

Consultation relative à l'arrêté fédéral sur l'étape de financement 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération Décembre 2008

Prise de position de l'agglomération franco-valdo-genevoise





Crédits photos pour la couverture : Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, EBAG, HUG, Richard Plottier



Procédure de consultation
Rapport d'examen de la Confédération
du 19 décembre 2008

Prise de position des partenaires
du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Auteurs :

Comité de pilotage du Projet d'agglomération

avec l'appui de

L'Équipe du Projet d'agglomération et le Comité de Projet





Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Introduction | 7 |
| 1. Prise de position sur l'arrêté fédéral | 11 |
| 1.1. Coordination des programmes..... | 11 |
| 1.2. Résultat de l'examen du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise..... | 11 |
| Amélioration de la qualité des systèmes de transports | 11 |
| Encouragement du développement urbain vers l'intérieur | 12 |
| Augmentation de la sécurité du trafic | 13 |
| Réductions des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources | 13 |
| 1.3. Financement | 14 |
| 2. Ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise | 15 |
| 2.1. Mesures ferroviaires..... | 15 |
| 2.2. Mesures à l'échelle de l'agglomération | 17 |
| P+R | 17 |
| Espaces rues et espaces publics..... | 17 |
| 2.3. Voie verte | 18 |
| 2.4. Cœur d'agglomération..... | 19 |
| Mesures ferroviaires | 19 |
| 2.5. Chablais | 20 |
| Mesures ferroviaires | 20 |
| Bus | 20 |
| 2.6. PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse et Carouge-Veyrier-Etrembières..... | 20 |
| Mesures ferroviaires | 20 |
| Tram..... | 20 |
| Bus | 21 |



| | |
|---|-----------|
| Mobilité douce..... | 22 |
| Routes..... | 22 |
| P+R..... | 23 |
| 2.7. PACA St Julien-plaine de l'Aire..... | 23 |
| Tram..... | 23 |
| Bus..... | 25 |
| Mobilité douce..... | 26 |
| P+R..... | 26 |
| 2.8. PACA Bernex..... | 26 |
| P+R..... | 26 |
| 2.9. PACA Genève- Meyrin-St Genis et Genève-Ferney-Gex..... | 27 |
| Tram Saint-Genis-Pouilly..... | 27 |
| Tram Ferney - Route des Nations..... | 28 |
| Bus..... | 29 |
| P+R..... | 29 |
| 2.10. District de Nyon..... | 30 |
| Réseau ferroviaire..... | 30 |
| Bus..... | 30 |
| Mobilité douce..... | 31 |
| Routes..... | 31 |
| Annexe : synthèse des demandes de modification d'ordre de priorité ou de coût des mesures..... | 33 |
| Sigles et abréviations..... | 35 |



Introduction

En préambule, les partenaires de l'agglomération franco-valdo-genevoise tiennent à relever la qualité et la rigueur de l'évaluation des projets d'agglomération. Son mécanisme et le système de programmation quadriennale permettent une mobilisation forte et continue du partenariat. Le taux de financement de 40% accordé à l'agglomération franco-valdo-genevoise - soit le plus haut taux de contribution - est largement apprécié et constituera un levier de dynamique locale très important.

De nouvelles sources de financement : à l'instar de l'arrêté fédéral sur la suppression des goulets d'étranglement, une augmentation des taxes sur les huiles minérales devrait être envisagée pour couvrir les futures dépenses d'infrastructures pour les projets déposés pour les deux premières périodes A et B. La somme des projets annoncés s'élève à 17 milliards CHF pour 6,5 milliards de disponibles. L'importante mobilisation déclenchée par l'approche couplée du Fonds d'infrastructure et du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, devrait pouvoir trouver une consolidation institutionnelle et financière.

Des financements complémentaires : il est également nécessaire de rappeler que, hors financement du Fonds d'infrastructure, plusieurs mesures pourraient être financées par d'autres sources, notamment pour les infrastructures de transport ou d'autres mesures comme celle liées aux connexions biologiques. Ainsi, plusieurs mesures nécessaires à l'agglomération, rappelées dans cette prise de position, pourraient être financées par ces autres sources comme la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) ou encore la convention de prestations pluriannuelle entre les CFF et la Confédération. Par ailleurs, les administrations fédérales et cantonales préparent des plans de relance qui devraient permettre de financer plusieurs des mesures énumérées ci-dessous.

Nous souhaiterions attirer l'attention sur les éléments suivants :

Quelques infrastructures phares à remonter : l'importance stratégique et le degré de maturité, tant du point de vue technique que du consensus politique, des projets ci-dessous nécessitent une réévaluation :

- 35-3, le tram Genève - Saint-Julien-en-Genevois est classé de facto en C car il n'était pas devisé dans la version 2007 de notre Projet. Cette mesure doit être **placée en liste B**. En septembre 2008, nous avons communiqué une estimation financière de 180 Mio CHF pour les 6 km. Cette infrastructure prend tout son sens avec l'important développement envisagé dans la Plaine de l'Aire et le long de la route de Saint-Julien-en-Genevois (+20'000 habitants pour la partie genevoise) ;
- 33-7 « Extension du tramway : prolongement entre le CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre ». Il convient de prolonger l'infrastructure pour donner à cette ligne de tram toute sa pertinence et son efficacité (rapport coût-utilité augmenté). Selon la planification en cours ce projet devrait être **placé en liste A** ;
- 32-1-4 « Route des Nations » : le projet de la route des Nations est aujourd'hui dans sa phase de planification en coordination avec l'office fédéral des routes. L'objectif de sa mise



en service est 2014 et, cela permettra, par la suite, la construction du prolongement du tramway « Nations-Grand-Saconnex ». L'amélioration de cette desserte est particulièrement importante pour la Genève internationale. Le projet de la route des Nations doit être **placé en liste A** ;

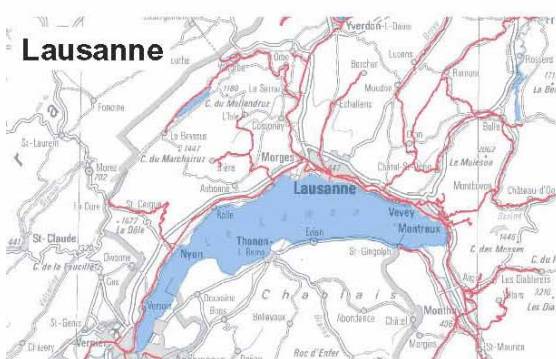
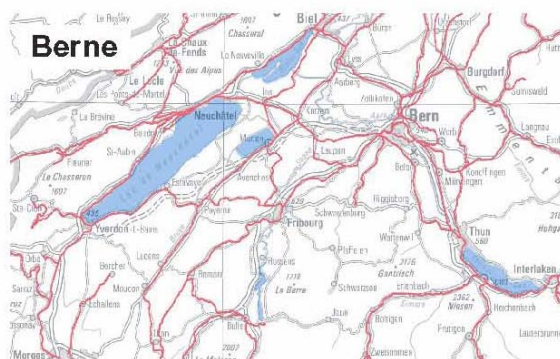
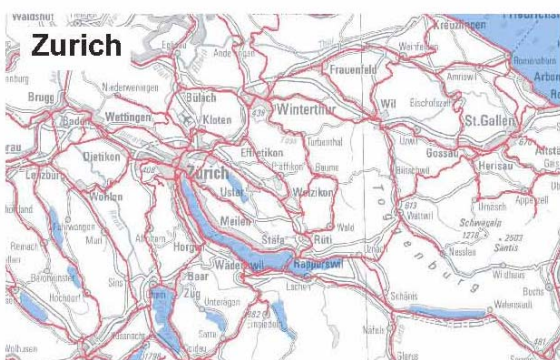
- 32-1-2 « Extension du tramway : tronçon Nations - Grand-Saconnex ». Ce projet correspondant au prolongement du tronçon Cornavin - Nations mis en service en décembre 2003, doit être **placé en liste B**. Extension du tramway : tronçon Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire et réaménagements de voiries au centre de Ferney-Voltaire. La planification de la réalisation de ce tronçon est à mettre en relation avec celui de Nations - Grand-Saconnex. Selon la planification cantonale, le démarrage des travaux se situe en 2017-2018. Ainsi, ce projet devrait être **situé en liste B** ;
- 36-1-6 « Extension du tram entre Annemasse et Moëlllesullaz », le coût annoncé en 2007 était de 68 Mio CHF, le tracé a été prolongé de 2 km à 3,3 km et les études complémentaires ont conclu à l'augmentation du coût lié à des ouvrages complémentaires (franchissement ferroviaire) et une complexité accrue. **Le coût réactualisé est porté à 130 Mio CHF** ;
- Une partie de la mesure 12-12 prévoit la mise en site propre des TP au franchissement de la jonction autoroutière de Coppet pour 8 Mio CHF. Ces travaux doivent pouvoir être réalisés simultanément à ceux menés par les routes nationales, prévues dès 2010. **Cette partie de la mesure 12-12 doit donc figurer en tranche A** ;
- La **mesure 13-6 « Amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire, tronçon Vernier-Genève »** prévoit une modernisation complète de cette ligne qui a connu la plus forte augmentation de la fréquentation sur l'ensemble du réseau national. Le montant estimé pour cette modernisation est de 120 Mio CHF. Au vu de son importance et de l'état d'avancement des planifications, **un horizon B** est demandé pour sa réalisation.
- Le rapport d'évaluation classe en C la mesure **37-2 « Dénivelé de Vésenaz »**. Ce projet est prêt à démarrer, puisqu'il bénéficie d'une autorisation de construire en force et d'une adjudication pour la réalisation des travaux, il a été placé par le canton en **liste A** et **devrait le rester**.

Contributions fédérales pour les mesures A et B rapportées à la taille de l'agglomération (Figure n°9, p. 24 de l'arrêté) : on notera que les projets phares décrits ci-dessus et devant être remontés dans les tranches A et B, sont essentiels pour l'agglomération et que leur bon rapport coût/efficacité est démontré dans ce rapport. L'intégration des projets phares augmentera sensiblement l'enveloppe financière globale, A+B : de 655 à 1'424 Mio CHF (1'726 Mio CHF avec l'ensemble des projets figurant en annexe), mais le coût total des infrastructures restera moyen en comparaison de la taille de l'agglomération. Il convient en outre de préciser que l'actuelle contribution (A+B : 655 Mio CHF) ramenée au nombre d'habitants est inférieure à la moyenne nationale de 400 CHF/hab. De plus, elle est nettement inférieure à la contribution par habitant des agglomérations de taille comparable. Ce phénomène est encore accentué par le fait que le périmètre statistique OFS (654'000 d'habitants) ne recouvre pas la réalité fonctionnelle de l'agglomération (plus large et plus peuplée selon la définition par Ocstat + Scris + Insee : 800'000



habitants). Les projets phares ci-dessus répondent aux critères d'efficacité (CE) et mettront ainsi l'agglomération genevoise à la hauteur du ratio adapté au nombre de ses habitants.

Une stratégie de rattrapage : si l'on compare l'équipement en transports publics et ferroviaire de l'agglomération franco-valdo-genevoise à celui des autres agglomérations comme Zurich, Bern ou Lausanne (voir schéma ci-dessous) et que l'on considère la situation spécifique de Genève, condition transfrontalière, bout de ligne par rapport au plateau suisse, on constate un sous équipement qu'il est aujourd'hui important de rattraper.



Réseaux ferroviaires d'agglomération à la même échelle
 Source : http://prod.swisstopogeodata.ch/kogis_apps/agglo/agglo.php

Les projets retenus en liste A représentent 12,8% de l'enveloppe fédérale, cette part tombe à 6% pour la tranche B. Une agglomération comme Zurich voit ses efforts maintenus et soutenus dans la durée (26,3% de la tranche A et 19,1% de la tranche B), particulièrement dans le domaine ferroviaire.

L'implication des partenaires français sur les infrastructures phares : le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT) de l'Etat français a lancé un appel à projets à l'automne 2008 pour le financement de « transports urbains hors Ile de France ». A travers cet appel à projets, l'Etat souhaite participer au financement des projets de transports publics (tramways, bus à haut niveau de service) qui intègrent les enjeux environnementaux et répondent notamment aux objectifs de la Confédération et de sa politique des agglomérations.

L'Etat français a ainsi doté cet appel à projets d'une enveloppe financière de 468,75 Mio CHF pour les projets devant connaître un début de réalisation (travaux) au plus tard fin 2011. Les autorités



françaises en charge des mesures 36-1-4 TCSP (BHNS) perpendiculaire à Annemasse, 33-7 Extension du tramway entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly et 35-3 le tram à Saint-Julien-en-Genevois ont donc candidaté à cet appel à projets et déposé un dossier auprès de l'Etat français.

Les Préfets des Départements de la Haute-Savoie et de l'Ain ont, respectivement, d'ores et déjà émis un avis favorable sur les dossiers présentés pour les mesures 36-1-4 et 33-7. Les avis sur les trois mesures présentées ont donc été transmis au MEEDDAT au début du mois février. Le Ministère prendra sa décision définitive et formelle de financement au début du mois d'avril 2009 pour les opérations devant connaître un début de réalisation avant la fin 2011.

Les mesures antérieures : l'analyse est particulièrement sévère, alors que la ville de Genève est la plus dense des villes européennes. Construire la ville sur la ville, maîtriser l'étalement urbain, desservir cette ville compacte par un réseau bus, trolley, tram efficace ; Genève a d'ores et déjà intégré de longue date ces éléments. Dans une approche globale, cette composante devrait également peser dans l'appréciation.

Maitriser le développement territorial : « *Diminuer l'importance des zones à bâtir en périphérie, régler les nouvelles mises en zones, protéger les secteurs identifiés* » : les préconisations fédérales liant l'octroi des fonds à la maîtrise du développement territorial sont un levier important dans les démarches transfrontalières. Les compétences des institutions formant l'agglomération franco-valdo-genevoise varient et la coopération transfrontalière ne peut en aucun cas empiéter sur elles. La signature de la convention de prestations entre la Confédération et le partenariat franco-valdo-genevois constituera une pièce maîtresse pour inciter les collectivités qui souhaitent bénéficier d'une aide financière à maîtriser leur développement urbain.



1. Prise de position sur l'arrêté fédéral

1.1. Coordination des programmes

L'articulation entre le trafic d'agglomération et les autres domaines du Fonds d'infrastructure est cohérente, mais partielle. En effet, les interactions entre le trafic d'agglomération et la suppression des goulets d'étranglement sont centrales pour le fonctionnement d'une agglomération, notamment pour ce qui est des connexions entre les réseaux routiers d'agglomération et nationaux. Or, les deux arrêtés mis en consultation n'abordent pas la question des jonctions autoroutières. Cela peut poser des problèmes de planification, notamment dans des secteurs de l'agglomération proches de ces jonctions.

1.2. Résultat de l'examen du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Amélioration de la qualité des systèmes de transports

Les partenaires de l'agglomération relèvent avec satisfaction l'avis de la Confédération sur la bonne conception générale du réseau de transports publics transfrontaliers, qui est appelé à devenir la structure porteuse du développement de l'agglomération. Cette conception traduit les efforts importants des autorités organisatrices en matière de développement de l'offre de transports collectifs, notamment transfrontalière, dans le cadre de la Charte du DTPR et des planifications directrices depuis les années 2000.

Il est également accordé une grande importance au développement des mobilités douces en rendant les espaces publics plus conviviaux et en aménageant des itinéraires agréables pour ces déplacements. La structure urbaine de l'agglomération et les distances à parcourir s'y prêtent déjà. Cette conception est, elle aussi, le fruit de politiques développées depuis plusieurs années. Elle se traduit notamment dans les résultats du micro-recensement transports 2005, par une progression de la mobilité douce, qui devient le moyen de transport principal pour aller effectuer ses achats, par exemple pour les habitants du canton de Genève.

La traduction du concept transports publics est une préoccupation constante des partenaires de l'agglomération. Elle va se renforcer à l'avenir par l'expérience supplémentaire des autorités organisatrices, mais aussi par la volonté concrète émanant des partenaires du Projet d'agglomération notamment.

Les partenaires se sont également engagés dès 2006 dans l'élaboration d'un modèle multimodal des déplacements à l'échelle du bassin franco-valdo-genevois de manière à pouvoir prioriser entre elles les mesures d'infrastructures de transports à l'étude. Il est vrai que certains projets d'infrastructures de conception relativement ancienne doivent être considérés comme des coups partis, indépendamment de la volonté actuelle des partenaires.

Pour les mesures influençant la demande, les cantons de Vaud et de Genève se sont, depuis de nombreuses années, lancés dans la promotion des plans de mobilité d'entreprise. La tendance est



actuellement de lancer des plans de mobilité de sites, en regroupant plusieurs entreprises entre elles, afin de dégager des économies d'échelle et des solutions pouvant être développées à plus grande échelle. Une généralisation de ce type de démarche, ainsi qu'un développement de l'information multimodale doit encore se faire à l'échelle transfrontalière.

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

La Confédération estime que le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois ne présente pas de mesures d'accompagnement contraignantes visant à éviter que le développement ait lieu en périphérie et en dehors des axes forts, en particulier sur la partie française et vaudoise.

Les études tests transfrontalières en cours sur les PACA (Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération), contenant des préconisations claires sur ce sujet, serviront d'une part comme études de base du futur Plan directeur cantonal genevois (PDC) et d'autre part à l'adaptation par les partenaires français et vaudois de leurs documents d'urbanisme réglementaire. Ainsi, les planifications directrices achevées (SCOT de l'agglomération Annemassienne et du Pays de Gex), intègrent toutes des préconisations visant à éviter le mitage, alors que les planifications à venir (PDC, SCOT du Genevois) ont déjà planifié leur révision pour tenir compte des connaissances acquises dans le cadre des PACA.

La signature de la convention de prestations, entre la Confédération et le partenariat franco-valdo-genevois, constituera une pièce maîtresse pour inciter les collectivités qui souhaitent bénéficier d'une aide financière à maîtriser leur développement urbain. Les avancées qui s'opèrent actuellement dans le partage des connaissances et des méthodes constituent autant d'avancées plus significatives que des arguments purement réglementaires

Des mesures systématiques pour augmenter la qualité de vie ou la qualité urbaine faisaient encore défaut dans le Projet d'agglomération 2007. L'échelle de l'agglomération est vaste. Les zooms s'opérant sur les PACA contribuent d'ores et déjà à la prise en considération systématique des requalifications routières ou autres mesures qualitatives. Les documents correspondants pourraient être livrés dès fin 2009.

Il convient également de noter qu'une Directive territoriale d'aménagement (DTA) est en cours d'élaboration par les services de l'Etat français pour toutes les Alpes du Nord. Ce document réglementaire et prescriptif s'impose aux SCOT. Ses objectifs sont communs à ceux poursuivis par le Projet d'agglomération. Elle vise en effet à coordonner urbanisation et développement des TP, privilégier le développement urbain vers l'intérieur, etc. Elle propose ainsi une structure urbaine reposant sur différents pôles d'équilibre. Les documents en cours autorisent un taux de croissance démographique annuel moyen, pour les secteurs diffus, deux fois inférieur aux tendances constatées entre 1999-2005 (soit l'hypothèse de moins de 1% de croissance annuelle moyenne sur 15 ans, 2005-2020).

L'élaboration de principes communs pour la localisation des installations commerciales à forte fréquentation représente une première étape de la collaboration transfrontalière sur ce thème. L'effet frontière a ici un grand impact. De facto les principes proposés conduisent à la localisation de nouvelles installations vers des sites desservis par les transports publics, à l'exception de certains « coups partis » d'ores et déjà planifiés. La démonstration pourrait être développée,



notamment au travers des inventaires effectués en 2008 notamment dans le cadre des premières études sur la Politique de pôles de développement économiques (PPDE).

Augmentation de la sécurité du trafic

L'augmentation de la sécurité du trafic est une préoccupation constante des partenaires de l'agglomération, tant pour la mobilité douce que pour les transports individuels motorisés et les transports collectifs. Le canton de Genève s'est engagé dans une démarche interdépartementale, visant à géoréférencer les accidents de la circulation routière, afin de pouvoir en dégager une analyse plus systématique des points-noirs. Il faut relever que les points-noirs du réseau routier sont identifiés de manière constante par les services de police et d'aménagement routier. Leurs améliorations font l'objet de mesures immédiates afin de diminuer leur caractère accidentogène.

Pour la systématisation de cette démarche, dans un souci d'économie de moyens, les partenaires sont à présent dépendants de l'évolution du projet Mistra de la Confédération, étant donné que les services de police auront l'obligation de fournir leur rapport d'accidents sous cette forme.

Réductions des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

Les partenaires de l'agglomération relèvent que la Confédération apprécie les intentions déclarées par le Projet, notamment grâce au schéma d'urbanisation choisi et au Plan paysage. Cependant, elle aimerait que nous ôtions ses doutes sur la concrétisation de plusieurs mesures, vu le niveau de contraintes encore évolutif des préconisations.

L'enjeu est énorme en termes de coordination transfrontalière pour répartir correctement les emplois et les logements de part et d'autre des frontières et concrétiser ainsi un développement compact évitant les nuisances environnementales et le mitage du « paysage ». Les planifications directrices achevées ou en phase de révision (SCOT de l'agglomération Annemassienne, Plan directeur cantonal genevois, etc.) intègrent toutes des préconisations visant à éviter le mitage et diverses préconisations sur les pénétrantes de verdure et autres corridors biologiques. Mais c'est surtout la protection dont jouit la zone agricole qui crée la vraie contrainte sur le plan du maintien des espaces ouverts. La révision en cours du Plan paysage devra intégrer les éléments concernant les espaces ouverts issus des options prises pour le prochain Schéma d'agglomération.

Dans cette optique, la progression dans la connaissance (incluant les partenaires de tout le territoire) concernant les espaces naturels et agricoles contribue clairement à établir le dialogue autour des capacités d'accueil du développement de l'urbanisation et des infrastructures de transport. L'analyse est en cours depuis le deuxième semestre 2008 pour les espaces agricoles, et les travaux permettant de développer un contrat de corridors biologiques avec la Région Rhône-Alpes sont en passe de démarrer. Les résultats de ces deux approfondissements du Plan paysage permettront d'identifier quels secteurs nécessitent d'être protégés en complément des périmètres déjà actés comme tels par les collectivités concernées.



Sur le plan des **connexions biologiques** - déjà reconnu comme une force du Projet -, la préparation du contrat de corridors biologiques cité plus haut, et fédérant les divers partenaires concernés, augmentera significativement les capacités de hiérarchiser les mesures, notamment en termes de financement vis-à-vis de la (dé)fragmentation des espaces ouverts. L'affinement du diagnostic territorial sur les couloirs prioritairement soumis à la pression de l'urbanisation permettra de mieux répondre aux besoins de la planification directrice et même localisée. Dans ce contexte, nous sommes clairement déçus que la seule mesure concrète de reconnexion évaluée comme une force par la Confédération (cf. mesure 14-0, page 12 du rapport d'examen) ne puisse pas être cofinancée par le Fonds d'infrastructure (cf. chapitre 5.2 du rapport d'examen) ; tout en poursuivant l'analyse de faisabilité de la mesure avec nos partenaires français, nous demandons instamment à la Confédération d'examiner quel pourrait être malgré tout son soutien (cf. chapitre 5.4 du rapport d'examen) dans une action à forte portée symbolique pour la suite de nos coopérations transfrontalières sur ce thème.

L'augmentation de la **qualité de vie** passe par la conduite d'au moins deux démarches intégrées de planification ou de gestion de projet : celle autour des grands projets d'infrastructures (trams, routes interquartiers, etc.) et celle autour des périmètres d'aménagement coordonné. Depuis quelque temps, ces démarches intègrent (presque systématiquement si les ressources le permettent) des compétences environnementales, sociales, paysagères en plus de celle de l'urbanisme et de l'ingénierie civile ou en mobilité.

Il nous paraît aussi important de souligner combien les partenaires ont, depuis la signature de la Charte d'engagement en décembre 2007, continué à approfondir les divers thèmes et analyser la pertinence du Schéma d'agglomération. Cette culture du projet intégré est en plein développement et contribuera aussi notablement à la prise en compte des questions d'environnement au profit de toutes les collectivités.

1.3. Financement

Sur le plan des moyens financiers mis à disposition du trafic d'agglomération, nous nous étonnons que l'arrêté fédéral ne présente pas la recherche de nouvelles sources de financement, lorsque l'on constate que les projets déposés pour les deux premières périodes de financement s'élèvent à 17 milliards CHF. Pour comparaison, l'arrêté fédéral sur la suppression des goulets d'étranglement inclut une augmentation des taxes sur les huiles minérales pour couvrir les futures dépenses d'infrastructure du réseau routier national.



2. Ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

La contribution fédérale, pour les mesures de la liste A et B, rapportée à la taille de l'agglomération (figure n°9 du rapport d'examen), fait apparaître une proportion relativement modeste pour l'agglomération franco-valdo-genevoise (en dessous de la moyenne de toutes les agglomérations). Cet argument plaide en faveur de la réinsertion à un degré de priorité supérieur des infrastructures qui ont atteint le degré de maturité suffisant. Ces mesures sont décrites dans ce chapitre.

Quant à la mise en œuvre du programme en faveur du trafic d'agglomération, la présentation des conventions de prestations reste très générale. Elle demande à être développée de manière plus détaillée afin que les entités responsables puissent mieux comprendre les exigences et modalités concrètes de mise en œuvre.

La raison de la prise en considération des coûts à l'état 2005, hors renchérissement et TVA, n'est pas expliquée. Lors des consultations techniques par les offices fédéraux, il avait été demandé de présenter les coûts 2007.

L'inscription des mesures aux périodes de financement et les exigences liées à l'état d'avancement des projets sont ambiguës :

- Pour les mesures inscrites en horizon A, il est nécessaire de clarifier la teneur exacte attendue de l'avant-projet. Leur intégration dans une mise à jour du Plan directeur cantonal genevois approuvée par la Confédération en 2010 est impossible au regard des temps définis dans le cadre de la procédure genevoise ;
- Le degré de maturité 2 demandé pour janvier 2010 pour les mesures B peut paraître disproportionné, en sachant que toutes les mesures B et C seront réévaluées dans la deuxième version des projets d'agglomération à remettre mi 2012. De plus, pour les mesures cofinancées sur le territoire français, la correspondance entre les termes suisses et français relatifs aux étapes des processus de projet n'est pas immédiate et doit faire l'objet d'une clarification.

2.1. Mesures ferroviaires

La Confédération rejette ou repousse en horizon C les mesures ferroviaires des axes Annemasse-Saint-Julien-Bellegarde, Genève-Annecy et la ligne du Chablais en argumentant que, pour mettre en place l'offre CEVA, les mesures urgentes suffisent. De plus, elle attend des mesures concrètes de structuration du territoire pour concentrer le développement autour des gares.

Plusieurs travaux en cours ou à venir doivent permettre de proposer des mesures étayées dans le Projet d'agglomération n°2, afin d'envisager un réexamen pour une inscription en tranche 2015-2018.



- L'étude « Prospective ferroviaire Rhône-Alpes 2020 » en cours, menée par la Région Rhône-Alpes, va évaluer l'opportunité des mesures et permettre la programmation financière des investissements correspondants ;
- L'étude à venir portant sur l'identification des potentiels de densification et d'urbanisation autour des gares RER, intégrera les gares de Machilly, Bons-en-Chablais et Perrignier, permettra de confirmer leur potentiel de densification ;
- Les études « Lignes directrices » pour le Chablais et pour Bellegarde permettront d'approfondir le Schéma d'agglomération et de mettre en exergue le potentiel d'urbanisation dans les centres locaux bénéficiant d'une desserte ferroviaire ;
- Par ailleurs, d'autres démarches en cours permettront de compléter la réflexion : finalisation de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du Nord, réalisée par l'Etat français, finalisation du SCOT du Chablais, mise en œuvre du SCOT Faucigny-Glières, etc.

Pour le Chablais, l'amélioration de la ligne ferroviaire s'articule également à l'objectif, des autorités locales, de réouverture combinée de la ligne dite du « Tonkin » entre Evian et Saint-Gingolph, inscrite dans le projet territorial du Chablais. La réouverture de cette ligne permettrait le bouclage ferroviaire sud lémanique et des liaisons facilitées avec le Valais suisse, dans un contexte d'offre élargie.

Concernant la ligne La Plaine-Cornavin, les études de la **mesure 13-6 « Amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire, tronçon Vernier-Genève »** ont très nettement avancé depuis décembre 2007. Les CFF prévoient à présent une modernisation complète de cette ligne, avec des mesures pour les gares de La Plaine, de Russin, Cointrin, Zimeysa et Satigny, ainsi que dans la gare de Cornavin. Ces mesures consistent en des allongements de quais à 220 m, des rehaussements à 55 cm, la suppression d'un passage à niveau, la mise aux normes DE-OCF et la création ou le réaménagement de voies. Ces mesures vont, non seulement améliorer la capacité, mais également le confort et la sécurité des usagers de cette ligne, une des celles ayant connu la plus forte augmentation de la fréquentation sur l'ensemble du réseau national. Le montant estimé pour cette modernisation est de 120 Mio CHF selon les études préliminaires CFF. Au vu de l'importance que cette ligne est appelée à prendre et de l'état d'avancement des planifications, un horizon B est demandé pour la réalisation de cette mesure.

Nous sommes satisfaits de voir la mesure 12-9 acceptée en tranche A. Toutefois, pour la création des deux points de croisement pour **l'amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire Genève-Coppet (mesure 12-9)**, le coût 2005 retenu est de 69,4 Mio CHF, alors que l'actualisation des coûts annoncée en septembre 2008 a été devisée à 97 Mio CHF. Cette mesure étant essentielle à la mise en place de l'offre RER dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, nous demandons à la Confédération de tenir compte du nouveau devis annoncé par les CFF.



Position franco-valdo-genevoise

Les partenaires de l'agglomération demandent le maintien de la **mesure 13-6 « Amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire, tronçon Vernier-Genève »** en B. Ils demandent également **l'actualisation des coûts de la mesure 12-9**. Ils demandent par ailleurs d'intégrer le fait que le Projet d'Agglo 2, formulera des propositions concrètes sur les axes ferroviaires des **axes Annemasse-Saint-Julien-Bellegarde, Genève-Annecy et la ligne du Chablais** (mesures groupe 13 et 15)

2.2. Mesures à l'échelle de l'agglomération

P+R

La Confédération n'entend financer aucun P+R dans toute la Suisse en tranche A. Tous les projets sont repoussés en tranche C. Il s'agit d'une position de principe en raison des doutes sur l'efficacité des P+R, notamment de leur bilan énergétique. Pour être réellement performante, une offre P+R correctement dimensionnée devrait se traduire par une construction massive d'infrastructures, ce qui n'est pas souhaité. La Confédération privilégie des petites structures connectées à une offre ferroviaire.

Conséquences pour l'agglomération franco-valdo-genevoise

Aucune mesure P+R n'est financée par la Confédération et tous les projets non connectés à l'offre ferroviaire ou trop proches du cœur de l'agglomération sont repoussés en horizon C. Les projets situés sur le réseau ferroviaire (Coppet, Gland, Bellegarde, Reignier, Machilly, Bons-en-Chablais, Perrignier en horizon A ; Nyon, Rolle, Pougny en horizon B) sont indiqués comme étant à assumer entièrement par l'agglomération.

Position franco-valdo-genevoise

L'absence de cofinancement de P+R dans la première période de financement n'est pas compréhensible dans le contexte transfrontalier de l'agglomération franco-valdo-genevoise. S'il peut être admissible que les P+R, de petite taille et localisés sur les axes ferroviaires, soient entièrement assumés par l'agglomération, cela n'est pas le cas pour plusieurs projets de P+R en périphérie du cœur urbain de l'agglomération. En effet, pour plusieurs d'entre eux, ils sont situés sur des axes structurants non desservis par une offre ferroviaire, mais directement relié aux extensions du réseau de tramway ou d'axes de transports collectifs performants. Nous demandons que la Confédération puisse revoir sa position pour les P+R non situés sur les axes ferroviaires, En effet, ces derniers se situent tous en aval de secteurs du territoire à l'urbanisation relativement diffuse. Aucune desserte efficace par les transports collectifs n'est possible aujourd'hui de par la faible densité.

Espaces rues et espaces publics

Les partenaires du Projet d'agglomération prennent note avec plaisir de l'attribution systématique d'une contribution fédérale aux espaces rues et espaces publics accompagnant les diverses infrastructures. La création de ces espaces, à l'intersection entre les questions de paysage, de



qualité de vie, d'urbanisation et de mobilité, permettra de concrétiser plusieurs objectifs forts de la Charte de Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Les projets seront développés pendant l'année 2009 pour atteindre le degré de maturité relatif à chaque horizon de financement. Ces projets d'espaces rues doivent toutefois être concordants avec le projet d'infrastructure. Ainsi, pour l'axe de Saint-Julien-en-Genevois, la requalification de l'espace rue (35-15) est proposée en B alors que le tram correspondant (35-14) est repoussé en tranche C.

2.3. Voie verte

L'assemblage des projets d'infrastructure dédiés à la mobilité douce, depuis le centre régional de Saint-Genis-Pouilly jusqu'au centre régional d'Annemasse, a permis de construire le projet de la voie verte d'agglomération. Dans son rapport d'examen, le DETEC a retenu en tranche A les mesures suivantes :

- 10-6 « Voie verte mode doux sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français) » ;
- 30-4 « Prolongement de la voie verte de la couverture CEVA » ;
- 33-4 « Nouvelle liaison mode doux entre Saint-Genis-Pouilly et la zone d'activité de la ZIMEYSA ».

Le Projet d'agglomération se réjouit de cette décision. L'étude voie verte vient d'être lancée sur l'ensemble du tracé de 22 km et les avant-projets des trois mesures ci-dessus seront élaborés pour fin 2009. Il permettra entre autres de préciser si le montant défini pour le tronçon 10-6 est sous-dimensionné au vu du projet actuellement envisagé : l'aménagement de l'environnement immédiat de cette infrastructure n'ayant pas été pris en compte.

Les **mesures 30-11 et 30-12, visant à faciliter le franchissement des niveaux et la traversée du Rhône**, ont été planifiées ultérieurement à 2019. Ces mesures seront élaborées et planifiées dans le cadre des études de la voie verte engagées durant l'année 2009. Toutefois, il est déjà certains que le franchissement du Rhône ne devrait pas être planifié ultérieurement à 2019, mais inclus dans la Procédure d'approbation des plans (PAP) complémentaire de CEVA. Le passage sur le pont de la Jonction fait l'objet d'une étude complémentaire de génie civil par la direction de projet (DP) CEVA. Cette traversée du Rhône ne sera réalisable qu'en lien avec les travaux de CEVA, donc en tranche A : une fois ceux-ci terminés, il sera en effet très difficile d'intervenir sur l'ouvrage ferroviaire. Cette question devra donc être réglée en 2009 par la PAP complémentaire de CEVA avec un chiffrage du surcoût par rapport aux travaux prévus pour répondre aux exigences de l'OFT. L'étude de la voie verte pourra accélérer l'examen de la mesure 30-11 (tranche C) pour le franchissement du dénivelé entre l'Arve et le tablier du pont de la Jonction.

L'exclusion des mesures **10-7 « Construction d'une vélo-station à la gare d'Annemasse » et 36-2-4 « Voie verte Gare – centre-ville – Perrier »** avec la justification d'un effet trop faible sur sol suisse est discutable, tout comme de manière générale pour les aménagements modes doux vers les gares et haltes ferroviaires. En effet, nous ne comprenons pas la différence de traitement qui est indiquée entre les projets sur territoire suisse et ceux sur territoire français. Pour plusieurs des mesures sur territoire français, l'enjeu est de permettre aux individus d'utiliser les modes doux pour se rendre dans les interfaces de transports collectifs, soit pour se déplacer sur le territoire français



de l'agglomération, soit pour venir sur le territoire suisse. Il s'agit donc d'un enjeu visant à limiter le nombre de déplacements motorisés franchissant la frontière du canton de Genève. Ces mesures développées dans le cadre de l'étude voie verte auront atteint un niveau de maturité 2 à la fin de l'année. Nous proposons donc que ces mesures soient incluses dans le paquet B de mesures mobilité douce.

La **vélo station Eaux-Vives (mesure 10-8)** a été repoussée en tranche C. Le plan localisé de quartier, que Sovagev va établir dès que le plan directeur de la Ville de Genève sera adopté (délibération en février 2009), permettra de disposer d'un avant-projet chiffrable avec une maîtrise d'ouvrage (probablement la Ville de Genève). Sa réalisation devrait débiter vers la fin de chantier de construction de la gare (dès 2014). Une modification de l'ordre de priorité de C en B semble donc judicieuse.

Position franco-valdo-genevoise

Les partenaires du Projet d'agglomération se réjouissent de la réalisation des premiers tronçons de la voie verte en tranche A. Toutefois, au vu des éléments énumérés ci-dessus, il est demandé de mettre :

- La mesure 30-12 en tranche A ;
- Les mesures 10-7, 10-8, 30-11, 36-2-4 en tranche B.

L'étude de faisabilité des tronçons actuellement manquants sera menée durant l'année 2009. Ils seront inclus dans le Projet d'agglomération n°2.

2.4. Cœur d'agglomération

Les projets relatifs au réseau ferroviaire du cœur de l'agglomération sont acceptés en tranche A :

- 10-3 « Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA » ;
- 10-4 « Liaison souterraine modes doux entre l'Hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel » ;
- 12-9 « Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet-Genève: création de deux points de croisement ».

Position franco-valdo-genevoise

Le Projet d'agglomération se réjouit des décisions relatives au cœur de l'agglomération. Il prend également note de l'ensemble des projets de mobilité douce et espaces publics acceptés en tranche A.

Mesures ferroviaires

Cf. chapitre 2.1 du présent document.



2.5. Chablais

Le désenclavement du Chablais fait l'objet d'un schéma multimodal d'ensemble qui comprend un volet transports collectifs et un volet routier. Ce dernier a été approuvé par le Ministre français de l'équipement en 1999.

Mesures ferroviaires

Cf. chapitre 2.1 du présent document.

Bus

Position franco-valdo-genevoise

Nous prenons acte que la mesure **37-1 « Renforcement de l'offre sur la ligne de bus Genève-Douvaine-Thonon-Évian : réalisation d'aménagements d'amélioration de la vitesse commerciale »** devra être assumée par des financements d'agglomération.

2.6. PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse et Carouge-Veyrier-Etrembières

L'ensemble des mesures confirmées en catégorie A (mesures 10-3 ; 10-6 ; 36-1-6 ; 36-1-4 ; 36-1-5 et 36-3-2) et en catégorie B (mesure 36-3-4) révèle bien le niveau de maturité des études sur ce grand secteur transfrontalier.

Mesures ferroviaires

Position franco-valdo-genevoise

Annemasse Agglo se réjouit des financements apportés par la Confédération sur la mesure **10-3 « Réaménagement des interfaces de la ligne CEVA »**. Nous prenons acte que la mesure **36-2-3 « Aménagement du pôle multimodal Etoile Annemasse, y compris le développement des réseaux d'accès mode doux et stationnement vélos »** relèvera d'un financement assumé entièrement par l'agglomération, ce qui ne préjuge en rien de l'intérêt stratégique de leur réalisation.

Tram

Le **prolongement du tramway Moëllésulaz - Annemasse (mesure 36-1-6)** a fait l'objet d'une étude en 2007. L'objectif était de mener une première approche de faisabilité technique et financière. Ce travail a conclu à un premier tracé de 2 km, évalué à hauteur d'un coût proche de 12,5 Mio CHF/km. Une seconde étude, liée au PDU, a permis en 2008 :

- De prendre en compte davantage la complexité de l'espace urbain dans lequel s'insère le projet ;



- De mettre en cohérence cette première approche avec le réseau urbain ;
- D'étudier l'insertion technique d'un terminus « en tiroir » (impossible en hypercentre) ;
- De mettre en valeur la nécessité de réaliser un ouvrage technique au dessus de voies ferrées.

Cette étude a abouti à une double conclusion :

- Le coût au kilomètre du tracé a été revu à la hausse (notamment du fait de l'ouvrage de franchissement ferroviaire et de la complexité de l'insertion urbaine sur différents secteurs) ;
- Le tracé a dû être allongé afin d'optimiser le tracé, tant vis-à-vis du potentiel de clientèle que de l'organisation globale du réseau (tracé situé plus au nord que prévu afin de se situer au barycentre du réseau et de l'espace urbain dense), mais également au vu de l'impossibilité technique d'insérer un terminus en tiroir au cœur de l'espace urbain.

Nous tenons cependant à souligner que, malgré la prolongation du tracé, le rapport coût/efficacité de l'infrastructure reste identique, en raison de l'insertion du tramway dans un milieu urbain dense (et en cours de densification au vu du nombre de logements en construction sur ce secteur). Par ailleurs, la prolongation du tracé présente également un intérêt urbain et social évident, en desservant un secteur d'équipement important* et en se positionnant à proximité immédiate d'une zone urbaine en cours de rénovation. Ce projet de transport sera un levier important de revalorisation de ce quartier.

Aussi, le coût actualisé du projet est de 130 Mio CHF pour un linéaire total de 3 km 300.

Position franco-valdo-genevoise

Les partenaires du Projet d'agglomération souhaitent que le prix actualisé de la mesure 36-1-6 soit pris en compte.

Bus

Le montant défini par la Confédération au sujet de ce projet a été évalué sur la base de ratios correspondant à une simple infrastructure de transport en commun en site propre (TCSP). Le projet d'Annemasse Agglo correspond à l'offre proche d'un tramway dont le niveau de qualité et de coût sont supérieurs à ceux d'un TCSP. Ce projet s'accompagne d'un réaménagement partiel des espaces urbains traversés.

Les caractéristiques du projet sont les suivantes, sur un tracé total de 7 km :

- 76% du tracé est en site propre double ;
- 16% du tracé est en site propre en voie centrale, utilisé alternativement dans les deux sens de la ligne (sur les secteurs de la zone économique, qui ne nécessite pas un site propre double) ;

* Deux établissements scolaires regroupant plus de 1'800 élèves, un complexe sportif regroupant plusieurs gymnases et salles de sport...



- Aménagements de carrefours pour donner la priorité au BHNS ;
- Régulation d'ensemble de la ligne ;
- Reprise partielle de la plate-forme de la route (sur les secteurs le nécessitant) ;
- Stations de type tramway ;
- Système d'information aux voyageurs en temps réel (en stations et dans les rames) ;
- Déviation des réseaux sur les secteurs problématiques ;
- Réaménagements urbains liés au projet dans certains secteurs (centre ville et notamment Place Deffaugt pour l'interface tramway/BHNS + place de la Gare + certains secteurs Perrier).

Son coût total, sur un tracé de 7 km, est estimé à 40 Mio CHF (5,4 Mio CHF au km). Il vise à assurer une desserte très performante des secteurs denses de l'agglomération, afin de permettre, notamment, un rabattement efficace sur la gare d'Annemasse et sur le tramway. Il présente un potentiel de clientèle élevé, pour lequel il permet un gain de temps significatif en rabattement sur le centre d'Annemasse et sa gare. Ainsi, on trouve à moins de 400 m des points d'arrêt : 24'000 habitants, 15'200 emplois et des établissements scolaires accueillant 8'500 élèves, collégiens et lycéens.

Nous avons le sentiment que le coût retenu par la Confédération est très sous-dimensionné par rapport à la réalité décrite ci-dessus.

Position franco-valdo-genevoise

Les partenaires du Projet d'agglomération souhaitent donc bénéficier d'un accompagnement plus conforme à l'ambition de ce projet, afin de conforter l'efficacité d'une infrastructure nécessaire pour alimenter en potentiel de clientèle le RER (CEVA) et le tramway.

Mobilité douce

Position franco-valdo-genevoise

Le déclassement de la catégorie B en C de la **mesure 36-3-5 « Cheminements modes doux entre la gare d'Annemasse et les communaux d'Ambilly »**, au regard d'une absence d'évaluation est justifiée. Des éléments techniques seront apportés sur cette mesure au troisième trimestre 2010 et intégrés au Projet d'agglomération n°2.

Routes

Le rapport d'évaluation classe en C la mesure **37-2 « Dénivelé de Vézenaz »**. Ce projet est prêt à démarrer, puisqu'au bénéfice d'une autorisation de construire en force et d'une adjudication pour la réalisation des travaux. Il a été placé par le canton en **liste A** et **devrait le rester**. Ce projet peut donc se réaliser immédiatement entre 2011 et 2014.

Le rapport coût-utilité du projet est à mettre en relation avec l'importante charge de trafic de la route de Thonon-les-Bains, que la réalisation de cet ouvrage dénivelé permettra de prendre en



charge en augmentant l'efficacité de l'axe pour le trafic individuel motorisé, tout en diminuant les importantes nuisances actuelles pour les riverains. En outre, et de manière subsidiaire mais obligatoirement nécessaire, cet ouvrage permettra l'insertion d'une future infrastructure de tramway sur la route de Thonon-les-Bains. La loi sur le réseau des transports publics (LRTP, référence H 1 50) mentionne déjà expressément en son article 4 cette extension prévue en direction de Genève-Plage - Vézenaz.

Pour la **mesure 36-3-1 « Route des Communaux d'Ambilly »**, il a été considéré que cette route d'accès à un nouveau quartier n'avait que peu d'incidences sur la structure actuelle du réseau routier, ce qui justifie son financement par l'agglomération. Or, la route des communaux d'Ambilly va servir au développement d'un axe fort des transports collectifs pour desservir un nouveau quartier de 4'000 habitants. Son impact sur la structure actuelle du réseau routier sera marqué et dépassera largement une envergure locale, puisque près de 50% de son trafic sera du trafic de niveau d'agglomération. La cohérence voudrait que la Confédération cofinance également cette infrastructure.

Position franco-valdo-genevoise

Les partenaires de l'agglomération demandent à la Confédération de cofinancer les deux mesures 36-3-1 et 37-2 à l'horizon de financement A.

P+R

Le **P+R Tulette (mesure 36-3-3 repoussée de A en C)** est situé sur un des axes forts du réseau de trolleybus, dans un secteur de l'agglomération non équipé en P+R, le plus proche étant celui de Genève-Plage, quasi saturé. Sa réalisation doit se faire de manière coordonnée avec l'aménagement de la gare des Eaux-Vives et le barreau routier Frank-Thomas, qui permettront l'amélioration de la progression des trolleybus dans ce secteur.

Position franco-valdo-genevoise

Les partenaires de l'agglomération demande à la Confédération de remonter la **mesure 36-3-3 P+R Tulette en A**

2.7. PACA St Julien-plaine de l'Aire

Tram

Le rapport d'évaluation du 12 décembre 2008 classe en tranche C la **mesure 35-14 (2ème axe TCSP - ligne structurante : création du tram entre Saint-Julien-en-Genevois et Genève (2ème axe TCSP - ligne structurante))** demandée en B par le Projet d'agglomération, argumentant que 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.

Ce périmètre de l'agglomération franco-valdo-genevoise constitue un des pôles de développement les plus importants et plusieurs études sont terminées ou engagées :

- Étude du bureau Semaly : étude transport tracé et coûts TCSP (étude terminée) ;



- Étude Genève Porte Sud : développement autour de la Gare de Saint-Julien-en-Genevois et le long des axes en direction du sud (étude terminée) ;
- ZAC Crêt Millet, Chabloux, La Feuillée avec le début de la construction de 2'000 logements (étude terminée) ;
- Déclassement du secteur Cherpines Charrotons (en cours) et organisation d'un concours d'urbanisme (potentiel 3'000 logements, 44'000 m² d'activité tertiaire + 40'000 m² d'activités secondaires et 70'000 m² d'équipements publics notamment un collège et des équipements sportifs

Les autorités impliquées dans ce PACA (M. Cramer, Président du DT, M. Gaud, vice-président de l'ARC, les élus du Conseil général de Haute-Savoie, les maires de Saint-Julien-en-Genevois, Neydens, Archamps, Confignon, Bardonnex, Perly-Certoux et Plan-les-Ouates) se sont engagées le 7 avril 2008 à conduire ensemble des études test sur le périmètre avec un résultat consolidé pour juin 2009. Une première séance politique réunissant l'ensemble des élus s'est tenue le 25 juin 2008. Le premier collège de l'étude test s'est tenu le 4 septembre 2008 et a validé le lancement de l'appel à candidatures (publié le 19 septembre 2008). Le rendu de la première phase de ces études s'est déroulé à la fin du mois de janvier 2009.

L'adhésion politique autour de ce projet est consolidée dans l'organisation du collège conduisant l'étude. Genève entend se donner les moyens de construire les logements nécessaires à sa population et les partenaires français veulent réviser leur SCOT, notamment sur la base des études tests engagées dans le PACA. Ainsi, la Communauté de communes du Genevois a inscrit les crédits nécessaires à la révision de son SCOT en 2010 et 2011.

Le PACA St Julien-plaine de l'Aire est le seul à ne pas bénéficier d'infrastructures TC lourdes. Le tram est le moteur de ce développement et crée une dynamique locale qui ne peut pas attendre 2019. Afin de garantir, d'une part, un report modal efficace, en vue notamment d'offrir une alternative de mobilité pour les employés de la ZIPLO et, d'autre part, d'asseoir la Ville de Saint-Julien-en-Genevois dans son rôle de pôle régional, il est impératif que le transport collectif structurant soit réalisé, dès sa première étape, jusqu'au centre de Saint-Julien-en-Genevois. Ce report modal est devenu d'autant plus important avec l'ouverture en décembre 2008 de l'autoroute en provenance d'Annecy et avec le développement de centres d'activités et de loisirs, comme celui de la Migros de Neydens au printemps 2009.

Saint-Julien-en-Genevois est donc appelé, en tant que pôle régional, à passer d'environ 11'000 habitants à environ 15 à 20'000 habitants. Le poids critique de population sera atteint. Le renforcement de pôles de développement économique, à desservir par une extension éventuelle du tram, constituent de vraies conditions pour l'émergence de pôle régional.

Position franco-valdo-genevoise

L'ensemble de ces éléments démontre une forte volonté politique et une solidarité transfrontalière autour de ce projet, que le décalage de B en C risque de compromettre. Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois propose donc de mettre cette mesure en tranche B. Le coût de cette mesure est évalué à 180 Mio CHF.



Bus

L'amélioration de la ligne D est déjà en phase finale de planification sur le tronçon genevois de la ligne allant de Perly à la Jonction sur une distance proche de 7 km, avec une mise en service prévue pour fin 2009. La procédure d'autorisation est en cours depuis janvier 2009.

La Communauté de communes du Genevois s'engage dès 2009 dans la réalisation d'aménagements sur le tracé de la ligne D afin de la rendre plus performante tel que souhaité par le Projet d'agglomération.

Hors Projet d'agglomération : aménagement pour faciliter le passage du bus entre la douane de Perly et la Sous-préfecture (site propre partiel, priorisation aux carrefours, aménagement d'arrêts, pistes cyclables, etc.) :

- Etat d'avancement : étude d'avant-projet en cours de validation ;
- Début des travaux : 2009.

Tranche A du Projet d'agglomération : aménagement en site propre mixte entre Saint-Julien-en-Genevois, Sous Préfecture et la gare (35-3) :

- La Communauté de communes du Genevois porte actuellement une étude d'avant-projet ;
- Début des travaux : 2011.

Le projet initial faisait mention de la réalisation d'une tranchée couverte pour isoler les flux automobiles du transport public. A échéance 2011, les flux seront gérés par des systèmes de feux. Le bus sera donc priorisé sur tout son tracé, de la douane à la gare, et sera partiellement en site propre. L'utilité de la tranchée couverte, non retenue par la Confédération, doit être vérifiée dans le cadre des études PACA. Pour mémoire, l'étude transfrontalière conduite par le bureau Semaly faisait une condition de réalisation du tramway.

Pour ce projet, la Communauté de communes du Genevois est identifiée comme le maître d'ouvrage. Les partenaires locaux : la commune de Saint-Julien-en-Genevois et le département de la Haute-Savoie, cofinanceront le projet.

L'engagement de la Communauté de communes de déplacer le terminus de la ligne du centre ville de Saint-Julien-en-Genevois à la gare représente un investissement financier important. Celui-ci traduit sa volonté de contribuer à la montée en puissance de cette ligne transfrontalière structurante qui préfigure le futur tram. En effet, ce déplacement correspond à un allongement significatif de la ligne qui sera corrélé à un meilleur cadencement et à un coût kilométrique supérieur dès la prochaine délégation de service public qui interviendra en décembre 2009.

Position franco-valdo-genevoise

Le Projet d'agglomération prend note avec satisfaction du classement en A de la **mesure 35 -3 « TCSP Saint-Julien-en-Genevois - Genève : tronçon Saint-Julien (préfecture) et Saint-Julien (gare) »**.



Mobilité douce

Position franco-valdo-genevoise

Le Projet d'agglomération prend note que la mesure **35-6 « Liaison rurale mode doux Saint-Julien - Certoux - Genève »** relève d'un financement assumé entièrement par l'agglomération. Les mobilités douces seront documentées dans le Projet d'agglomération n°2 pour une éventuelle demande de financement à l'horizon 2015-2018.

P+R

Les P+R Bachet-de-Pesay (de A en C et complémentaire de B en C) sont un complément à l'offre RER qui sera mise en place. Ces infrastructures de stationnement pourraient donc servir aux habitants de Genève-sud pour aller prendre le train, soit à destination du centre-ville soit du reste de la Suisse, et aux pendulaires traversant la frontière à Bardonnex pour effectuer un changement modal avant d'aller au centre-ville. Il est donc important de les réaliser simultanément au projet CEVA.

Position franco-valdo-genevoise

Le P+R de Saint-Julien-en-Genevois (mesure 35-13 repoussée de B en C) est lié au projet de tramway et à l'amélioration de la ligne D. La création d'un P+R dans les environs de la gare éviterait qu'un grand nombre de voitures ne traverse Saint-Julien-en-Genevois juste pour atteindre le P+R. Le Projet d'agglomération propose que cette mesure soit coordonnée avec les mesures d'amélioration de la ligne de bus et de réalisation d'un tramway.

2.8. PACA Bernex

Les études test sur le périmètre du PACA Bernex sont les plus avancées de l'agglomération. Elles aboutiront en avril 2009. Un plan de synthèse, élaboré en continuité des études test, constituera l'étude base d'une révision partielle du Plan directeur cantonal genevois visant à répondre sur ce point au planning du Fonds d'infrastructure.

P+R

La réalisation du **P+R de Bernex-nord (repoussé de B en C)** est nécessaire à l'horizon de réalisation de l'extension du TCOB (mesure 34-5, horizon A). Le tissu d'urbanisation diffus en amont empêche une desserte économiquement supportable pour irriguer ces territoires. Ce P+R doit figurer à l'horizon A pour être coordonné avec l'extension du tramway.

Position franco-valdo-genevoise

Les partenaires du Projet d'agglomération sont satisfaits du financement des mesures liées à ce périmètre, à l'exception du rejet du P+R Bernex qui doit être réinséré en tranche A.



2.9. PACA Genève- Meyrin-St Genis et Genève-Ferney-Gex

Tram Saint-Genis-Pouilly

Le rapport d'évaluation du 12 décembre 2008 classe en tranche B la mesure 33-7 « **Extension du tramway : prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre** », demandée en A par le Projet d'agglomération. Ce report est problématique, car le chantier de la deuxième tranche du TCMC est en cours et celui de la *Direttissima* (mesure 33-2, classée en A) est prévu directement à sa suite. Le classement de la mesure 33-7 en B nécessitera donc une rupture des opérations de chantier. L'arrêt des travaux à la frontière induira également des surcoûts de chantier et en termes d'exploitation.

La croissance démographique qu'a connue le Pays de Gex induit de nombreux problèmes. Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois doit permettre de répondre à ces enjeux de développement, notamment en terme de transport et d'accessibilité des territoires concernés. Il est donc important de pouvoir connecter ce maillon *Direttissima* au-delà de la frontière vers Saint-Genis-Pouilly, pôle régional dont la population passera de 10'000 habitants à environ 15 à 20'000 habitants.

Plusieurs projets urbains sont actuellement en cours de concrétisation :

- La ZAC (Zones d'aménagement concerté) Jean Monnet (direction de la zone de l'Allondon), avec 700 logements, est en cours de construction et se situera dans un rayon de 500 m de la variante est du tram ;
- La ZAC des Hauts de Pouilly (en face de la ZAC Jean Monnet) est elle aussi lancée, témoignant de la stratégie de densification du centre régional. Elle comprend également un programme de 700 logements compris dans un rayon de 500 m de la variante est du tram.

L'actuel plan d'affectation de Saint-Genis-Pouilly prévoit d'ores et déjà des urbanisations futures de part et d'autre de la rue de Genève (le long du tram). Plusieurs ZAC y sont prévues : au sud du Technoparc et de l'autre côté de la rue de Genève, pour environ 2'000 logements et le renforcement du pôle d'emplois à l'arrivée du tram au pied de Saint-Genis-Pouilly. Dans cette perspective, la Région Rhône Alpes s'est engagée pour la réalisation sur le site adjacent (délibération de l'Assemblée régionale de novembre 2007, 51 Mio CHF d'investissement, ouverture prévue en 2014), d'un lycée de plus de 800 étudiants, couplé avec un centre sportif (piscine, gymnase, etc.).

Les études test du Projet d'agglomération ont été lancées par le Comité de pilotage en 2008. Le périmètre du PACA Genève-Meyrin-St Genis s'articule autour de l'axe structurant reliant la gare CFF de Cornavin au pôle urbain de Saint-Genis-Pouilly. La ligne TCMC, jusqu'à Saint-Genis-Pouilly, en constitue l'axe fort et structurant. Ce projet devra notamment intégrer l'extension des zones industrielles ZIMOGA-ZIMEYSA-ZIBAT-ZIRIAN, le pôle Aéroport nord-ouest, le pôle stratégique Pays de Gex, etc. La multitude des projets démontre la dynamique de ce périmètre et la nécessité d'une liaison performante avec Saint-Genis-Pouilly.



Le Conseil général de l'Ain s'inscrit pleinement dans cette démarche en décidant en octobre 2007 d'assurer la maîtrise d'ouvrage du prolongement du TCMC. Les études ont débuté en 2008. Le Conseil général de l'Ain a d'ailleurs déposé le 30 janvier 2009 un dossier de candidature pour l'appel à projets « transports urbains » lancé par l'Etat français (le MEEDDAT), en vue d'obtenir des financements complémentaires pour l'extension de ce tramway.

Niveau de maturité des études :

- L'étude de préféabilité de novembre 2006 du Conseil général de l'Ain ;
- L'Étude du bureau Systra 2008-2009 sur le développement de l'étude de faisabilité ;
- Le tronçon « douane - Porte de France » : démarrage en 2009 de la mission de maîtrise d'œuvre du Conseil général de l'Ain.

Planning : sur la base des attributions des marchés de maîtrise d'œuvre et des études mi 2009, les études et les procédures administratives démarreront fin 2009 pour une durée prévisionnelle de 18 mois.

Position franco-valdo-genevoise

Au vu des éléments ci-dessus. Les partenaires du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois demandent donc de réintégrer la mesure 33-7 en tranche A.

Tram Ferney - Route des Nations

Les mesures d'extension du **tramway depuis la Place des Nations en direction de Grand-Saconnex (32-1-2) de Ferney (32-1-7) et de l'aéroport (32-2-2)** sont liées sur le plan des échéances de réalisation à la **route des Nations (32-1-4)**. L'infrastructure de la route des Nations a un triple intérêt qu'il est important de préciser :

- Elle permet de soulager la traversée de la commune du Grand-Saconnex (11'000 habitants) d'un trafic important et de transformer la route de Ferney en un véritable boulevard urbain. Actuellement, la route de Ferney a une charge de trafic de 25'000 à 30'000 véhicules par jour ;
- Elle permet d'assurer une cohérence de fonctionnement du réseau routier aboutissant à la jonction autoroutière de Ferney, dont l'office fédéral des routes (OFROU) prévoit un réaménagement complet. Ce réaménagement est aussi à mettre en correspondance avec la suppression des goulets d'étranglement sur le tronçon Le Vengeron-Coppet qui aura une incidence directe sur les flux automobiles dans cette jonction autoroutière ;
- Elle assure une desserte des organisations internationales, essentielles au rayonnement international de Genève et de la Suisse. La route des Nations ne constituera pas un axe de transit. La Mission suisse auprès des organisations internationales exprime ainsi sa vive inquiétude quant au déclassement en tranche C de la route des Nations. L'amélioration de la qualité de la desserte qu'apportera cette voie est primordiale pour les activités de la Genève internationale.



La réalisation de la route des Nations avant celle du tramway présente l'intérêt de pouvoir assurer la desserte de ce secteur de l'agglomération durant la phase de chantier de l'extension du tramway. Le projet de la route des Nations est aujourd'hui dans sa phase de planification en coordination avec l'OFROU. Sa mise en service est planifiée pour 2014, ce qui permettra, immédiatement ensuite, la construction du prolongement du tramway « Nations - Grand-Saconnex ». A relever que la LRTP (référence H 1 50) spécifie en son article 4 que ce prolongement pourra se réaliser dès que la route des Nations sera construite. La même loi assure également, en son article 9, le financement de la part cantonale de cette infrastructure de tramway.

Position franco-valdo-genevoise

La route des Nations doit être financée dans la tranche A. Les trois extensions du tramway doivent être financées dans la tranche B.

Bus

Le rapport d'évaluation classe en C la mesure **32-2-3 « Création d'un TCSP entre Ferney-Voltaire et Meyrin et d'une nouvelle liaison MD »**. Le Projet d'agglomération regrette cette décision. Les études test sur les périmètres Genève-Meyrin-St Genis et Genève-Ferney-Gex ont été lancées respectivement le 4 septembre et le 25 novembre 2008. Ils s'articulent autour de deux axes structurants reliant Saint-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire au cœur d'agglomération et intègrent la création d'un TCSP entre Ferney-Voltaire et Meyrin comme un axe structurant de densification et de liaison tangentielle.

Un des enjeux des études test est, en effet, de densifier le secteur situé au Nord-Ouest de l'Aéroport identifié comme un des pôles de développement de l'agglomération, porteur d'enjeux de rayonnement et d'attractivité à l'échelle internationale.

Position franco-valdo-genevoise

Les partenaires du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois prennent note de l'actuel classement de la mesure 32-2-3 en tranche B. Cette mesure sera développée dans cadre du Projet d'agglomération n°2 pour obtenir un financement à l'horizon 2015-2018.

P+R

Le P+R de Ferney-Voltaire (de A en C) est lié à la réalisation du tramway Nations-Ferney pour lequel un horizon B est demandé. La cohérence requiert également de demander un horizon B pour cette mesure.



Position franco-valdo-genevoise

Le P+R de Saint-Genis-Pouilly est lié fonctionnellement au développement du tramway Saint-Genis-Pouilly pour tous les habitants du Pays de Gex qui ne seront pas desservis par le tramway. Cette mesure doit donc être coordonnée avec le projet tram. Elle est donc demandée en A.

2.10. District de Nyon

Réseau ferroviaire

La mesure 12-3 « **Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon-St Cergue-Morez : création et transformation de haltes, nouveau tronçon de doubles voies** » sera réalisée par le budget ordinaire des entreprises de transport.

L'étude test du PACA Nyon-St Cergue-Morez, actuellement lancée, sera suivie par un Schéma directeur intercommunal en collaboration avec la Franche-Comté, prévu pour fin 2009. L'étude d'avant-projet pour les points de croisement sera terminée pour fin 2009.

Position franco-valdo-genevoise

Le Projet d'agglomération n°2 comprendra la 2^{ème} phase des travaux, permettant un trajet d'un quart d'heure jusqu'à Saint-Cergue.

Bus

L'offre en transports publics par bus du district de Nyon concerne trois mesures :

- 12-2 « Aménagements de priorité TC sur la ligne (Gex) Divonne - Coppet en liaison avec le renforcement de l'offre » ;
- 12-8 (TC) « Rabattement TC sur les gares du réseau national dans le canton de Vaud » ;
- 12-12 (TC3) « Amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Coppet, Nyon et Gland pour les bus afin de favoriser leur accès aux gares de la ligne ferroviaire ».

Ces trois mesures sont coordonnées avec la 12-13 « Aménagement des jonctions autoroutières de Coppet, Nyon et Gland » afin d'améliorer la gestion des flux qui entrent et sortent de l'autoroute A1. Cette mesure est financée par les routes nationales. Son avant-projet définitif est en cours, les travaux sont prévus en 2010.

Le district de Nyon propose de mettre en cohérence ces quatre mesures dans le cadre du Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN), soit :

- Le PDRN est en cours d'élaboration (une fiche PDRN est d'ores et déjà intégrée dans le plan directeur cantonal), c'est-à-dire qu'il entame la phase de consultation politique. On prévoit son adoption par le Conseil d'Etat vaudois fin 2010. Le PDRN prévoit de concentrer 73% de la croissance dans les pôles desservis par le rail, renforçant ainsi le rôle régional de Nyon, mais aussi de Coppet, Gland, Rolle. Une étude complémentaire nommée Lignes directrices Nyon-Gex, sera initié en juin ;



- Le PDRN prévoit la réorganisation des lignes de bus dans les quatre secteurs du district, le rabattement de celles-ci sur les gares (mesure 12-8) et une connexion avec les lignes urbaines des centres. L'étude doit se conclure mi 2009, permettant de passer à la phase de projet d'aménagement et d'étude d'exploitation par secteur. L'étude d'assainissement des jonctions autoroutières du point de vue TP et TIM (mesures 12-11 et 12-12 réunies dans un même cahier des charges) suit le même calendrier permettant les coordinations. Dès mi-2009, un avant-projet détaillé sera initié pour permettre le passage des TC en site propre à la jonction de Coppet, qui devrait être la première à être réalisée devant l'urgence de la situation. Une étude rail/routes sur les plateformes de la Côte (Eysins-Gland-Rolle) complète la réflexion sur le transport de marchandises.

Les calendriers concordants de ces études permettront de donner une image cohérente du développement urbanisation et transports du district, à l'orée de l'année 2010.

Le rapport d'évaluation de la Confédération retranscrit de A en B la mesure 12-8 et de B en C la mesure 12-12, la mesure 12-13 relevant d'un financement de la Confédération/routes nationales.

Position franco-valdo-genevoise

Les partenaires du Projet d'agglomération prennent acte du classement de la mesure 12-8 en B et proposent de diviser la mesure 12-12 en deux :

- La jonction de Coppet en A (8 Mio CHF) permettant le passage en site propre des transports publics ;
- Les jonctions de Nyon et Gland en B (22 Mio CHF) en coordination avec les mesures relevant des routes nationales.

Mobilité douce

- 31-3 « Accessibilité MD des gares : passerelle entre Prangins et Nyon » ;
- 31-4 « Accessibilité MD des gares : nouveau passage sous-voie à Nyon » ;
- 31-5 « Accessibilité MD des gares : nouveau passage sous-voie à Gland » ;
- 12-10 « Accessibilité MD de la gare de Coppet : prolongement du passage sous-voie à Coppet ».

Position franco-valdo-genevoise

Le classement des mesures MD en tranche B correspond à leur degré de maturité.

Routes

- 31-1 « Route de distribution urbaine de Nyon 1^{ère} partie » (classée en A et financée par le Projet d'agglomération) ;
- 31-1 « Route de distribution urbaine de Nyon 2^{ème} partie » (classée de A en C) ;



- 31-2 « Collectrice ouest de Gland » (classée en A et financée par le Projet d'agglomération) ;
- 52.2 « Requalification RC1 » (deuxième étape, classée de B-C en C).

Position franco-valdo-genevoise

Les partenaires du Projet d'agglomération prennent acte du classement des mesures 31-1 et 31-2. Ils développeront et documenteront ces mesures dans le cadre du Projet d'agglomération n°2.

Par ailleurs, ils proposent de remonter la mesure RC1 52-2 en B (tronçon Mies-Founex 20 Mio CHF). Un concept directeur est élaboré et la mesure fait suite à celle RC1 52-1 octroyée en A.



Annexe : synthèse des demandes de modification d'ordre de priorité ou de coût des mesures

| No | Mesure | Coût (Mio CHF) 2005 selon DETEC (ou PA*) | Priorité de la mesure selon DETEC | Demande modification selon PA |
|-----------------------------|---|--|---|-------------------------------------|
| MESURES FERROVIAIRES | | | | |
| 12-9 | Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet-Genève : création de deux points de croisement | 69,4 | A | 69,4 → 97,0 |
| 13-6 | Amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire, tronçon Vernier-Genève | 120,0 | C | C → B |
| TRAM | | | | |
| 32-1-2 | Extension tramway : tronçon Nations-Grand-Saconnex | 56,0 | C | C → B |
| 32-1-7 | Extension tramway : tronçons Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire | 96,0 | C | C → B |
| 32-2-2 | Extension du tramway : tronçon Grand-Saconnex-aéroport | 48,0 | C | C → B |
| 33-7 | Extension du tramway : prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre | 126,0* | B | B → A |
| 35-14 | 2ème axe TCSP - ligne structurante sur la route de bas : création tram entre Saint-Julien-en-Genevois et Genève | 180,0* | C | C → B |
| 36-1-6 | Prolongement du tramway Moëllesulaz - Annemasse | 59,0 | A | 59,0 → 130,0 |
| BUS | | | | |
| 12-12a | Amélioration du franchissement des jonctions autoroutières (site propre transport public) | 8,0* | C | C → A |
| 36-1-4 | TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram : rabattement sur CEVA et tram | 9,4 | A | 9,4 → 40,3 |



| ROUTES | | | | |
|-----------------------|--|-----------------|---------|-------------|
| 12-12b | Amélioration du franchissement des jonctions autoroutières | 22,0* | C | C → B |
| 32-1-4 | Route des Nations | 135,0 | C | C → A |
| 36-3-1 | Route des Communaux d'Ambilly | 7,0 | AGGLO | AGGLO → A |
| 37-2 | Dénivelé de Vézenaz | 55,0 | C | C → A |
| 52-2 | Requalification de la route Suisse (étapes ultérieures) | 20,0* | C | C → B |
| MOBILITE DOUCE | | | | |
| 10-7 | Construction d'une vélo station à la gare d'Annemasse | 0,5* | Rejetée | Rejetée → B |
| 10-8 | Vélo station des Eaux-Vives | 2,3 | C | C → B |
| 30-11 | Aménagements cyclables et piétons facilitant le franchissement des niveaux | 9,1* | C | C → B |
| 30-12 | Franchissement du Rhône pour piétons et cycles | 5,5 | C | C → A |
| 36-2-4 | Voie verte d'Annemasse - centre d'Annemasse - quartier du Perrier | 1,1* | Rejetée | Rejetée → B |
| P+R | | | | |
| 10-5 | P+R du Bachet-de-Pesay | 8,5 | C | C → A |
| 10-9 | P+R complémentaire au Bachet | 18,0 | C | C → B |
| 32-1-6 | Création d'un P+R à la douane de Ferney-Voltaire | 0,5 | C | C → B |
| 33-3 | P+R de Saint-Genis-Pouilly | 8,0 | C | C → A |
| 34-6 | P+R Bernex Nord | 2,5* | C | C → A |
| 35-13 | P+R de Saint-Julien-en-Genevois (Sud) en connexion avec le TCSP de Saint-Julien-en-Genevois-Genève | 0,5* | C | C → B |
| 36-3-3 | P+R Tulette | 12,5 | C | C → A |
| TOTAL (A et B) | | +1'071,5 | | |

Taux de change de 1,6. Montants versé par la Confédération en CHF.



Sigles et abréviations

| | |
|---------|---|
| ARC | Association régionale de coopération du Genevois (France) : comprend les Communautés de communes (CC) du Pays de Gex, du Bassin Bellegardien, de la Semine, du Genevois, Arve et Salève, du Bas-Chablais, des Collines du Léman, de Faucigny-Glières, du Pays Rochois, d'Annemasse aggro, le SIVOM de la Vallée Verte et la Ville de Thonon |
| BHNS | Bus à haut niveau de service |
| CE | Critère d'efficacité de la Confédération suisse |
| CERN | Organisation européenne pour la recherche nucléaire (à l'origine Conseil européen pour la recherche nucléaire) |
| CEVA | Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse |
| CFF | Chemins de fer fédéraux (Suisse) |
| CH | Confédération suisse |
| CHF | Franc suisse |
| DAT | Domaine de l'aménagement du territoire du canton de Genève |
| DE-OCF | Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (Suisse) |
| DETEC | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Suisse) |
| DP | Direction de projet du CEVA |
| DT | Département du territoire du canton de Genève |
| DTA | Directive territoriale d'aménagement (France) |
| DTPR | Comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux (transfrontalier) |
| IGN | Institut géographique national (France) |
| Insee | Institut national de la statistique et des études économiques (France) |
| LRTP | Loi sur le réseau des transports publics (Suisse) |
| MD | Mobilité douce |
| MEEDDAT | Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (France) |
| Ocstat | Office cantonal de la statistique du canton de Genève |
| OFROU | Office fédéral des routes (Suisse) |
| OFS | Office fédéral de la statistique (Suisse) |
| PA | Projet d'agglomération franco-valdo-genevois |
| P+R | Parking relais |



| | |
|------------|---|
| PACA | Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération |
| PAP | Procédure d'approbation des plans du CEVA |
| PDC | Plan directeur cantonal (Suisse) |
| PDU | Plan de déplacement urbain (France) |
| PPDE | Politique des pôles de développement économique |
| PDRN | Plan directeur régional du district de Nyon |
| RER | Réseau (ferroviaire) express régional |
| RPLP | Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations |
| SCOT | Schéma de cohérence territoriale (France) |
| Scris | Service cantonal de recherche et d'information statistiques du canton de Vaud |
| TC (ou TP) | Transports collectifs (ou transports publics) |
| TCMC | Tramway Cornavin - Meyrin - CERN |
| TCOB | Tramway Cornavin - Onex - Bernex |
| TCSP | Transport collectif en site propre |
| TIM | Transport individuel motorisé |
| ZAC | Zone d'aménagement concerté |
| ZIBAT | Zone industrielle Batailles |
| ZIMEYSA | Zone industrielle de Meyrin-Satigny |
| ZIMOGA | Zone industrielle Mouille-Galand |
| ZIPLO | Zone industrielle de Plan-les-Ouates |
| ZIRIAN | Zone industrielle de Riantbosson |