



14.09.2018

---

# **Projets d'agglomération Grand Genève 3<sup>e</sup> génération Rapport d'examen de la Confédération**

---

N° de référence : 223.1-03-3/3/4/13

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

Office fédéral du développement territorial ARE

Maria Lezzi  
Directrice

Ulrich Seewer  
Sous-directeur

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet et but de l'examen; déroulement.....</b>	<b>4</b>
1.1	Objet de l'examen .....	4
1.2	But de l'examen .....	4
1.3	Déroulement de l'examen.....	5
<b>2</b>	<b>Appréciation générale et contribution fédérale .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Respect des exigences de base .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Evaluation de l'efficacité du projet.....</b>	<b>11</b>
4.1	Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité .....	12
4.2	Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité).....	16
<b>5</b>	<b>Examen de la priorisation des mesures .....</b>	<b>17</b>
5.1	Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC.....	17
5.2	Mesures non cofinancées.....	19
5.2.1	Mesures non cofinancées par la Confédération .....	19
5.2.2	Mesures ne relevant pas du projet .....	26
5.3	Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux.....	26
5.4	Priorités A, B, C modifiées par la Confédération .....	27
5.5	Listes A, B et C* après vérification de la priorisation .....	29
<b>6</b>	<b>Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux.....</b>	<b>32</b>
6.1	Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération..	32
6.1.1	Généralités .....	32
6.1.2	Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) .....	32
6.2	Preuve de la coordination des mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux .....	32
<b>7</b>	<b>Remarques quant au développement du projet d'agglomération.....</b>	<b>34</b>
	<b>ANNEXE 1.....</b>	<b>35</b>
	<b>ANNEXE 2.....</b>	<b>36</b>

# 1 Objet et but de l'examen; déroulement

## 1.1 Objet de l'examen

L'examen porte sur le projet d'agglomération Grand Genève, lequel comprend :

- Partie Transports et urbanisation, Projet de territoire Grand Genève 2016-2030, décembre 2016
- Partie Transports et urbanisation, Charte d'engagement du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030, décembre 2016
- Partie Transports et urbanisation, annexe 1, Cartographies, décembre 2016
- Partie Transports et urbanisation, annexe 2, Mesures et programme de travail, décembre 2016
- Partie Transports et urbanisation, annexe 3, Diagnostic, décembre 2016
- Partie Transports et urbanisation, annexe 4, Prospective et évaluation, décembre 2016
- Partie Transports et urbanisation, annexe 5, Compte-rendu de mise en œuvre 2007-2012, décembre 2016
- Partie Transports et urbanisation, annexe 6, Avis du Forum d'agglomération, décembre 2016

Le projet d'agglomération (PA) a été soumis à la Confédération pour examen le 21 décembre 2016. En le déposant, l'agglomération sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure et de la loi fédérale du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)<sup>1</sup>, des mesures infrastructurelles considérées comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

## 1.2 But de l'examen

L'examen poursuit trois objectifs :

1. vérifier le respect des exigences de base ;
2. définir le montant de la contribution fédérale, laquelle est fonction de
  - a) l'efficacité du présent projet d'agglomération ;
  - b) l'état de mise en œuvre des projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> générations, lequel est reflété par le compte rendu de mise en œuvre, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération<sup>2</sup> ;
3. vérifier la priorisation des mesures prévues par l'ensemble des projets d'agglomération au regard des financements fédéraux disponibles (rapport coût – utilité, à l'aune des critères d'efficacité prescrits par la loi) ;

C'est sur cette base que seront élaborés le message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur la libération de crédits pour le programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2019 (ci-après : message du Conseil fédéral) à l'intention des Chambres et les accords sur les prestations des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures de transport et d'urbanisation prévues par les projets d'agglomération avec les exigences légales ; le rapport d'examen ne présage donc en rien de l'autorisation ou non des diverses mesures.

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> Directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, p. 24, point 3.3.

### **1.3 Déroulement de l'examen**

La procédure d'examen est définie dans les directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) (ci-après : directives du DETEC). Ces prescriptions ont été précisées au cours de la procédure d'examen, à la lumière de la pratique. Les coûts forfaitaires sont calculés à l'aune de l'article 3 de l'Ordonnance du DETEC concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération du 20 décembre 2017. De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 14 septembre 2018.

## 2 Appréciation générale et contribution fédérale

Dans la lignée des générations précédentes, le projet d'agglomération du Grand Genève de 3<sup>e</sup> génération (PA) s'appuie sur une vision à long terme volontariste, ambitieuse et durable du territoire qui intègre par ailleurs un volet sociétal. L'agglomération valorise la future liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA – projet urgent) ainsi que les réalisations de la 1<sup>re</sup> et de la 2<sup>e</sup> génération. Le Grand Genève dispose d'une bonne coordination entre les transports et l'urbanisation sur le territoire suisse, qui est cependant beaucoup moins aboutie sur la partie française de l'agglomération. Le fil conducteur est relativement bien présent entre l'analyse, les enjeux, la vision, les stratégies sectorielles et les actions.

Une des forces du projet d'agglomération est la mise en œuvre d'une approche multimodale des transports intégrant judicieusement le RER Léman Express, ossature des transports publics (TP). L'attractivité du système TP est améliorée par la poursuite du développement des axes forts (tram, bus à haut niveau de service), la construction et le réaménagement de plusieurs interfaces TP (La Roche-sur-Foron et Thonon-les-Bains notamment), le renforcement des lignes tangentielles ainsi que par des rabattements efficaces sur les gares et les interfaces multimodales. La qualité et la rapidité des déplacements de la mobilité douce (MD) sont également améliorées. Y contribuent un réseau continu sur l'ensemble du territoire et de nombreux aménagements, dont celui de voies vertes. Les requalifications routières sont proposées dans une approche multimodale. L'accessibilité de l'agglomération est renforcée pour tous les modes de transport.

En matière d'urbanisation, l'agglomération se développe vers l'intérieur le long des axes des TP. Comme pour la 2<sup>e</sup> génération, les stratégies sectorielles du PA sont transcrites à une échelle plus détaillée grâce aux outils des projets stratégiques de développement et des périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération. L'étalement urbain est très limité sur la partie suisse. Les résultats sont cependant beaucoup moins probants pour le Genevois français.

Une des faiblesses du projet d'agglomération est le manque de concrétisation de la stratégie de gestion du trafic qui permettrait de réduire ou de limiter véritablement le transit au cœur de l'agglomération. Ce point avait d'ailleurs déjà été souligné dans le rapport d'examen du projet d'agglomération de la 2<sup>e</sup> génération. Il en va de même pour la généralisation de la gestion du stationnement, qui demande toujours à être concrétisée, qu'il s'agisse de stationnement public, privé ou de P+R. Enfin, le développement d'axes structurants transfrontaliers ne s'accompagne pas de mesures d'urbanisation suffisamment fortes.

Pour l'urbanisation, le PA ne concrétise pas la première étape d'une stratégie pour les installations à forte fréquentation. De plus, aucune mesure n'est mentionnée dans le PA pour endiguer le développement hors du périmètre d'agglomération.

En matière de sécurité routière, seule une faible amélioration est à attendre, principalement grâce aux mesures de requalification multimodale. En effet, la thématique n'est pas traitée de façon systématique ni stratégique.

Au niveau de l'environnement, un report modal modéré du transport individuel motorisé (TIM) vers les TP et la MD est envisageable, principalement en raison de l'amélioration des transports publics (trams) et ceci malgré une stratégie de gestion du trafic motorisé peu contraignante. Enfin, le concept paysager semble constituer une bonne base pour les espaces naturels mais l'efficacité des mesures paysagères, prometteuses par le titre, ne peut être évaluée, faute de descriptions.

Lors de l'évaluation de la 3<sup>e</sup> génération, la Confédération prend en considération l'avancement de la mise en œuvre des mesures des générations précédentes ainsi que le compte rendu y relatif. Des carences dans l'un ou l'autre peuvent se traduire par une réduction d'un ou deux points de la note d'utilité. Dans le cas présent, une déduction d'un point est appliquée pour le Grand Genève. En effet, le projet est péjoré par les retards, parfois importants, de mise en œuvre des mesures des générations précédentes et le compte rendu sur l'état d'avancement des mesures présente quelques lacunes.

Après vérification de la priorisation des mesures, les coûts d'investissement du projet d'agglomération Grand Genève se montent à 1'664,08 millions de CHF. Ce montant comprend 547,23<sup>3</sup> millions de CHF au titre des mesures de la liste A de 2<sup>e</sup> génération et 500,81<sup>4</sup> millions de CHF au titre des mesures de la liste A du projet d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération<sup>5</sup>. Les coûts d'investissement sont jugés moyens pour la grande agglomération concernée.

Au regard de l'efficacité escomptée (rapport coût-utilité), il est proposé au Parlement d'appliquer le taux de contribution suivant aux mesures cofinancées de 3<sup>e</sup> génération<sup>6</sup> :

35%
-----

En application de ce taux de contribution, la libération des montants ci-dessous est proposée aux Chambres fédérales pour le cofinancement des mesures figurant dans la liste A.

### Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2016*	Contrib. fédérale **	Contrib. fédérale ***
6621.3.016	12-46	Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – route de Collex - route des Fayards	6.80	6.89	2.41	
6621.3.028	15-11	Réalisation de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron	3.11	3.15	1.10	
6621.3.046	30-31	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)	9.00	1.53****	0.54	
6621.3.047	30-32	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y compris espace-rue)	14.10	14.29	5.00	
6621.3.081	31-7	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare à Nyon	7.30	7.40	2.59	
6621.3.082	32-1-14	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	5.20	2.69****	0.94	
6621.3.086	32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	122.00	123.68	43.29	
6621.3.087	32-1-20	Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) situé au niveau du P+R P47-P49, en coordination avec la réalisation de l'axe tram	10.00	10.14	3.55	

<sup>3</sup> Ces coûts d'investissement A2 ont été obtenus comme suit : les coûts aux prix de 2005 tels qu'ils figurent dans l'accord sur les prestations de 2<sup>e</sup> génération ont été convertis aux prix actuels et retranchés des montants auxquels les organismes responsables ont définitivement renoncé.

<sup>4</sup> Ces coûts d'investissement A1 ont été obtenus comme suit : les coûts aux prix de 2005 tels qu'ils figurent dans l'accord sur les prestations de 1<sup>re</sup> génération ont été convertis aux prix actuels et retranchés des montants auxquels les organismes responsables ont définitivement renoncé.

<sup>5</sup> Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

<sup>6</sup> Les taux de contribution aux mesures de la liste A fixés dans les accords sur les prestations de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations restent inchangés.

6621.3.093	32-2-13	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport : section route de Ferney - Voie-des-Traz – aéroport	17.00	5.87****	2.05
6621.3.099	33-13	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	58.70	59.51	20.83
6621.3.147	37-13	Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains	17.60	17.84	6.24
6621.3.277	-	Paquet MD Liste A	47.01	43.77	15.32
<b>Somme</b>			<b>317.82</b>	<b>296.76</b>	<b>88.54</b>
			<b>15.32</b>		

Tableau 2-1 \* Prix d'avril 2016 ; \*\* Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement ; \*\*\* Prix d'avril 2016 y compris TVA et renchérissement (cf. annexe 1) ; \*\*\*\* Coûts réduits dans le benchmark

### Autres mesures pertinentes pour l'efficacité du projet

Les mesures suivantes sont pertinentes pour évaluer l'efficacité du projet et, partant, pour déterminer le taux de contribution. Elles sont par conséquent reprises dans l'accord sur les prestations.

- Mesures de transport et d'urbanisation non cofinancées par la Confédération, selon Tableau 5-2 (cf. points 5.2.1)
- Mesures de la liste B, selon Tableau 5-6 (cf. point 5.5)

D'autres mesures susceptibles d'être (co)financées par la Confédération selon le tableau 5-5 (cf. point 5.3.) et dont la mise en chantier est fixée (à titre prévisionnel) à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération sont pertinentes pour l'évolution globale des transports et de l'urbanisation au sein de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lorsqu'elle évalue l'efficacité du projet d'agglomération.

Le coût et l'utilité des projets d'agglomération remaniés de 3<sup>e</sup> génération ont été évalués à la lumière des mesures des projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations (hors mesures de priorité B, cf. point 3.4 des accords sur les prestations), sans toutefois tenir compte des projets urgents<sup>7</sup>. L'état de mise en œuvre de ces mesures (au sujet desquelles des engagements fermes ont déjà été pris) est donc pertinent pour l'efficacité du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération considéré et, partant, pour la fixation du taux de contribution.

<sup>7</sup> En octobre 2006, les moyens du fonds d'infrastructure ont été alloués aux projets urgents relevant du trafic d'agglomération (cf. arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure). Les travaux relatifs à ces projets urgents ont pu être démarrés à l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure, en 2008.



### 3 Respect des exigences de base

Comme le stipulent en substance les directives DETEC, six exigences de base (EB)<sup>8</sup> doivent être remplies pour que le projet d'agglomération puisse prétendre à un cofinancement par la Confédération.

Le projet d'agglomération doit remplir toutes ces exigences. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille du projet d'agglomération<sup>9</sup>.

Après examen du projet d'agglomération, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

#### Synthèse

Le projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération du Grand Genève (PA) propose une vision future de son territoire en portant un accent particulier sur la qualité de vie de ses habitants et en se penchant sur des thématiques comme l'identité territoriale et la cohésion sociale. Ces aspects afférents au volet sociétal du développement territorial durable constituent une force du projet. En outre, l'approche multiscalaire du projet permet d'articuler l'échelle globale avec celle, sectorielle, des PACA (périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération). Elle apporte également une connaissance approfondie du territoire du PA ainsi qu'une concrétisation des stratégies à une échelle appropriée.

Le PA est ambitieux, complet et complexe. Une structuration plus claire du rapport, notamment des chapitres de chaque stratégie sectorielle, une utilisation cohérente des termes et des notions utilisées ainsi qu'une documentation plus succincte permettraient de saisir plus aisément les éléments clés et le fil conducteur du projet.

#### Exigences de base 1 et 2

- EB 1 : démarche participative
- EB 2 : définition d'un organisme responsable

Les exigences de base 1 et 2 concernant la démarche participative et la définition d'un organisme responsable sont remplies.

#### Points forts :

- La mise en place du Groupement Local de coopération transfrontalière (GLCT) fédère les collectivités membres autour du même projet. Le GLCT donne ainsi un cadre auquel celles-ci peuvent se référer pour la transcription des principes du PA dans leur propre planification ou règlement et assure ainsi une bonne coopération.
- La forte implication du canton de Genève ainsi que l'intégration systématique et sur un pied d'égalité des autres partenaires assure une bonne consolidation politique et technique du projet.
- Les Assises transfrontalières annuelles des élus permettent de partager une culture et un langage de projets communs.
- L'intégration des élus locaux dans les PACA leur permet de s'approprier des mesures qui devront être mises en œuvre par la suite.

#### Points faibles :

- Aucun

#### Exigences de base 3, 4 et 5

- EB 3 : analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action
- EB 4 : développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil conducteur) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation
- EB 5 : description et argumentation de la priorisation des mesures

---

<sup>8</sup> Si un rapport d'examen préalable a été établi, seul le chapitre 3 contient des compléments spécifiques à l'agglomération.

<sup>9</sup> Cf. directives du DETEC, p. 25, point 3.4.

Les exigences de base 3 à 5 concernant l'analyse, la vision d'ensemble, les stratégies partielles et le développement de mesures ainsi que les données relatives aux indicateurs MOCA (valeurs cibles) sont remplies.

Points forts :

- L'évolution du projet depuis les générations précédentes est expliquée et illustrée, ce qui permet de suivre les réflexions et les adaptations du projet en tant que « processus ».
- Dans le diagnostic, un tableau synthétisant pour chaque thème les forces, faiblesses, opportunités, menaces ainsi que les besoins d'actions y relatifs permet de saisir rapidement les enjeux du territoire genevois.
- La vision future du territoire est volontariste et se réfère à des principes de développement territorial durable. Elle porte également sur des aspects touchant à la société et à la qualité de vie des habitants (identité des territoires, cohésion sociale, etc.).
- L'articulation entre l'échelle globale et l'échelle des PACA permet une connaissance approfondie du territoire du PA et de transcrire les stratégies à une échelle appropriée.

Points faibles :

- Le PA est difficilement intelligible, car le rapport est structuré de manière peu compréhensible. Par ailleurs, un résumé des éléments essentiels du contenu faciliterait l'entrée dans le projet et donnerait une vision d'ensemble concise, ce qui rendrait la lecture du PA plus aisée.
- Au sein des chapitres des stratégies sectorielles, une meilleure structuration, une hiérarchisation des thèmes et plus de rigueur dans l'explication des éléments de contenu (par exemple des termes et des paragraphes nouveaux "apparaissent " soudainement, sans explication) permettraient aux non-initiés de saisir rapidement les éléments clés et le fil conducteur des stratégies.

**Exigence de base 6**

- EB 6 : mise en œuvre et procédure de contrôle

La mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> générations est documentée dans le compte rendu de mise en œuvre et les aspects formels (chapitre 6 des directives DETEC) ont été respectés. Dans ces conditions, l'exigence de base 6 est remplie.

Points forts :

- La charte d'engagement internationale formalise la volonté des élus de poursuivre les mêmes objectifs communs et de relever les mêmes défis au-delà des frontières.
- La mise en place d'un système pour le monitoring de mise en œuvre ainsi que pour la communication des résultats des mesures du PA (et autres mesures) assure un suivi de la concrétisation du projet et permet, par ailleurs, d'informer la population des effets des actions entreprises.
- L'état d'avancement des mesures des générations précédentes est établi et présenté avec des statistiques. L'évolution des mesures d'une génération à l'autre est représentée.

Points faibles :

- Faute d'explications sur les effets (positifs ou négatifs) de la réalisation (ou non) d'une mesure sur le territoire concerné, il n'est pas possible de comprendre leur impact « concret » sur le terrain.
- Les retards de mise en œuvre sont mentionnés de façon parfois trop succincte.

## 4 Evaluation de l'efficacité du projet

La procédure visant à évaluer l'efficacité du projet est décrite dans les directives du DETEC (notamment aux points 2, 3.5 et 4.5)<sup>10</sup>. Elle met en balance l'utilité du projet d'agglomération et son coût. L'utilité et le coût sont rapportés à la taille de l'agglomération (nombre d'habitants additionné au nombre de salariés pondéré à 0,5) et à ses spécificités<sup>11</sup>.

Pour évaluer l'utilité, l'efficacité globale du projet d'agglomération est déterminante. Celle-ci est mesurée sur la base de la contribution du projet à l'atteinte des objectifs formulés (amélioration de la qualité du système de transport, développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources, accroissement de la sécurité du trafic) à l'article 17d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin<sup>12</sup>).

L'évaluation de l'utilité du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération porte sur les mesures suivantes :

- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, selon priorisation établie par la Confédération (point 2) ;
- mesures non cofinçables par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (points 5.2.1) ;
- mesures de la liste B du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, selon priorisation établie par la Confédération (point 5.5) ;
- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations, qui sont intégrées à l'accord sur les prestations correspondant (mesures cofinçables et non cofinçables ainsi que les mesures assumées entièrement par l'agglomération ; points 3.1–3.3 de l'accord sur les prestations) ;
- éventuelles autres mesures pertinentes, qui ont été mises en œuvre ou dont la mise en œuvre a démarré pendant les périodes concernées (2011–2014 et 2015–2018)<sup>13</sup>.

D'autres mesures (co)finçables par la Confédération telles que visées au Tableau 5-4 (cf. point 5.3), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, sont pertinentes pour le développement du trafic et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et seront donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

L'évaluation de l'utilité se fonde également sur le compte rendu de mise en œuvre (état de la mise en œuvre des mesures issues des projets d'agglomération des générations antérieures, élaboration de mesures sur la base des projets d'agglomération des générations antérieures).

Le coût se compose de l'ensemble des coûts induits par la mise en œuvre des mesures de type A et B priorisées par la Confédération du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération mais également du coût des mesures cofinçables de priorité A prévues par les accords sur les prestations de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations<sup>14</sup>.

<sup>10</sup> Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 65, point 4.5

<sup>11</sup> Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5, et p. 67, point 4.5.2.

<sup>12</sup> RS 725.116.2

<sup>13</sup> Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5.1.

<sup>14</sup> Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

## 4.1 Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Evaluation motivée</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p><b>Points forts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération du Grand Genève (PA) propose une vision multimodale du système de transport judicieuse et équilibrée. L'accessibilité de l'agglomération est améliorée pour tous les modes de transport.</li> <li>▪ Dans la continuité des générations précédentes, le concept de transports publics (TP) du Grand Genève repose sur la mise en valeur systématique de l'offre RER Léman Express, colonne vertébrale des TP et sur la mise en valeur systématique de la nouvelle liaison CEVA. Le système se décline de manière hiérarchisée aux différentes échelles territoriales et couvre l'ensemble de l'agglomération.</li> <li>▪ La poursuite des axes forts TP (tram place des Nations - interface P47, tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly – Porte-de-France, axe Genève – Vernier) et le renforcement des lignes tangentielles permettent une concrétisation de la stratégie ainsi qu'une amélioration de l'offre. De plus, les mesures de priorisation des TP sur les axes routiers améliorent la fiabilité du système tant pour l'exploitant que pour l'usager. Enfin, le réaménagement et la construction de plusieurs interfaces (Thonon-les-Bains, La Roche-sur-Foron notamment) ainsi que la mise en place de rabattements TP régionaux et locaux efficaces vers les haltes du RER Léman Express et sur les gares principales rendent également le système TP plus attractif.</li> <li>▪ La stratégie de mobilité douce (MD) ainsi que les mesures qui en découlent sont cohérentes et judicieuses, couvrent l'ensemble du territoire et différencient de façon adéquate les vélos des piétons. La hiérarchie du réseau est claire. De nombreux aménagements (nouveaux franchissements, requalifications routières et voies vertes notamment) améliorent significativement la sécurité et la rapidité des déplacements. Un effort important est consenti pour le développement des réseaux cyclables et piétonniers liés aux loisirs. Seul bémol, les conclusions de la stratégie sectorielle relative au stationnement de vélos sont très générales et ne sont pas concrétisées en mesures.</li> <li>▪ Le Grand Genève dispose d'une bonne hiérarchisation du réseau routier. Les requalifications routières sont proposées dans une approche multimodale, améliorant d'une part la qualité de l'espace-rue et d'autre part les conditions de déplacement et de progression des TP, des piétons et des cyclistes. Ce type de mesures n'est cependant prévu que de façon ponctuelle à certains endroits de l'agglomération; la moyenne ceinture, par exemple, n'est pas traitée.</li> </ul> <p><b>Points faibles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le PA ne propose pas un concept pour le transport individuel motorisé (TIM) fort, qui mette à profit les aménagements prévus sur le réseau national (élargissements et nouvelles jonctions autoroutières). Ainsi, le projet ne réussit pas, avec les mesures proposées, à réduire le trafic au centre-ville et à travers les quartiers urbains de l'agglomération centrale, ni à maîtriser le trafic transfrontalier. De plus, les mesures d'accompagnement des projets autoroutiers, notamment au sud-ouest de Genève, ne sont pas suffisamment concrètes.</li> <li>▪ Faute de mesures d'urbanisation en conséquence, le développement d'axes structurants transfrontaliers (Eaux-Vives-Pallanterie, bus à haut niveau de service Sciez-Genève) ne permet pas d'améliorer la coordination entre urbanisation et transports sur le territoire français.</li> </ul>

- De façon générale, les orientations concernant la régulation du stationnement et les services à la mobilité à l'échelle de l'agglomération manquent une nouvelle fois de concrétisation. En effet, les lacunes avaient déjà été relevées dans le rapport d'examen de la 2<sup>e</sup> génération. Les mesures visant à influencer la demande ne sont que peu ambitieuses. Par ailleurs, certains P+R prévus sont localisés de manière inadéquate. Enfin, le projet ne traite toujours pas des P+R existants situés trop en aval et/ou surdimensionnés.

CE2:  
Encouragement  
du  
développement  
urbain vers  
l'intérieur

#### Points forts

- En matière d'urbanisation, le PA propose une vision, des stratégies sectorielles et des actions cohérentes entre elles. La coordination urbanisation-transports est assurée. Le projet cherche à relever également le défi de la coordination de l'urbanisation par-delà les frontières nationales.
- La stratégie d'urbanisation est basée sur le développement vers l'intérieur tant dans les agglomérations centrale et régionales que dans les centralités. La majorité des développements urbains (Lancy, Mies et Tannay, Pougny-Chancy, Bachet) disposent d'une classe de desserte TP bonne à excellente et doivent présenter certaines densités minimales. Ainsi, les nouveaux habitants et emplois se concentrent dans des secteurs bien desservis par les TP.
- Les outils du périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération et du projet stratégique de développement permettent de traduire les stratégies sectorielles à une échelle plus détaillée.
- La qualité de vie en milieu urbain est améliorée. Y participent les requalifications de l'espace public (Av. de l'Ain, PAV, place Carantec), l'aménagement d'interfaces multimodales (Thonon-les-Bains, Châtelaine), la création de parcs (entre Etang et Châtelaine) ainsi que les mesures en faveur de la mobilité douce (franchissements notamment).

#### Points faibles

- Le PA n'a pas concrétisé en mesures la volonté de limiter le développement de l'urbanisation dans les aires périphériques et les bourgs. Ainsi, le déclassement de zones à bâtir n'est pas encouragé. Un effet sensible du PA sur le développement urbain en dehors des territoires denses de l'agglomération ne pourra pas être observé. De plus, aucune mesure concrète n'est proposée pour réduire le développement hors du périmètre d'agglomération.
- Sur la partie française, le développement urbain n'est pas encore assez concentré le long des axes forts TP, notamment transfrontaliers (Eaux-Vives-Pallanerie par exemple). Il existe un risque avéré d'étalement urbain, surtout sur le Genevois français, et de développement à des endroits où la qualité de desserte TP est insuffisante (Divonne, Sauverny-Versonney, Lancrans et Veigy). La création de P+R ne permet pas de remédier de façon satisfaisante à cette situation. Toutefois, des efforts ont été faits afin de délimiter les zones constructibles à l'aide des instruments en vigueur, entre autres à l'aide des schémas de cohérence territoriale (SCOT).
- Il manque une planification concrète des installations à forte fréquentation (IFF) à l'échelle de l'agglomération. En effet, le projet ne propose qu'une première étape d'une stratégie des IFF et ne concrétise pas les dispositions existantes dans les différents outils de planification. Le PA n'aborde pas de façon suffisante la question de desserte minimale ou la problématique des trop nombreux IFF sur sol français par rapport à la Suisse et de leur expansion continue.

---

CE3:

Augmentation de la sécurité du trafic

**Points forts**

- La sécurité routière est partiellement améliorée grâce à des mesures d'aménagement de pôles, d'interfaces multimodales (P+R p-47-P49, gare de Nyon) et de requalifications (Nyon, promenade des Crêtes, accessibilité du Grand projet Cherpines). Les aménagements en faveur de la MD, par exemple en site propre (Nyon, Crassier), permettent également d'accroître la sécurité.

**Points faibles**

- Les endroits à concentration d'accidents n'ont pas été identifiés systématiquement et sur l'ensemble du territoire ; le département de la Haute-Savoie n'a en effet pas fait l'objet d'une analyse.
- La stratégie relative à la sécurité reste très générale et n'est pas suffisamment concrétisée en mesures. Le thème de la sécurité ne constitue pas une priorité dans le projet d'agglomération.
- Le PA ne propose pas un concept de modération du trafic à l'échelle de l'agglomération : les mesures et réalisations restent pratiquement limitées au canton de Genève. L'impact en termes d'amélioration de la sécurité ne sera donc que partiel.

---

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources

**Points forts**

- La poursuite du projet paysage semble constituer une bonne base pour la préservation des espaces ouverts et naturels. Ce projet prend forme au travers des projets de paysage prioritaires, des contrats rivières et des contrats corridors biologiques. Les autres mesures devraient conduire en outre à la création de parcs, d'un réseau d'espaces naturels et paysagers, au traitement soigné de certaines franges urbaines et à la création de pénétrantes vertes au sein du bâti. Toutefois, si la stratégie est ambitieuse, les mesures ne sont pas décrites dans des fiches bien que ces dernières ne soient que facultatives. Une évaluation de l'efficacité de ces mesures est donc difficile.
- Un report modal modéré du TIM sur les TP et la MD est à attendre tout comme une modeste amélioration de la qualité de l'air et réduction des immissions sonores. Y contribuent notamment les axes de tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, entre le CERN et St-Genis-Pouilly ainsi que l'aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier. Cependant, le PA manque de mesures contraignantes sur le TIM et sur la demande. Ce point avait d'ailleurs déjà été mentionné lors de l'évaluation du projet de 2<sup>e</sup> génération.

**Points faibles**

- Le développement de l'urbanisation en pleine expansion implique un fort besoin en surfaces pour la création d'importantes zones à bâtir. Celles-ci ont une emprise importante sur les surfaces d'assèchement, sans que ne soit proposé un mécanisme de compensation spécifique au PA et allant éventuellement au-delà des outils de planification existants.
  - Le projet ne contribue que faiblement à la réduction de la consommation du sol ainsi qu'à la diminution de la pression environnementale sur la partie française du territoire.
-

CMO: Compte rendu de mise en oeuvre

**Points forts**

- La cohérence des mesures d'une génération à l'autre est donnée. En effet, les mesures du PA tiennent compte dans la plupart des cas de l'état d'avancement des mesures des générations précédentes. De plus, la délimitation entre ce qui a été planifié ou réalisé au cours des générations antérieures et ce que le PA prévoit est claire.
- Le rapport du compte rendu de mise en oeuvre est globalement clair et compréhensible. Les fiches des mesures infrastructurelles et d'urbanisation font référence aux générations précédentes. Pour l'urbanisation, les fiches ou/et les tableaux du compte rendu mentionnent également les étapes qui ont été réalisées durant les générations précédentes. Par contre, des cartes détaillées représentant l'état de mise en oeuvre des deux premières générations et les mesures de 3<sup>e</sup> génération auraient facilité la compréhension du lien entre les différentes générations.

**Points faibles**

- La mise en oeuvre des mesures des générations précédentes, tant infrastructurelles que celles relatives à l'urbanisation, n'a pas avancé de manière suffisante.
- L'agglomération ne fournit pas assez d'explications détaillées sur le retard important de quelques mesures phares de la 1<sup>re</sup> génération (extension du tramway TCOB jusqu'à Bernex, réorganisation du réseau trolleybus avec réalisation TCOB, développement TC sur l'axe Eaux-Vives). De plus, aucune alternative n'est proposée et les effets escomptés de ces mesures sont donc reportés.
- Au vu du compte rendu de mise en oeuvre et de l'état d'avancement des mesures des générations précédentes, l'utilité du projet est réduite d'un point.

Tableau 4-1

L'évaluation qui a été réalisée a mis en évidence l'utilité suivante, exprimée en points :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (-1 à 3 points)	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (-1 à 3 points)	2
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (-1 à 3 points)	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (-1 à 3 points)	2
CMO: Compte rendu de mise en oeuvre (-2 à 0 points)	-1
<b>Total de points (utilité)</b>	<b>6</b>

Tableau 4-2

## 4.2 Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité)

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. point 2 pour la liste A et point 5.5 pour la liste B) s'établissent à 616,04 millions de CHF y compris 54,06 millions de CHF pour les mesures forfaitaires auxquels s'ajoutent 1048,04 millions de CHF au titre des mesures de la liste A des projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations. Ces coûts sont jugés moyens pour une grande agglomération.

L'efficacité du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité calculée au point 4.1 et le coût total.

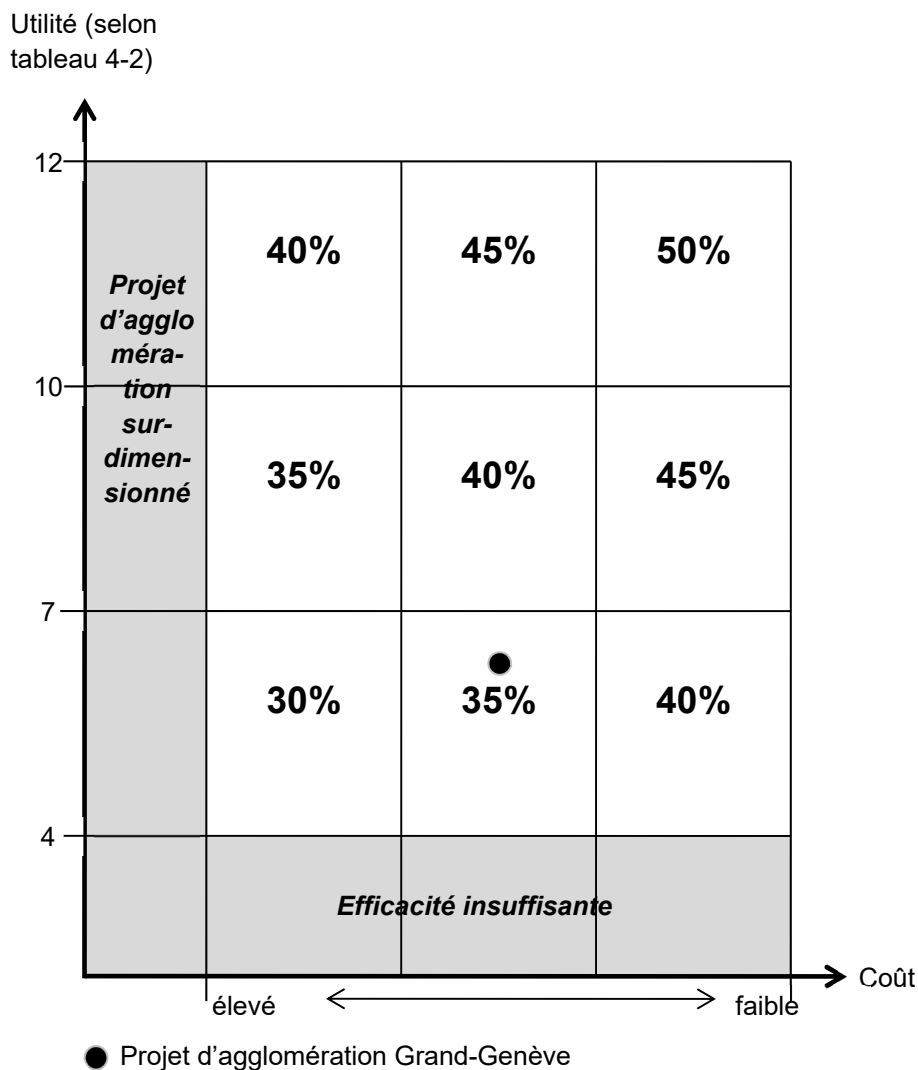


Figure 4-1



## 5 Examen de la priorisation des mesures

En tenant compte de tous les projets d'agglomération déposés et des moyens disponibles, la Confédération examine la priorisation des mesures établie par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les directives du DETEC<sup>15</sup>. Cette procédure comporte les étapes suivantes :

- adaptation des mesures (point 5.1)
- détermination des mesures non cofinancées (point 5.2)
  - mesures dans les domaines de l'urbanisation et du paysage (point 5.2.1 )
  - mesures non cofinancées relevant des transports (point 5.2.1)
  - prestations assumées entièrement par l'agglomération (point 5.2.1)
  - mesures ne relevant pas du projet d'agglomération (point 5.2.2)
- détermination des mesures non (co)financées par d'autres fonds fédéraux (point 5.3)
- détermination des mesures à priorité modifiée A/B/C (point 5.4)
- détermination des mesures présentant une priorité A ou B après examen par la Confédération (point 2 et 5.5)
  - Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2019-2022.
  - Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé.
- détermination des mesures présentant une priorité C et un besoin d'action après examen par la Confédération (mesures C\*, point 5.5)

Les points 2 et 5 ne considèrent que les mesures ayant un effet positif ou neutre sur le projet d'agglomération.

Les mesures visées dans les tableaux 2-1, 5-2 et 5-6 sont pertinentes pour déterminer le taux de contribution et seront intégrées à l'accord sur les prestations.

Les mesures auxquelles l'agglomération a attribué le niveau de priorité C ne sont pas évaluées par la Confédération.

### 5.1 Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC

Pour que tous les projets d'agglomération puissent être examinés de manière cohérente, la composition des mesures suivantes a dû être modifiée :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Modification de la composition de la mesure</i>
Aucune mesure dans cette catégorie			

Tableau 5-1

Les mesures suivantes sont rassemblées en paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

<sup>15</sup> Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 57, point 4.4

**Paquet MD Liste A (mobilité douce)**

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6621.3.004	12-17	Construction d'une passerelle MD à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2.53
6621.3.010	12-32	Aménagement d'une voie verte de Versoix à Prégny-Chambésy	1.52
6621.3.013	12-42	Amélioration de l'accessibilité MD à 11 arrêts TC (complément au programme TC) comprenant le tronçon sur Crassier de l'itinéraire cyclable en site propre Divonne - Nyon	3.75
6621.3.014	12-43	Réaménagement et sécurisation d'itinéraires cyclables sur la RC 19 (route Blanche) entre la jonction autoroutière de Nyon et le giratoire de la Gravette	1.01
6621.3.017	12-47	Aménagement d'une liaison MD gare NStCM de l'Asse - route Blanche - site de Fléchères-nord	2.53
6621.3.030	15-25	Aménagements structurants MD en rabattement vers le pôle d'échange multimodal de Bonneville	3.54
6621.3.040	16-44	Aménagements MD route de Mon-Ideé - route de Choulex	1.62
6621.3.049	30-39	Construction d'une passerelle MD au-dessus de l'av. de l'Ain entre les quartiers Concorde et Libellules - Le Lignon	2.53
6621.3.065	31-12	Aménagement d'une liaison MD structurante Nyon - Gland (agglomération régionale), tronçon Prangins - Gland	4.06
6621.3.071	31-19	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise: 1ère étape tronçon Eysins	3.04
6621.3.074	31-22	Franchissement MD du Cossy à Nyon	4.06
6621.3.077	31-25	Aménagement d'un itinéraire MD en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 1ère étape tronçon Nyon	3.85
6621.3.080	31-6	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous-voie ouest Avenue du Mont-Blanc	3.04
6621.3.123	36-1-20	Construction d'une passerelle modes doux au-dessus des voies de chemins de fer entre Annemasse et Ambilly	3.35
6621.3.143	36-3-20	Aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge	2.79
6621.3.158	40-19	Aménagements pour cycles et piétons sur la route de Veyrier (tronçon Pinchat-Val d'Arve)	4.36

Tableau 5-1a

**Paquet MD Liste B (mobilité douce)**

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6621.3.043	30-28	Requalification de l'av. de la Praille : croix MD est-ouest (phase 2)	4.06
6621.3.145	36-3-7	Maillage MD entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la ZAC Etoile-Annemasse-Genève (partie France)	1.67

Tableau 5-1b

**Paquet VSR Liste B (valorisation de l'espace routier)**

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6621.3.063	30-54	Elargissement du pont CFF de l'av. de la Paix pour des aménagements en faveur des TC et des MD	2.03
6621.3.129	36-1-27	Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin	2.53

Tableau 5-1c

**5.2 Mesures non cofinancées****5.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération**

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'article 21 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier [OUMin ; RS 725.116.21]) et des compléments apportés par les directives du DETEC (points 3.6 et 4.4.1), les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles doivent être mises en œuvre dans les délais prévus.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Remarque</i>
Mesures d'urbanisation				
6621.3.169	UD1-01	Les Tuileries (Bellevue)	As	
6621.3.171	UD1-04	Coppet - Commugny	As	
6621.3.172	UD1-05	Nyon - Eysins - Prangins	As	
6621.3.173	UD1-06	Gland - Vich	As	
6621.3.174	UD1-07	Rolle - Mont-sur-Rolle	As	
6621.3.175	UD1-08	Haltes du NStCM	As	
6621.3.176	UD1-10	Haltes Léman Express Mies et Tannay	As	
6621.3.177	UD2-01	Jardin des Nations	As	
6621.3.179	UD2-03	Ferney - Genève Innovation	As	

6621.3.180	UD2-03a	Grand-Saconnex	As
6621.3.181	UD2-04	Ferney-Voltaire - Ornex - Prévessin-Moëns	As
6621.3.182	UD2-05	RD 1005 - étape 2	As
6621.3.183	UD2-06	Gex - Cessy	As
6621.3.184	UD2-07	Châtelaine	As
6621.3.185	UD2-08	Vernier - Meyrin - aéroport	As
6621.3.186	UD2-09	ZIMEYSAVER	As
6621.3.187	UD2-10	Les Vergers	As
6621.3.188	UD2-11	CERN	As
6621.3.189	UD2-12	Saint-Genis - Porte de France	As
6621.3.190	UD2-13	Thoiry - Saint-Genis-Pouilly - étape 2	As
6621.3.191	UD2-14	Mail sud aéroport	Bs
6621.3.192	UD2-16	Satigny	As
6621.3.194	UD3-01	Bellegarde - centre-ville et gare	As
6621.3.195	UD3-02	Bellegarde - Châtillon ZAE	As
6621.3.196	UD3-03	La Plaine (Dardagny)	As
6621.3.197	UD3-05	Ecoquartier de Viry	As
6621.3.198	UD4-01	Praille-Acacias-Vernets (PAV)	As
6621.3.199	UD4-03	La Chapelle - Les Sciens	As
6621.3.200	UD4-04	Cherpines	As
6621.3.201	UD4-05a	Lancy	As
6621.3.202	UD4-05b	Route de Saint-Julien	As
6621.3.203	UD4-06	Perly-Certoux - Bardonnex - Saint-Julien-en-Genevois	Bs
6621.3.204	UD4-07	Saint-Julien-en-Genevois - gare	As
6621.3.205	UD4-08	Chabloux	As
6621.3.206	UD4-09	Cervonnex (Neydens) - site PPDE	As
6621.3.207	UD4-10	Archamps Technopôle - site PPDE	As
6621.3.208	UD4-12	Route de Chancy	Bs
6621.3.209	UD4-13	Bernex	As
6621.3.210	UD4-14	Lancy - Onex	As
6621.3.211	UD5-01	Gare des Eaux-Vives	As
6621.3.212	UD5-02	Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries	As
6621.3.213	UD5-03	Etoile Annemasse-Genève	As

6621.3.214	UD5-06	Densification autour du BHNS section gare d'Annemasse- ZA Annemasse - Ville-La-Grand	As
6621.3.216	UD5-09	Communaux d'Ambilly	As
6621.3.218	UD5-12	Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne	As
6621.3.219	UD5-13	Iles d'Etrembières	As
6621.3.220	UD5-14	Grands-Esserts	As
6621.3.221	UD5-15	Veyrier - couronne villageoise	As
6621.3.222	UD5-17	Ecoquartier Château Rouge	As
6621.3.223	UD5-18	Rue de Genève (Gaillard - Ambilly - Annemasse)	As
6621.3.224	UD6-01	Bonneville - centre élargi	As
6621.3.225	UD6-02	La-Roche-sur-Foron "centre ville de demain"	As
6621.3.226	UD6-03	Saint-Pierre-en-Faucigny	As
6621.3.227	UD6-04	Marignier	As
6621.3.228	UD6-05	Reignier-Esery - quartier gare et centre-bourg	As
6621.3.229	UD6-06	PAE des Jourdies (Saint-Pierre-en-Faucigny)- site PPDE	As
6621.3.230	UD6-07	ZAE du Bronze (Bonneville) - site PPDE	As
6621.3.231	UD6-08	Findrol	As
6621.3.232	UD7-01	Thonon-les-Bains - centre et gare	As
6621.3.233	UD7-02	Vongy - site PPDE	As
6621.3.234	UD7-03	Perrignier	As
6621.3.235	UD7-04	Bons-en-Chablais	As
6621.3.236	UD7-05	Machilly	As
6621.3.237	UD7-06	Sciez	As
6621.3.238	UD7-07	Douvaine	As
6621.3.240	UD7-09	Collonge-Bellerive nord	As
6621.3.241	UD1-09	Divonne	As
6621.3.242	UD1-11	Sauverny-Versonnex	As
6621.3.243	UD3-07	Lancrans	Bs
6621.3.244	UD3-08	Pougny - Chancy	As
6621.3.245	UD4-15	Bachet	As
6621.3.246	UD7-10	Veigy-Foncenex	As

## Mesures de transport

6621.3.027	15-1	Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier	Av	L'impact de ces mesures sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisant pour qu'elles puissent être cofinancées par le FORTA. Cependant, ces mesures sont importantes pour le système de transport de l'agglomération.
6621.3.031	16-20	Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD 1005- Sciez/Genève	Av	
6621.3.033	16-33	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Bons-en-Chablais	Av	
6621.3.037	16-37	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Perrignier	Av	
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement				
6621.3.009	12-30	Requalification et réorganisation du réseau routier à Versoix : prolongement du ch. de la Scie (franchissement de la Versoix)	Av E	
6621.3.012	12-39	Requalification et réorganisation du réseau routier à Divonne	Bv E	
6621.3.018	12-48	Construction d'un P+R à Sauverny en rabattement vers la ligne 814-10	Av E	
6621.3.020	12-50	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier – Maconnex	Av E	
6621.3.021	12-51	Aménagement de l'itinéraire d'agglomération n°12 (Divonne-Ferney)	Av E	
6621.3.022	12-52	Aménagement de l'itinéraire d'agglomération n°39 (partie Gex-Divonne)	Av E	
6621.3.024	13-20	Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine	Av E	La priorisation de cette mesure a été modifiée selon la requête de l'agglomération.
6621.3.025	14-16	Aménagement de l'itinéraire cyclable ViaRhona : tronçon gare d'Annemasse -Etrembières	Av E	
6621.3.029	15-23	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve à Findrol	Bv E	
6621.3.034	16-34	Aménagements MD pour la valorisation des abords de la gare de Bons-en-Chablais	Av E	
6621.3.035	16-35	Aménagement d'une véloroute entre Ville-La-Grand et Machilly	Av E	
6621.3.039	16-43	Aménagement d'une voie verte entre Machilly et Bons-en-Chablais	Bv E	

6621.3.041	16-46	Extension du P+R à Bons-en-Chablais	Bv E	
6621.3.042	16-5	Construction d'un P+R à Machilly (phase 2)	Bv E	
6621.3.048	30-33	Réorganisation du réseau routier dans le PAV : modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux carrefours et nouveaux barreaux d'accessibilité	Av E	
6621.3.050	30-40	Restructuration du réseau routier dans le cœur d'agglomération : déploiement de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée	Av E	La priorisation de cette mesure a été modifiée selon la requête de l'agglomération.
6621.3.059	30-50	Aménagements MD et balisage sur le "U" lacustre	Av E	
6621.3.060	30-51	Aménagement TC (y compris ligne aérienne) pour mise à double-sens bus et trolleybus dans la rue du Rhône	Av E	
6621.3.062	30-53	Amélioration multimodale de la moyenne ceinture (av. de l'Amandolier – ch. Rieu - av. L. Aubert, entre la rte de Chêne et l'av. de Miremont)	Av E	
6621.3.067	31-14	Construction d'une route de distribution urbaine (RDU) - deuxième étape tronçon Nyon-Prangins	Bv E	
6621.3.083	32-1-16	Réaménagement de la route de Colovrex	Av E	
6621.3.084	32-1-18	Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport : promenade des parcs (phase 1)	Av E	
6621.3.085	32-1-19	Aménagement d'une véloroute entre Gex et Ferney	Av E	
6621.3.089	32-1-22	Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport : promenade des Parcs (phase 2)	Bv E	
6621.3.100	33-14	Construction d'une route d'accès entre la ZIMEYSA et la route de Peney	Av E	La mesure ne fera pas partie de l'accord sur les prestations de la 3 <sup>e</sup> génération car elle doit être coordonnée avec la mesure relative à la jonction N1 Vernier-Canada qui ne sera réalisée qu'à l'horizon C.

6621.3.104	33-20	Construction d'une bretelle routière route de Meyrin – av. de Pailly	Bv E
6621.3.106	33-22	Restructuration du réseau cantonal secondaire dans la ZIMEYSAVER (accompagnement de la mesure 33-14)	Bv E
6621.3.107	33-23	Construction d'un passage inférieur MD à la gare de Meyrin	Av E
6621.3.121	36-1-10	Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne (phase 1)	Av E
6621.3.126	36-1-23	Amélioration multimodale de l'axe route de Malagnou : sections Bd Helvétique-ch. Rieu et ch. Rieu-route de Sous Moulin	Av E
6621.3.130	36-1-28	Réaménagement du ch. Grange-Canal	Av E
6621.3.131	36-1-29	Déplacement de l'arrêt de tram Amandolier	Av E
6621.3.135	36-2-18	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve entre le centre commercial d'Etrembières et le casino d'Annemasse	Av E
6621.3.136	36-3-10	Aménagement de liaisons MD et aménagements paysagers entre le quartier des Communaux d'Ambilly, le village de Puplinge, et Annemasse (partie Suisse)	Av E
6621.3.138	36-3-14	Aménagement de parcours MD le long de l'Arve (partie Suisse)	Av E
6621.3.139	36-3-15	Aménagement de parcours MD le long de l'Arve (partie France)	Av E
6621.3.140	36-3-17	Aménagements TC pour le rabattement du quartier des Communaux d'Ambilly sur la gare de Chêne-Bourg	Av E
6621.3.141	36-3-18	Aménagement du ch. Floraire pour les TIM : connexion avec la route Blanche	Av E
6621.3.144	36-3-4	Aménagements pour une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie Suisse)	Av E
6621.3.148	37-16	Construction d'un P+R à la gare de Thonon-Les-Bains	Av E



6621.3.149	37-17	Aménagement d'un axe fort TC Sciez - gare de Thonon-Les-Bains, en continuité du BHNS Genève - Sciez et requalification de l'av. Charles De Gaulle	Av E
6621.3.150	38-6	Aménagement d'itinéraires MD le long des berges du Foron à La Roche-sur-Foron	Bv E
6621.3.153	40-12	Amélioration de l'accessibilité dans Genève-Sud : liaison 2 entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand	Bv E
6621.3.154	40-13	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve entre les Iles d'Etrembières et Gaillard	Bv E
6621.3.155	40-14	Construction d'une passerelle cyclable au-dessus de l'autoroute dans le quartier La Chapelle-Les Sciers	Bv E
6621.3.156	40-15	Réaménagement du carrefour du Rondeau pour améliorer la progression des TC et de la MD	Bv E
6621.3.160	40-21	Aménagements pour la priorisation des TC en direction de l'Hôpital cantonal et de la gare de Champel	Av E
6621.3.162	12-44	Extension du P+R à Divonne-les-Bains	Bv E
6621.3.163	30-55	Axe tangentiel TP Carouge - P+R P47 : électrification de la ligne pour véhicule TOSA	Av E
6621.3.164	32-2-18	Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°38 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire	Bv E
6621.3.165	32-2-19	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal à Saint Genis Pouilly - Porte de France	Av E
6621.3.166	32-2-20	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal à Ferney-Voltaire	Bv E
6621.3.167	35-29	Accessibilité du quartier des Cherpines : aménagement du carrefour d'accès à la zone industrielle (route de Base)	Bv E

Tableau 5-2

## 5.2.2 Mesures ne relevant pas du projet

Les mesures figurant dans la liste ci-après, qui ont soit fait l'objet d'une demande de cofinancement, soit été présentées comme des prestations entièrement assumées par l'agglomération, ont été jugées par la Confédération comme non pertinentes pour l'efficacité du projet. L'agglomération est donc libre de les mettre en œuvre ou non.

Code ARE	N° PA	Mesure	Justification
6621.3.070	31-18	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz - St-Jean	Le financement de cette mesure a déjà été réglé dans le cadre de la deuxième génération (accord sur les prestations de 2 <sup>e</sup> génération, code ARE : 6621.2.085 et 6621.2.168).
6621.3.105	33-21	Construction d'un axe tram entre St-Genis-Pouilly - Porte-de-France et St-Genis-Pouilly - centre	Il doit être démontré que l'impact principal de la mesure se localise sur la partie suisse du périmètre OFS de l'agglomération afin que la mesure puisse être cofinancée par le FORTA.
6621.3.109	33-25	Restructuration du réseau TIM et de l'interface TIM - TC dans le secteur Porte de France : passage dénivelé	La mesure doit être coordonnée avec le projet de tramway reliant le CERN à St-Genis-Pouilly. De plus, l'impact principal de la mesure ne se localise pas sur la partie suisse du périmètre OFS de l'agglomération. La mesure a donc une faible influence sur l'efficacité globale du projet d'agglomération et n'est donc pas pertinente pour le trafic d'agglomération.
6621.3.122	36-1-11	Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics	Il doit être démontré que l'impact principal de la mesure se localise sur la partie suisse du périmètre OFS de l'agglomération afin que la mesure puisse être cofinancée par le FORTA.

Tableau 5-3

## 5.3 Mesures (co)finançables par d'autres fonds fédéraux

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération ;
- mesures dont le Conseil fédéral propose le financement dans son message sur l'étape d'aménagement 2030 rail du PRODES ou qui figurent dans les modules 2 et 3 du programme d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales et dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU)

Les mesures prévues à l'horizon C ne sont pas prises en compte pour l'évaluation de l'efficacité du projet et ne figurent donc pas dans le tableau ci-dessous.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
6621.3.280	-	Châtelaine: Nouvelle halte CFF
6621.3.281	-	Coppet-Genève: Prolongement des quais à 220 m
6621.3.282	-	Genève - La Plaine: Prolongement des quais à 160 m
6621.3.283	-	CEVA: Nouvelle liaison Cornavin-Annemasse
6621.3.284	-	Élargissement N1 Perly - Bernex
6621.3.285	-	Élargissement N1 Bernex-Genève-Aéroport
6621.3.286	-	Élargissement N1 Genève-Aéroport-Le Vengeron
6621.3.289	-	PUN N1 Genève-Aéroport-Versoix
6621.3.290	-	Élargissement N1 Le Vengeron - Coppet
6621.3.291	-	PUN N1 Echangeur Le Vengeron- Coppet - Nyon

Tableau 5-4

Les tableaux revêtent un caractère informatif. La réalisation des mesures est fonction des planifications et des décisions en matière de crédit afférentes au programme concerné de la Confédération ainsi que des procédures propres à chaque projet.

#### 5.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la plausibilité des priorités établies par les organismes responsables, de leur rapport coût – utilité et de leur degré de maturité, conformément aux directives du DETEC (point 4.4), se traduit par les modifications suivantes par rapport au projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio de CHF) selon PA</i>	<i>Justification</i>
<b>A → B</b>				
6621.3.044	30-29	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	30.00	La mesure n'est pas encore prête à être réalisée à l'horizon A et le financement n'est pas garanti.  Des études plus approfondies doivent être élaborées.
6621.3.101	33-15	Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER "Vernier"	20.00	Rapport coût-utilité : suffisant.  Des études plus approfondies doivent être élaborées afin d'optimiser le coût de la mesure.

6621.3.111	33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France	50.30	Degré de maturité : suffisant et rapport coût-utilité : insuffisant.  L'analyse transversale a montré que l'efficacité de la mesure est faible en raison notamment d'une densité actuelle insuffisante le long de l'axe. De plus, un concept global (transports - urbanisme) doit être élaboré et une analyse des alternatives pour la réalisation de la mesure doit être prise en compte. La Confédération reconnaît toutefois l'importance d'une desserte transfrontalière efficace du pôle de développement du CERN.
6621.3.112	33-8	Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)	3.30	Degré de maturité : suffisant et dépendance avec une autre mesure.  Un concept global doit être élaboré et la réalisation de ces aménagements routiers doit être coordonnée avec la réalisation de l'axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly-Porte-de-France.
6621.3.116	35-10	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois	10.80	Mesure n'est pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A.  Les données fournies concernant les unités de prestation et les coûts sont insuffisantes.
<b>A → C*</b>				
6621.3.117	35-26	Requalification multimodale de la moyenne ceinture (tronçon Banc Bénit / Pond de Lancy / 1er août)	35.00	Degré de maturité : insuffisant.  Des études plus approfondies doivent être élaborées. La Confédération reconnaît toutefois l'importance de la mesure pour renforcer les relations tangentielles MD et TC.
<b>B → C</b>				
6621.3.032	16-31	Aménagements TC pour la mise en œuvre d'un axe structurant entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	5.00	Degré de maturité : insuffisant.  La mesure doit être coordonnée avec le développement urbain et un concept global doit être élaboré.
6621.3.051	30-41	Requalification rue Boissonas (PAV): Croix verte nord-sud, aménagements MD et paysagers	27.00	Degré de maturité : insuffisant et rapport coût-utilité : insuffisant.  La mesure doit être coordonnée avec le développement urbain. La charge de trafic en 2030/2035 sur ce tronçon n'est pas suffisante pour bénéficier d'un cofinancement par le FORTA.

6621.3.119	35-28	Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines et de la Route de Base	20.00	Degré de maturité : insuffisant et rapport coût-utilité : insuffisant.  La mesure de doit être coordonnée avec le développement urbain. Le nombre de personnes concernées par la mesure est insuffisant pour bénéficier d'un cofinancement par le FORTA.
<b>B → C*</b>				
6621.3.073	31-21	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 2ème étape tronçon Nyon - Prangins	17.00	Rapport coûts-utilité : insuffisant.  La Confédération reconnaît l'utilité d'un nouvel itinéraire de mobilité douce à cet endroit mais les coûts de cette mesure sont beaucoup trop élevés. Les coûts doivent donc être optimisés.

Tableau 5-5

## 5.5 Listes A, B et C\* après vérification de la priorisation

La **liste A** figure au chapitre 2.

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2019–2022, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé. A la date d'envoi du présent rapport d'examen (le 14 septembre 2018), leur cofinancement par la Confédération n'est donc pas garanti. Ces mesures doivent être optimisées et/ou portées à un état « prêt à être réalisé et financement garanti », être intégrées à la prochaine génération de projets d'agglomération et être réexaminées par la Confédération<sup>16</sup>:

### Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2016*	Contrib. fédérale **
6621.3.006	12-27	Aménagements de priorisation TC ligne Maconnex - Divonne - Nyon (partie France)	3.00	3.04	1.06
6621.3.044	30-29	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	30.00	30.41	10.64
6621.3.045	30-30	Aménagement en site propre pour TCSP entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont-Blanc	24.20	24.53	8.59
6621.3.055	30-46	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve rue des Bains - PAV	8.50	8.62	3.02
6621.3.057	30-48	Requalification PAV : promenade des Crêtes, av. Eugène Lance	6.80	6.89	2.41
6621.3.064	31-10	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : av. Alfred Cortot et route de St-Cergue	8.60	8.72	3.05

<sup>16</sup> Cf. directives du DETEC, p. 73, point 5.3.

6621.3.076	31-24	Aménagement MD et espaces public dans le "Cœur de ville" de Nyon	7.90	8.01	2.80
6621.3.095	32-2-15	Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport : ch. du Ruisseau – ch. des Ailes	13.50	13.69	4.79
6621.3.098	32-2-2	Aménagement d'un axe fort TC Grand-Saconnex - aéroport : section route de Ferney - route François-Peyrot - aéroport	42.00	42.58	14.90
6621.3.101	33-15	Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER "Vernier"	20.00	20.28	7.10
6621.3.110	33-26	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles	10.00	10.14	3.55
6621.3.111	33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France	50.30	50.99	17.85
6621.3.112	33-8	Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)	3.30	3.35	1.17
6621.3.113	34-13	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines- Bernex	12.76	12.94	4.53
6621.3.114	34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TC tronçon Cressy - Bernex avec requalification de l'espace-rue	29.52	29.93	10.48
6621.3.116	35-10	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois	10.80	10.95	3.83
6621.3.124	36-1-21	Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne (phase 2)	11.00	11.15	3.90
6621.3.132	36-1-30	Réaménagement de la rue de la Terrassière avec fusion des arrêts TC	10.40	10.54	3.69
6621.3.142	36-3-19	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie France)	2.20	2.23	0.78
6621.3.278	-	Paquet MD Liste B	5.73	5.73	2.01
6621.3.279	-	Paquet VSR Liste B	4.56	4.56	1.60
<b>Somme</b>			<b>315.07</b>	<b>319.28</b>	<b>111.75</b>

Tableau 5-6 \*Prix d'avril 2016 ; \*\* Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement

La **liste C\*** ci-après contient les mesures classées en priorité C par la Confédération. Si cette dernière reconnaît, sur le principe, un besoin d'action, le rapport coût – utilité ou le degré de maturité des mesures proposées ne justifie pas leur intégration à la liste A ou B (mesures dites C\*).

**Liste C\***

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio de CHF) selon PA</i>
6621.3.073	31-21	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 2ème étape tronçon Nyon - Prangins	17.00
6621.3.117	35-26	Requalification multimodale de la moyenne ceinture (tronçon Banc Bénit / Pond de Lancy / 1er août)	35.00

Tableau 5-7

## 6 Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux

### 6.1 Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération

#### 6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, avec les plans sectoriels concernés, en l'occurrence les parties infrastructurales rail et route du plan sectoriel des transports, avec les plans de mesures et avec les inventaires a été vérifiée. Aucune contradiction n'a été relevée à cette occasion.

Le respect des dispositions légales et des planifications est également impératif lors du développement et de la mise en œuvre du présent projet d'agglomération. Les conflits susceptibles de se présenter lors de la mise en œuvre des mesures A doivent être résolus avec les organismes fédéraux compétents avant la signature des conventions de financement.

#### 6.1.2 Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Un examen sommaire par l'OFEV a révélé que les mesures suivantes de priorité A ou B qui ont été prises en compte pour déterminer l'efficacité du projet d'agglomération sont potentiellement sources de conflits ou de difficultés pour ce qui est du respect de la législation relative à la protection de l'environnement (la liste n'est pas exhaustive).

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Tab. rapport examen</i>	<i>Mesure</i>	<i>Horizon temporel</i>	<i>Conflits potentiels</i>
'6621.3.065	31-12	5-1a	Aménagement d'une liaison MD structurante Nyon - Gland (agglomération régionale), tronçon Prangins - Gland	A	Avec la végétation des rives et les valeurs naturelles.
6621.3.173	UD1-06	5-2	Gland - Vich	As	Site de reproduction des batraciens d'importance nationale IBN VD 232.

Tableau 6-1

### 6.2 Preuve de la coordination des mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les mesures infrastructurales qui relèvent de la planification directrice cantonale et qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur cantonal et être approuvées par le Conseil fédéral au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures inscrites dans la liste A doivent être dans la catégorie « coordination réglée », et la catégorie « coordination en cours » est recommandée pour les mesures de la liste B. Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :



**Liste A :**

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action / Conséquence</i>
6621.3.099	33-13	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	En cours	Adaptation en coordination réglée.
6621.3.086	32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	En cours	Adaptation en coordination réglée.

Tableau 6-2

**Liste B :**

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action / Conséquence</i>
Aucune mesure dans cette catégorie				

Tableau 6-3

Les mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice et intrinsèquement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A doivent avoir été approuvées avec un état de « coordination réglée » avant la conclusion de l'accord sur les prestations.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action / Conséquence</i>	<i>Horizon temporel</i>
Aucune mesure dans cette catégorie					

Tableau 6-4

Les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice doivent en principe être ancrées dans le plan directeur et être approuvées au plus tard à l'issue de la période de quatre ans couverte par l'accord sur les prestations.

La marche à suivre concernant les surfaces d'assolement (SDA) est notamment régie par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT<sup>17</sup>). La mise en œuvre relève de la compétence des cantons. Des réserves supplémentaires afférentes aux SDA seront, si nécessaire, formulées dans l'accord sur les prestations.

<sup>17</sup> RS 700.1

## **7 Remarques quant au développement du projet d'agglomération**

Les projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération déposés le 30 septembre 2016 / le 31 décembre 2016 sont la base de la troisième phase de libération de crédits en provenance du fonds d'infrastructure ou du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) à partir de 2019. Après l'entrée en vigueur de la LFORTA, les Chambres fédérales se prononceront en principe tous les quatre ans au sujet d'une nouvelle libération de crédits.

Le rapport d'examen met en exergue les points forts et les points faibles du projet d'agglomération considéré pour ce qui est des exigences de base et des critères d'efficacité (chapitres 3 et 4). Le projet d'agglomération Grand Genève de la prochaine génération devrait s'employer à éliminer les points faibles ainsi identifiés et à conserver, voire consolider, les points forts.

Les mesures d'urbanisation et de transports ne faisant pas partie du projet d'agglomération se révélant indispensables après le dépôt du projet d'agglomération sont à planifier de manière à ce que l'efficacité du projet s'en trouve maximisée et à intégrer à une prochaine génération de projets d'agglomération. Elles seront présentées et expliquées dans le rapport soumis à la Confédération.

## ANNEXE 1

### Liste des mesures des contributions fédérales forfaitaires

L'annexe 1 présente les mesures comparativement bon marché de mobilité douce, de gestion du trafic et de valorisation/sécurisation de l'espace routier. Pour ces mesures, des coûts standardisés sont calculés afin qu'une base de comparaison adaptée soit disponible pour évaluer ces mesures et leur octroyer des contributions forfaitaires.

#### Paquet MD Liste A (mobilité douce)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Contribution par unité de prestation (arrondi)	Contribution totale
Aires de stationnement de vélos cat.1	170	Nombre	915	35%	5%	300	51'000
Marquages des passages pour piétons	9	Nombre	10'000	35%	5%	3'330	29'970
Îlots de protection pour piétons sans élargissement de la chaussée	18	Nombre	18'533	35%	5%	6'160	110'880
Passerelle	2'236	m2	6'760	35%	5%	2'250	5'031'000
Passage inférieur / souterrain	1'685	m2	2'730	35%	5%	910	1'533'350
Chemins MD cat.1	42'380	m	67	35%	5%	20	847'600
Chemins MD cat.2	1'987	m	881	35%	5%	290	576'230
Chemins MD cat.3	6'620	m	1'127	35%	5%	370	2'449'400
Chemins MD cat.4	4'382	m	3'224	35%	5%	1'070	4'688'740

Contribution totale mio CHF (arrondi)	15.32
---------------------------------------	-------

Tableau A1-a

## ANNEXE 2

### Liste des mesures non cofinancées ayant un effet critique d'après la Confédération

La liste ci-dessous contient les mesures du projet d'agglomération déposé qui ne sont pas cofinancées mais qui sont jugées critiques par la Confédération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Justification</i>
6621.3.003	12-14	Construction d'un P+R grande capacité aux Tuileries et route d'accès avec jonction sur l'autoroute N1a	Le P+R est trop proche des centralités et l'accès se fait depuis l'autoroute. La mesure n'est pas conforme aux objectifs fédéraux pour les routes nationales.
6621.3.168	33-27	Construction d'un P+R de 800 places au terminus de l'axe tram CERN - Saint-Genis-Pouilly	L'utilité du P+R n'est pas démontrée. De plus, le projet doit être coordonné avec le projet du tramway CERN-Saint-Genis-Pouilly.

Tableau A2-1