



26 février 2014

---

# **Projet d'agglomération Grand Genève (projet franco-valdo-genevois) 2<sup>ème</sup> génération Rapport d'examen de la Confédération**

---

N° de référence: 321.1 / N032-0074

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

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi  
Directrice

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet, but, procédure .....</b>	<b>4</b>
1.1	Objet de l'examen .....	4
1.2	Objectifs de l'examen .....	4
1.3	Procédure d'examen .....	4
1.4	Procédure de mise en œuvre.....	5
<b>2</b>	<b>Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Examen des exigences de base.....</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Évaluation de l'impact du projet d'agglomération .....</b>	<b>12</b>
4.1	L'utilité – évaluation en fonction des critères d'efficacité .....	12
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	15
<b>5</b>	<b>Examen de la priorité des mesures .....</b>	<b>17</b>
5.1	Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC.....	17
5.2	Mesures non cofinancées .....	17
5.3	Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération .....	35
5.4	Modification de la priorité A, B, C par la Confédération .....	37
5.5	Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité.....	41
<b>6</b>	<b>Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux.....</b>	<b>42</b>
6.1	Législation, plans sectoriels, plans de mesures et inventaires de la Confédération.....	42
6.2	Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux .....	42
<b>7</b>	<b>Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération .....</b>	<b>44</b>
	<b>ANNEXE 1.....</b>	<b>45</b>
	<b>ANNEXE 2.....</b>	<b>46</b>

---

# 1 Objet, but, procédure

## 1.1 Objet de l'examen

Ce rapport présente l'examen du Projet d'agglomération Grand Genève, qui se compose des éléments suivants :

- Charte 2012 du projet d'agglomération franco-valdo-genevois
- Rapport d'accompagnement : Synthèse du projet d'agglomération 2012
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Diagnostic
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Projet paysage 2012, Rapport final
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Schéma d'agglomération 2012, Urbanisation, mobilité, paysage et environnement
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Schéma d'agglomération 2012, Appendice cartographique
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Mesures du Projet d'agglomération 2012 : urbanisation, mobilité, paysage et environnement
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Evaluation des mesures et critères d'efficacité
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Evaluation environnementale stratégique
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Rapport de mise en œuvre du Projet d'agglomération 2007
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Les politiques de services dans le cadre du Projet d'agglomération, Un état des lieux des fiches d'actions 2007-2011

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 28 juin 2012. Le dépôt du projet par l'agglomération/organisme responsable tient lieu de candidature pour obtenir, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure, un cofinancement par la Confédération pour la réalisation des infrastructures de transport définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

## 1.2 Objectifs de l'examen

L'examen vise un quadruple objectif:

1. Vérifier si les exigences de base ont été remplies ;
2. Évaluer l'impact du projet d'agglomération. Cet impact est un élément déterminant pour fixer le montant de la contribution fédérale ;
3. Examiner la priorité des mesures<sup>1</sup>, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération ;
4. Examiner le rapport de mise en œuvre, parties A et B, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération.

C'est sur cette base que seront élaborés le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 à l'intention du Parlement fédéral, ainsi que les accords sur les prestations.

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

## 1.3 Procédure d'examen

La procédure d'examen est en principe fixée dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération du 14 décembre 2010 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après Directives du DETEC). Certains aspects ont été spécifiés lors de l'application pratique des Directives.,.

---

<sup>1</sup> La notion de « mesure/s » comprend également le/s « paquet/s de mesures ».

La démarche et les résultats de la procédure d'évaluation sont documentés dans le rapport explicatif du 26 février 2014.

#### 1.4 Procédure de mise en œuvre

Dans l'accord sur les prestations, les partenaires impliqués dans le projet d'agglomération s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles qui y figurent. Une convention de financement est conclue sur la base de l'accord sur les prestations pour chaque mesure infrastructurelle de la liste A cofinancée par la Confédération et qui est prête à être réalisée et financée. La mesure peut ensuite être mise en œuvre.

Les contributions fédérales ne seront versées que pour les prestations effectuées et elles n'iront pas au-delà des montants maximaux fixés ci-après, auxquels s'ajouteront la TVA et le renchérissement.

La mise en œuvre de toutes les mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations fera l'objet d'un examen par la Confédération dans le cadre d'un controlling continu.

## 2 Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B

Le projet d'agglomération Grand Genève (projet franco-valdo-genevois) de 2<sup>ème</sup> génération est cohérent avec celui de 1<sup>ère</sup> génération. Il affiche la volonté de structurer l'agglomération transfrontalière afin de rééquilibrer la répartition des emplois et de la population entre les différents territoires de l'agglomération. Il a en outre le dessein de coordonner au mieux le développement de l'urbanisation et des transports sur l'ensemble du territoire concerné. La vision d'ensemble se traduit en stratégies sectorielles cohérentes qui se concrétisent sous forme de mesures.

Le schéma d'agglomération constitue une bonne base pour orienter les planifications territoriales des différentes parties de l'agglomération. Il propose une hiérarchie urbaine composée de centralités et de périmètres stratégiques de développement urbain (PSD). Ces derniers sont en outre ancrés dans le plan directeur cantonal genevois. La méthode de mise en œuvre proposée – au travers des périmètres d'aménagements concertés d'agglomération (PACA) et des PSD – rend très crédible la traduction du schéma en actions concrètes. Quant au concept paysager, il permet – de par son degré de concrétisation et sa mise en œuvre avancée – de limiter l'importante pression de l'urbanisation sur les espaces ouverts et ainsi de soutenir l'urbanisation vers l'intérieur.

Une force du projet d'agglomération réside dans le développement d'un réseau de transports publics cohérent et hiérarchisé aux différentes échelles territoriales. La poursuite de la réalisation des axes forts radiaux permet une coordination judicieuse des transports publics avec le développement des centralités secondaires et des périmètres stratégiques. Les liaisons tangentielles et le système urbain de trams et bus à haut niveau de service radiaux complémentaires connaissent un premier développement. Le développement conséquent des itinéraires structurants de mobilité douce (voies vertes) constitue également un point fort du projet Grand Genève.

Toutefois, malgré une bonne conception en matière de structuration territoriale, le projet d'agglomération ne comprend encore que peu de mesures concrètes visant à réglementer l'implantation d'installations à forte fréquentation (IFF), à diminuer l'importance des zones à bâtir en périphérie ainsi qu'à réglementer les nouvelles mises en zone sur l'ensemble de l'agglomération. Le développement urbain concentré le long des axes forts, ainsi que l'inflexion en matière de consommation de surface sur la partie française de l'agglomération, sont limités. L'amélioration de l'offre en transports publics en France ne peut de ce fait prétendre à une efficacité suffisante, notamment pour les flux pendulaires.

Une autre faiblesse du projet réside dans l'absence de mesures concrètes permettant de maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé et l'accessibilité pour ce mode au cœur d'agglomération.

Le développement conséquent des transports publics et de la mobilité douce devrait avoir une influence positive sur la répartition modale dans l'aire urbaine d'agglomération centrale. Il devrait en résulter un impact sensible sur la qualité de l'air et sur le bruit ainsi que, dans une certaine mesure, sur la sécurité des déplacements. L'absence de mesures visant à limiter la croissance du trafic individuel motorisé ne permet toutefois pas d'attendre des progrès significatifs dans ces domaines.

Le projet d'agglomération Grand Genève présente, après le réexamen de la priorité des mesures, un coût d'investissement de 1444.23 millions de francs. Ce montant comprend 979.09 millions de francs pour les listes A et B ainsi que 465.14 millions de francs pour les mesures A1 de la 1<sup>ère</sup> génération, ce qui représente un coût moyen<sup>2</sup>.

Sur la base de l'impact du projet (rapport coût-utilité), une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux suivant pour les contributions de la Confédération aux mesures cofinancées de la 2<sup>ème</sup> génération<sup>3</sup> :

40%
-----

<sup>2</sup> Prix 2005, hors TVA et renchérissement

<sup>3</sup> Le taux de contribution attribué aux mesures A1 et fixé dans l'accord sur les prestations (1<sup>ère</sup> génération) reste inchangé.

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de la priorité des mesures, les mesures de la liste A ainsi que les montants maximaux des contributions fédérales indiqués pour chacune d'elles seront soumis au Parlement fédéral pour cofinancement.

## Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
6621.2.003	12-10	Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur de la MD : élargissement du passage sous voies et création d'un nouveau passage côté Genève	6.00	5.38	2.15
6621.2.004	12-8	Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle pour les bus)	25.00	23.51	9.40
6621.2.005	12-19	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1ère étape)	5.00	4.48	1.79
6621.2.006	12-16	Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue -Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)	14.80	13.92	5.57
6621.2.008	12-18	Amélioration de l'accessibilité MD à la Gare de Rolle : passages sous-voies est-ouest/Biguaire/Rupalet	5.00	4.70	1.88
6621.2.010	13-12	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	8.38	7.51	3.00
6621.2.018	30-11	Aménagement MD pour relier la voie verte d'agglomération et celle de Bernex pour piétons et cycles : secteur de la Jonction	8.00	7.52	3.01
6621.2.019	30-14	Axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)	18.50	16.88***	6.75
6621.2.020	30-15	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (1ère étape) - du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	3.60	2.34***	0.94
6621.2.021	30-17	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives	5.72	3.06***	1.22
6621.2.023	30-19	axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Charmilles	19.00	7.06***	2.82
6621.2.025	30-21	Voie verte d'agglomération- section tranchée couverte Ville de Genève - centre de Vernier	6.00	5.64	2.26
6624.2.026	31-5	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Est au bout des quais	11.00	9.86	3.94
6621.2.027	31-3	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon : passage sous-voies Viollier-Martinet / passerelle entre Prangins et Nyon / section gare de Nyon - Colovray - Crans / station vélo	15.00	14.11	5.64

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
6621.2.029	31-9	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : route de Signy, route de la Morâche, route de Divonne et route du Stand	11.50	8.08***	3.23
6621.2.030	31-11	Création réseau MD centre régional de Nyon : élargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud	4.00	3.76	1.50
6621.2.032	33-9	Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie	10.50	9.41	3.76
6621.2.034	33-11	Voie verte d'agglomération section centre de Vernier-Route du Mandement	14.00	13.17	5.27
6621.2.035	34-12	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	9.36	3.51***	1.40
6621.2.036	34-8	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	27.60	25.96	10.38
6621.2.040	35-14	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien par rte de Base et requalification de l'espace-rue	234.20	209.88	83.95
6621.2.042	40-3	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV-Grands Esserts-Veyrier	4.80	4.31***	1.73
6621.2.043	32-1-12	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	44.59	41.94	16.77
6621.2.044	32-2-7	Requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	10.23	9.62	3.85
6621.2.045	32-2-8	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	6.10	4.95***	1.98
6621.2.046	32-2-9	Réaménagement de l'interface TP de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	9.94	9.35	3.74
6621.2.048	36-1-12	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	8.34	2.25***	0.90
6621.2.050	36-1-13	Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	14.80	13.92	5.57
6621.2.052	36-3-8	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	33.63	18.45***	7.38
6621.2.380		MD Liste A (Annexe 1)		5.71	2.29
		Total		510.24	204.07

Tableau 2-1 (\* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\* Contribution fédérale maximale, prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\*\* Coûts réduits dans le benchmark)

Les mesures faisant partie de la liste B ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées au cours de la période quadriennale 2015-2018, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. Au moment de l'envoi de ce rapport d'examen (26 février 2014), le cofinancement par la Confédération de ces mesures n'est assuré ni par le fonds d'infrastructure, ni par d'autres instruments de financement de la Confédération. La Confédération aspire à l'augmentation des moyens financiers fédéraux et à la régularisation du cofinancement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Sous réserve que le financement soit assuré, ces mesures devront à nouveau être présentées dans les projets d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération et seront réexaminées par la Confédération :

### Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale*
6621.2.007	12-17	Construction d'un passage sous-voies à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2.50	2.24	0.90
6621.2.028	31-7	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : réaménagement de l'interface place de la gare et requalification de l'Av. Edouard Rod	5.00	4.70	1.88
6621.2.031	33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	64.75	58.03	23.21
6621.2.047	36-1-11	Prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	41.08	36.81	14.73
6621.2.123	10-13	Construction d'une vélostation à la gare de Cornavin	2.50	2.35	0.94
6621.2.124	12-20	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (2ème étape)	5.00	4.48	1.79
6621.2.128	16-31	Aménagements TP pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	20.14	18.94	7.58
6621.2.129	30-28	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (2ème étape) - De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	4.00	2.61**	1.04
6621.2.130	30-29	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	60.00	56.43	22.57
6621.2.131	30-30	Aménagement en site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	24.20	22.76	9.10
6621.2.132	30-31	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	3.60	2.79**	1.12
6621.2.133	30-32	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	4.98	4.68	1.87
6621.2.135	31-10	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Eules/Oulteret/Etraz (Prangins) soit la Médiante, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	22.00	7.97**	3.19
6621.2.136	31-12	Création réseau MD centre régional de Nyon :	3.00	2.82	1.13

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale*
		passerelle Prangins-Gland			
6621.2.137	31-13	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Gland	5.00	4.48	1.79
6621.2.138	33-13	Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa)	68.55	64.47	25.79
6621.2.139	34-13	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines - Bernex	13.57	12.76	5.10
6621.2.142	32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	136.00	121.88	48.75
6621.2.143	32-2-2	Construction d'un axe tram entre le Grand-Sacconnex et l'aéroport	42.00	37.64	15.06
6621.2.381		MD Liste B (Annexe 1)		0.00	0.00
		Total		468.84	187.54

Tableau 2-2 (\* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\* Coûts réduits dans le benchmark)

## Remarques

Les mesures d'urbanisation et de transport pertinentes mais non cofinancées dans le cadre des projets d'agglomération (voir chap. 5.2.1 et 5.2.2), ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) sont considérées comme partie intégrante du projet d'agglomération dans l'évaluation de son efficacité. Il en est ainsi tenu compte lors de la détermination du taux de contribution fédérale.

Pour les projets d'agglomération révisés de 2<sup>ème</sup> génération, les mesures selon l'accord sur les prestations de la 1<sup>ère</sup> génération sont également prises en compte dans le rapport coût-utilité (sans les mesures de priorité B, voir chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). Les « projets urgents » cofinancés par le fonds d'infrastructure ne sont pas inclus. Toutefois, leur mise en œuvre, y compris les mesures d'accompagnement, est une condition préalable à une éventuelle participation de la Confédération aux mesures du projet d'agglomération.

L'appréciation des coûts est réalisée sur la base d'une classification en cinq catégories principales et quatre catégories intermédiaires, dont les seuils sont fixés en fonction de la catégorie de taille d'agglomération. L'agglomération Grand Genève est considérée comme une grande agglomération.

Les mesures catégorisées par la Confédération comme des mesures de sécurisation/requalification de l'espace routier, de gestion du trafic ainsi que de mobilité douce sont soumises à un benchmark qui a pour objectif de définir des bases comparables pour l'évaluation et l'octroi de contributions. Les coûts d'exploitation (p. ex. coûts d'entretien ou d'assainissement) sont exclus d'un financement par le fonds d'infrastructure (art. 17a al. 4 LUMin). Des attestations correspondantes seront exigées lors de la conclusion des conventions de financement.

### 3 Examen des exigences de base

Le droit au cofinancement d'un projet d'agglomération par la Confédération est lié au respect des exigences de base définies dans les Directives du DETEC. Lors des entretiens d'état des lieux du présent projet d'agglomération, la Confédération a déjà eu l'occasion de relever d'éventuelles lacunes concernant les exigences de base.

Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

#### Remarques concernant l'organisme responsable en vue de la mise en œuvre

La Confédération exige pour la mise en œuvre que les cantons et les communes, le cas échéant également les autres collectivités régionales, s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures pertinentes pour l'impact du projet d'agglomération mentionnées dans le rapport d'examen (chap. 2, 5.2.1, 5.2.2 et 5.3) qui sont de leur responsabilité. A cet effet, ils devront, en règle générale au niveau exécutif, prendre les décisions dans le cadre de leurs compétences qui les engagent à réaliser ces mesures, et transmettre ces décisions au(x) canton(s)/organisme responsable avant la signature de l'accord sur les prestations. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

*Remarque: Cette règle s'applique sous réserve que la mesure concernée ne soit pas déjà contraignante en raison d'instruments juridiques, de planification et/ou financiers.*

#### Indications sur le controlling

La Confédération procède régulièrement à un controlling et à un monitoring pour vérifier l'avancée de la mise en œuvre et l'impact des projets d'agglomération. A cet effet, l'agglomération devra mettre à disposition les rapports et données cantonales et/ou communales.

Les mesures qui s'avèrent indispensables dans le domaine de l'urbanisation et des transports et qui ne figurent pas dans le projet d'agglomération car ultérieures au dépôt de celui-ci auprès de la Confédération, doivent être planifiées dans le sens d'une efficacité maximale du projet d'agglomération. Elles devront être intégrées dans la planification du projet de la génération suivante, et seront à spécifier et à expliciter dans le rapport déposé auprès de la Confédération.

L'organisme responsable s'engage à développer et à mettre en œuvre le projet d'agglomération conformément à la législation et aux plans sectoriels d'ordre supérieur, tout en prenant en compte les inventaires de protection. Les stratégies et les mesures d'ordre supérieur doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal avant la conclusion de l'accord sur les prestations (voir chapitre 6).

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

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC (voir chap. 2, 3.5 et 4.5). Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. L'évaluation est effectuée de façon différenciée en fonction de la taille de l'agglomération (soit la population et les emplois pondérés par un facteur 0.5 sur le périmètre OFS suisse), aussi bien pour le coût que pour l'utilité.

La vision d'ensemble, les analyses, les objectifs, les stratégies ainsi que le fil conducteur sont déterminants pour mesurer l'impact du projet. En ce qui concerne les projets d'agglomération ayant déjà bénéficié d'un soutien dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> génération, la cohérence entre le projet de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> génération est également examinée. Les mesures des listes A et B cofinancées par le fonds d'infrastructure (chap. 2), les mesures non cofinancées par la Confédération (chap. 5.2.1), les prestations assumées entièrement par l'agglomération (chap. 5.2.2) ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (chap. 5.3) sont prises en considération lors de l'examen. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> génération, l'utilité des mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations de la 1<sup>ère</sup> génération est également prise en compte, à l'exception des mesures de priorité B (chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). L'évaluation tient également compte des mesures prises à des niveaux supérieurs, pour autant qu'elles aient un effet sur le projet d'agglomération et que, au moment de l'évaluation, les services compétents de la Confédération aient reconnu leur opportunité et estimé qu'une réalisation dans les vingt prochaines années était fortement probable.

Les mesures des listes A et B sont déterminantes pour l'évaluation du coût du projet. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> génération, les mesures de priorité A de l'accord sur les prestations, soit les mesures A1, sont également prises en compte.

### 4.1 L'utilité – évaluation en fonction des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le concept de transports publics s'inscrit pleinement dans la continuité de la 1<sup>ère</sup> génération. Il se décline de manière hiérarchisée aux différentes échelles territoriales et couvre l'ensemble de l'agglomération. Les mesures proposées sont cohérentes avec la stratégie sectorielle et permettent un développement coordonné des axes forts radiaux avec le développement des centralités secondaires identifiées par le projet d'agglomération. Les points faibles du réseau en termes d'exploitation (stabilité d'horaire) sont traités. Les ceintures tangentielles et les liaisons radiales complémentaires connaissent un premier développement. Le rabattement sur les gares et haltes principales et les réseaux de bus des centralités régionales sont améliorés localement.</li> <li>▪ La stratégie et les mesures de mobilité douce sont cohérentes et couvrent l'ensemble du territoire, améliorant sensiblement la qualité du réseau. Les forces du projet résident dans le traitement de la thématique cycliste et piétonne aux différentes échelles territoriales (voies vertes, réseaux au sein des centralités) et dans la vision complémentaire de la mobilité douce et des transports publics (rabattement sur les gares, haltes et arrêts).</li> <li>▪ L'accessibilité des centralités secondaires et des projets stratégiques de développement est améliorée de manière importante grâce à la bonne coordination des axes forts avec le développement de ces secteurs ainsi qu'à la mise en site propre des transports publics. L'accessibilité des modes doux</li> </ul>

aux secteurs denses est également traitée.

- Les interfaces ferroviaires et de transports publics urbains sont requalifiées sur l'ensemble de l'agglomération et en adéquation avec les faiblesses identifiées. Le stationnement vélo est développé aux gares RE/RER sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération. Le stationnement vélo mériterait cependant un traitement plus systématique aux arrêts de transports publics urbains ainsi qu'en dehors des interfaces multimodales.
- Le projet d'agglomération traite de la problématique du trafic marchandises. Un effort important est également consenti pour le développement des réseaux cyclables et piétonniers liés aux loisirs.

**Faiblesses**

- La stratégie de mobilité globale et intégrée du projet d'agglomération est saluée. Le fonctionnement du réseau routier est amélioré par des mesures ponctuelles ainsi que par les requalifications de certains axes principaux (Route Suisse, Nyon, Gland, Annemasse) de manière à les adapter à leur nouvelle fonction urbaine. Toutefois, la hiérarchie du réseau définie dans le Plan Directeur du Réseau Routier ne permet pas de limiter véritablement le trafic de transit dans le cœur d'agglomération, et le système d'accessibilité en poches du projet d'agglomération reste à un niveau conceptuel. La gestion des flux et la régulation du trafic sont encore peu développées.
- Malgré des améliorations ponctuelles, le territoire français de l'agglomération ne bénéficie pas d'une couverture suffisante par les transports publics, dont l'efficacité s'avère insuffisante en l'absence d'une meilleure coordination avec l'urbanisation. En outre, l'accessibilité est améliorée pour le trafic individuel motorisé par de nouveaux accès directs des quartiers au réseau suprarégional, induisant un risque de mitage du territoire et une concurrence aux investissements lourds effectués dans le développement du réseau de transports publics.
- L'extension prévue du système de P+R se justifie en partie, compte tenu du déséquilibre des parts modales entre le cœur et la périphérie de l'agglomération. Toutefois, plusieurs infrastructures prévues sont localisées de manière inadéquate. La stratégie ne traite pas des P+R existants situés trop en aval et/ou surdimensionnés.
- La réglementation du stationnement public, privé et intermodal, à l'état de projet, constitue un enjeu fondamental pour l'agglomération Grand Genève et doit encore être concrétisée, dans le cœur de l'agglomération mais également dans les autres centralités.

**CE2:**  
Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

**Forces**

- Le projet propose une bonne conception générale transport-urbanisation à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. La hiérarchie urbaine proposée est judicieuse et constitue un bon outil d'aide à la réflexion pour structurer le territoire de l'agglomération.
- Le projet d'agglomération définit des centralités et des périmètres stratégiques de développement urbain (PSD) où se concentrent les opérations de renouvellement, de densification et d'extension ainsi que les grands projets. Les plans directeurs cantonaux de Genève et Vaud soutiennent la volonté de concentrer la population et les emplois dans les secteurs adéquats.
- La méthode de mise en œuvre du schéma d'agglomération prévoit la mise en place, en parallèle des démarches du projet d'agglomération, des périmètres d'aménagements concertés d'agglomération (PACA) et des PSD, ce qui permet de travailler de manière coordonnée à différentes échelles. Il est cependant regrettable que le projet ne puisse pas encore présenter de

priorisation claire des nombreux PSD en vue d'une mise en œuvre par étapes.

- Le projet d'agglomération considère les espaces ouverts comme des éléments structurants du développement urbain. Le concept paysager permet de structurer et de limiter l'urbanisation, soutenant ainsi le développement urbain vers l'intérieur.
- La requalification des espaces publics dans les PSD et les grands projets, ainsi que la mise en valeur de manière différenciée des espaces publics dans les agglomérations centrale et régionales, permettent une amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

**Faiblesses**

- Bien que le plan directeur de Genève et la « Stratégie cantonale vaudoise concernant les installations commerciales à forte fréquentation » (mars 2012) présentent une base solide pour la localisation des IFF sur leur territoire respectif, le projet ne propose pas de critères précis pour la qualité de desserte des IFF par les transports publics ni de localisations pour les éventuelles futures IFF.
- Malgré les orientations claires données par les plans directeurs cantonaux vaudois et genevois en matière de limitation de l'urbanisation, le projet ne contient pas de mesures d'accompagnement visant à éviter le développement en périphérie et hors des axes forts. Il ne présente en effet pas de mesure visant à diminuer l'importance des zones à bâtir en périphérie ou à réglementer les nouvelles mises en zone sur l'ensemble de l'agglomération. Le développement urbain le long des axes forts - en particulier sur la partie française - n'est pas encore ancré de manière suffisamment contraignante.
- En dehors des axes forts, le projet ne propose pas de mesure systématique pour augmenter la qualité de vie ou la qualité urbaine. Les requalifications routières et les mesures de modération ne sont pas proposées de manière assez systématiques et ciblées.

CE3:  
Augmentation  
de la sécurité du  
trafic

**Forces**

- Les petite et moyenne ceintures routières sont en grande partie requalifiées de manière multimodale, de même que plusieurs axes urbains principaux et places du cœur d'agglomération. Le développement du réseau de mobilité douce sur l'ensemble de l'agglomération et aux diverses échelles, ainsi que la requalification des interfaces principales, participent également à une certaine amélioration de la sécurité.

**Faiblesses**

- La thématique de la sécurité est toutefois traitée de manière relativement superficielle. Le projet identifie les lieux et types d'accidents dans le cœur d'agglomération et en Haute Savoie, mais les points noirs ne sont pas relevés de manière systématique sur l'ensemble de l'agglomération.
- Le manque de concrétisation du système d'accessibilité en poches et l'absence de stratégie d'agglomération pour l'extension des zones de modération du trafic réduisent la portée du projet en matière de sécurité.

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

**Forces**

- Les mesures du projet d'agglomération devraient permettre un report modal important en faveur des transports publics et de la mobilité douce, notamment grâce à la réalisation des axes forts. Il devrait en résulter une amélioration sensible de la qualité de l'air et une diminution des immissions sonores. Il est cependant regrettable que le projet ne propose pas de mesures contraignantes pour le trafic individuel motorisé; ainsi, le projet n'exploite pas pleinement le potentiel de report modal et de diminution des charges

environnementales.

- Le concept paysager constitue une excellente base pour la préservation des espaces ouverts et naturels au sein de l'agglomération ainsi que de leurs fonctionnalités écologiques. Il contribue également à limiter le risque de dispersion de nouvelles urbanisations. De par son degré de concrétisation et sa mise en œuvre avancée, cette thématique est traitée de manière exemplaire dans le projet d'agglomération.

**Faiblesses**

- Les nouvelles infrastructures impliquent des besoins en surfaces importants.
- Le projet d'agglomération ne comporte pas suffisamment de mesures d'accompagnement permettant d'éviter que le développement se localise en périphérie et hors des axes forts, en particulier sur la partie française de l'agglomération. Ainsi, les mesures d'urbanisation ne contribuent que de manière limitée à la réduction de la consommation de sol ainsi qu'à la diminution de la pression environnementale.

Rapport d'examen	Les deux aspects exigés dans le rapport de mise en œuvre, soit la cohérence de la 1 <sup>ère</sup> et de la 2 <sup>ème</sup> génération du projet d'agglomération Grand Genève et la mise en œuvre des mesures dans le domaine des transports et de l'urbanisation, ont été examinés (voir Rapport explicatif, chap. 4.2). Les éléments pertinents concernant la mise en œuvre sont intégrés dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération (chap. 2 et 4.1).
------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tableau 4-1

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

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité (-1 à 3 points)</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	2
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	2
<b>Total CE1 – CE4 (utilité)</b>	<b>7</b>

Tableau 4-2

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

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. listes A et B du chap. 2) s'élèvent à 979.09 millions de francs, auxquels s'ajoutent 465.14 millions de francs pour les mesures A1 de la 1<sup>ère</sup> génération. Ces coûts de 1444.23 millions de francs sont considérés comme moyens.

Le système de malus lié à la mise en œuvre des mesures A1 des projets révisés, tel que prévu dans les Directives du DETEC, n'a pas été appliqué. Cet abandon est dû au laps de temps trop court entre la signature de l'accord sur les prestations et la date de référence du rapport de mise en œuvre. A défaut, les résultats du rapport de mise en œuvre ont été pris en compte dans le cadre de l'évaluation de l'utilité du projet (voir chapitre 4.1.).

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

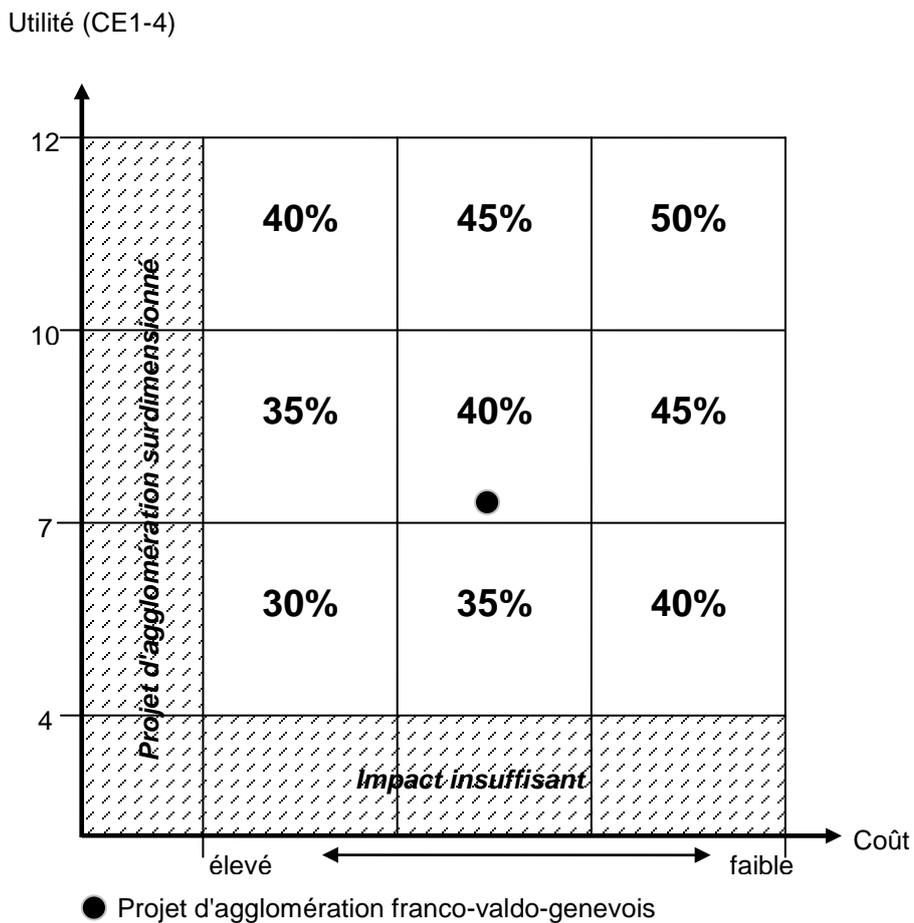


Figure 4-1

## 5 Examen de la priorité des mesures

En comparaison avec l'ensemble des projets d'agglomération et compte tenu des moyens à disposition, la Confédération réexamine la priorité des mesures fixées par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les Directives du DETEC (notamment chap. 2, 3.5 et 4.4). Elle comprend les étapes suivantes :

Adaptation des mesures (voir chap. 5.1) ;

Désignation des mesures non cofinancées (voir chap. 5.2) :

- Mesures d'urbanisation
- Mesures de transport non cofinancées
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon l'agglomération
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon la Confédération
- Mesures non pertinentes pour le projet d'agglomération ;

Désignation des mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) ;

Désignation des mesures dont la priorité A/B/C a été modifiée (voir chap. 5.4) ;

Désignation des mesures de priorité A et B selon l'examen de la Confédération (voir chap. 2) :

- Les mesures de la liste A sont prêtes à être financées et réalisées au cours de la période quadriennale 2015-2018
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur rapport coût-utilité ;

Désignation des mesures de priorité C pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir (mesures C\*) (voir chap. 5.5).

Les chapitres 2 et 5 ne comprennent que des mesures ayant un impact positif ou neutre sur le projet d'agglomération. Les mesures mentionnées dans les tableaux 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 et 5.5 sont déterminantes pour le taux de contribution et seront reprises dans l'accord sur les prestations.

Les mesures qui ont été déposées avec une priorité C par l'agglomération n'ont pas été examinées par la Confédération.

### 5.1 Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC

Pour garantir la cohérence de l'examen entre les projets d'agglomération, la composition des mesures suivantes a dû être adaptée :

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

Tableau 5-1

### 5.2 Mesures non cofinancées

#### 5.2.1 Mesures exclues du cofinancement par la Confédération

En raison des dispositions légales (notamment art. 17a LUMin et art. 21 OUMin) et des prescriptions complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chap. 3.6 et 4.4), ou parce qu'elles ont été déposées comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par la Confédération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte

dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles sont donc déterminantes et doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans l'horizon temporel annoncé.

L'évaluation du projet d'agglomération par la Confédération (chap. 4) doit être prise en considération dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et de transport afin de maximiser l'impact du projet.

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
Mesures d'urbanisation				
6621.2.240	UD1-01	Les Tuileries-Bellevue	en cours	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
6621.2.241	UD1-02	Centre local Gland	en cours	
6621.2.242	UD1-03	PSD Versoix	A	
6621.2.243	UD1-04	PSD Coppet Commugny	-	
6621.2.244	UD1-05	PSD Nyon-Eysins-Prangins	A	
6621.2.245	UD1-06	PSD Gland-Vich (collectrice Gland Ouest)	A	
6621.2.246	UD1-07	PSD Rolle Mont-sur-Rolle	B	
6621.2.247	UD1-08	Haltes du Nyon-Saint-Cergue-Morez	A	
6621.2.248	UD2-01	Jardin des Nations	en cours	
6621.2.250	UD2-03	PSD Ferney Grand Saconnex	A	
6621.2.251	UD2-03a	Site PPDE La Poterie Paimboeuf	2014	
6621.2.253	UD2-05	RD 1005	en cours	
6621.2.254	UD2-06	PSD Gex-Cessy	2013	
6621.2.255	UD2-07	PSD Châtelaine	A	
6621.2.256	UD2-08	PSD Tête GVA Casai Aéroport	A	
6621.2.257	UD2-09	PSD ZIMEYSA Élargie	B	
6621.2.258	UD2-10	Les Vergers	2014	
6621.2.259	UD2-11	CERN	2013	
6621.2.260	UD2-12	PSD Saint Genis Porte de France, dont site PPDE Technoparc Porte de France	2014	
6621.2.261	UD2-13	Thoiry-Saint Genis	en cours	
6621.2.263	UD2-15	Cercle de l'Innovation	2014	
6621.2.264	UD2-16	PSD Satigny	B	
6621.2.265	UD3-01	PSD Bellegarde-Châtillon-Lancrans	2014	
6621.2.266	UD3-02	Site PPDE Bellegarde-Châtillon	/	
6621.2.267	UD3-03	Plaine Dardagny	en cours	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
6621.2.268	UD3-04	Centre local de Valleiry	en cours	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinançable par le fonds d'infrastructure.
6621.2.269	UD3-05	Ecoquartier de Viry	en cours (2e tranche à partir de 2015)	
6621.2.270	UD3-06	Viry- Valleiry - Plateforme logistique d'agglomération	en cours	
6621.2.271	UD4-01	Praille- Acacias - Vernets	A	
6621.2.273	UD4-03	La Chapelle Les Sciens	2014	
6621.2.274	UD4-04	PSD Les Cherpines	A	
6621.2.275	UD4-05	Lancy-Plan les Ouates	en cours	
6621.2.276	UD4-06	PSD Perly - Certoux - Bardonnex - Saint Julien	B	
6621.2.277	UD4-07	Saint-Julien gare	2014	
6621.2.278	UD4-08	St Julien-en-Genevois	en cours	
6621.2.279	UD4-09	PSD Saint Julien Cervonnex Neydens, dont site PPDE	A	
6621.2.280	UD4-10	PSD Saint Julien Bardonnex Archamps - site PPDE	A	
6621.2.281	UD4-11	Porte Sud (sites PPDE et centre régional de Saint Julien)	A	
6621.2.283	UD4-13	PSD Bernex	A	
6621.2.284	UD4-14	Lancy-Onex	en cours	
6621.2.285	UD5-01	Gare des Eaux Vives	en cours	
6621.2.286	UD5-02	PSD Gare Chêne-Bourg - Chêne Bougeries	A	
6621.2.287	UD5-03	Etoile Annemasse Genève	en cours	
6621.2.288	UD5-04	Chablais Parc	en cours	
6621.2.289	UD5-05	Annemasse-Dusonchet - Perrier	en cours	
6621.2.290	UD5-06	Annemasse-Ville-La-Grand	en cours	
6621.2.291	UD5-07	Bois-Enclos - Altea	en cours	
6621.2.292	UD5-08	PSD Puplinge Gare d'Annemasse	B	
6621.2.293	UD5-09	Les Communaux d'Ambilly	2014	
6621.2.295	UD5-11	Brouaz-Annemasse	2012	
6621.2.296	UD5-12	Route de Taninges, Borly	en cours	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
6621.2.297	UD5-13	Iles Etrembières	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancé par le fonds d'infrastructure.
6621.2.298	UD5-14	PSD Les Grands Esserts	A	
6621.2.300	UD5-16	Frontenex-Tulettes	en cours	
6621.2.301	UD5-17	Eco-quartier Château Rouge	B	
6621.2.302	UD5-18	Route de Genève-Annemasse	en cours	
6621.2.303	UD6-01	PSD Bonneville - écoquartier Ilot Hôpital de Bonneville	2014	
6621.2.304	UD6-02	PSD La Roche sur Foron	A	
6621.2.305	UD6-03	PSD Saint-Pierre-en-Faucigny	2012	
6621.2.306	UD6-04	PSD Marignier - écoquartier cœur de ville	A	
6621.2.307	UD6-05	PSD Reignier : quartier gare	A	
6621.2.308	UD6-06	Site PPDE PAE des Jourdiés	A	
6621.2.309	UD6-07	Site PPDE ZAE du Bronze	A	
6621.2.310	UD6-08	Findrol	2013	
6621.2.311	UD6-08a	Site PPDE Findrol (Contamine-sur-Arve)	A	
6621.2.312	UD6-08b	Site PPDE Findrol (Nangy)	A	
6621.2.313	UD7-01	PSD Thonon-Les Bains centre	2014	
6621.2.314	UD7-02	Site PPDE Vongy	2013	
6621.2.315	UD7-03	PSD Perrignier	A	
6621.2.316	UD7-04	PSD Bons-en-Chablais	A	
6621.2.317	UD7-05	Machilly	en cours	
6621.2.318	UD7-06	Centre local de Sciez	A	
6621.2.319	UD7-07	Centre local de Douvaine	A	
6621.2.320	UD7-08	PSD La Pallanterie	B	
6621.2.321	UD7-09	Collonge-Bellerive Nord	en cours	
6621.2.323	MAP1	Contrat corridors Promenthouse	A	
6621.2.324	MAP1/2	Contrat corridors Vesancy-Versoix	A	
6621.2.323	MAP1	Contrat corridors Promenthouse	A	
6621.2.325	MAP1-01	Traitement des embouchures Asse et Boiron, chemin de rive (Nyon)	-	

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6621.2.326	MAP1-02	Réseau d'espaces naturels et paysagers en limite urbaine Gland-ouest (site stratégique Gland-ouest)	-	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinançable par le fonds d'infrastructure.
6621.2.327	MAP1-03	Voie verte et réseau écologique en milieu urbain, le chemin du Cossy à Nyon	-	
6621.2.328	MAP1-04	Voie verte Boiron-Asse-Promenthouse (Nyon-Gland)	-	
6621.2.329	MAP2-0	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire Cœur vert Cercle de l'innovation	A	
6621.2.330	MAP2-01	Mesure paysagère du domaine des Feuillasses	A	
6621.2.331	MAP2-02	Renaturation du Nant d'Avril et maintien des connexions écologiques	-	
6621.2.335	MAP3-02	Réaménagement des berges de la Valserine et du Rhône	2012 - 2016	
6621.2.338	MAP4-03	Restauration biologique du franchissement du Merley par la route de Chancy	A	
6621.2.339	MAP4-05	Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la continuité de la césure de Bernex sur la commune de Confignon (parc de Vuillonex)	A	
6621.2.340	MAP4-06	Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la centralité de Bernex-nord - Parc de Borbaz	B	
6621.2.341	MAP4-07	Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la centralité de Bernex-nord - Parc de Bruyère	B	
6621.2.342	MAP4-08	Aménagement des espaces publics le long des rives (Rhône)	A	
6621.2.343	MAP4-09	Aménagement des espaces publics le long des rives (Arve)	A	
6621.2.344	MAP4-10	Aménagement du parc de la Pointe de la Jonction	A	
6621.2.345	MAP4-11	Aménagement des abords de l'Aire aux Cherpines	A	

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6621.2.346	MAP4-12	Création d'un parc urbain dans le PSD Perly-Certoux-St-Julien	B	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinançable par le fonds d'infrastructure
6621.2.347	MAP4-13	Aménagement et requalification des espaces aux abords de la Lissole dans Perly-Certoux	B	
6621.2.348	MAP4-14	Traitement paysager entre Certoux et Saint-Julien	B	
6621.2.349	MAP4-15	Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines	A	
6621.2.350	MAP4-16	Mise en valeur de l'Arande dans la traversée urbaine de Saint-Julien	B	
6621.2.352	MAP5	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire Bois de Rosses	A	
6621.2.353	MAP5/6	Contrat corridors Salève-Voirons	A	
6621.2.354	MAP5/7	Contrat corridors Arve-Lac	A	
6621.2.356	MAP5-02	Requalification autour de la voie verte sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)	A	
6621.2.357	MAP5-03	Mesure paysagère Hameau de Vessy	A	
6621.2.358	MAP5-04	Couture urbaine Veyrier - Etrembières ( cf PSD Veyrier-Etrembières)	B	
6621.2.361	MAP5-07	Aménagements paysagers en limite du quartier Mica-Puplinge et mesures de transition avec la zone agricole en lien avec la gestion des eaux	B	
6621.2.362	MAP6	Contrat corridors Bargy - Glières - Môle	A	
6621.2.363	MAP6-0	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire de l'Arve	A	
6621.2.364	MAP6-01	Réalisation de l' "Ecopôle de l'Arve"	B	
6621.2.365	MAP6-02	Château de Bonneville, patrimoine franco valdo genevois (fortifications Pierre le Grand)	A	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
6621.2.366	MAP6-03	Mesures paysage de l'éco-quartier Cœur de Ville (PSD Marignier)	-	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancé par le fonds d'infrastructure
6621.2.367	MAP7-01	Aménagements paysagers en limite du quartier Pallanterie, mesures de transition avec la zone agricole et couture avec les quartiers existants	B	
6621.2.368	MAP7-02	Restauration des connexions biologiques au sein des bois de Jussy	A	
6621.2.369	MAP4-18	Aménagement de la Plaine de l'Aire - renaturation de l'Aire	A	
<b>Mesures de transport</b>				
6621.2.017	16-20	Aménagements routiers pour la priorisation et la mise en site propre de la ligne rapide TP interurbaine entre Genève et Thonon le long de la RD 1005	A	La nécessité d'un renforcement de l'offre en transports publics entre Genève et Thonon est avérée. Toutefois, en l'absence d'une meilleure concentration de l'urbanisation autour des arrêts de la ligne rapide, l'impact de cette mesure sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisante pour que la mesure puisse être cofinancée par le fonds d'infrastructure.
6621.2.038	35-10	Boulevard urbain Sud : Aménagement Liaison MD en entrée Sud de St Julien (voie cyclable Nord/ Sud)	A	Cette mesure est située dans le périmètre OFS étranger. Son impact sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisant pour qu'elle puisse être cofinancée par le fonds d'infrastructure.
6621.2.039	35-12	Boulevard urbain Sud : Priorisation des TP entre l'entrée Sud de Saint-Julien et amélioration de l'accessibilité TP à la gare de Saint-Julien	A	Ces mesures sont situées dans le périmètre OFS étranger. Leur impact sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisant pour qu'elles puissent être cofinancées par le fonds d'infrastructure.
6621.2.049	10-12	Requalification de l'espace public sur espace gare d'Annemasse	A	
6621.2.144	36-1-20	Construction d'une passerelle au-dessus des voies de chemins de fer à Annemasse	B	
<b>Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement</b>				
6621.2.053	10-8	Construction d'une vélo-station à la gare des Eaux-Vives	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6621.2.055	12-11	Construction de P+Rail et P+R à Nyon, Rolle et sur la ligne Nyon - St-Cergue - Morez	A	La localisation de cette mesure de P+R est évaluée positivement (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche T-C, devra encore être concrétisée pour assurer que l'infrastructure puisse jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération
6621.2.056	12-21	Création de stationnement vélo à la gare de Versoix centre et à la gare de Pont Céard et amélioration de l'intermodalité	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.057	12-22	Construction de stationnements vélos dans les gares RE et RER (y compris NStCM) dans le Canton de Vaud	A	
6621.2.058	12-23	Aménagement de cheminements MD à Versoix section Molard - chemin de la Papeterie, réalisation d'une passerelle MD et renaturation de la Versoix (dernière section)	A	
6621.2.059	13-13	Prolongement de la piste cyclable sécurisée section Satigny / Russin	A	
6621.2.060	13-14	Travaux de sécurisation sur le passage à niveau de Fort l'Ecluse	A	
6621.2.061	14-9	Aménagement de l'itinéraire cyclable Via Rhôna vers Valleiry	A	
6621.2.062	14-11	Aménagement d'une liaison MD Annemasse - Valleiry (vélo route, voie verte "la frontalière")	A	
6621.2.065	14-14	Fluidification du trafic ferroviaire à Etrembières	A	
6621.2.066	15-2	Développement du pôle d'interface multimodal de la gare de Reignier - requalification des espaces : développement des modes doux et aménagement des espaces publics autour du nouveau quartier de la gare (tranche 1)	A	

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6621.2.067	15-14	Aménagement de liaisons MD le long des Bords de l'Arve sur le PACA Arve Porte des Alpes (Marignier - Bonneville - Annemasse)	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.068	15-15	Aménagement de la véloroute "Léman - Mont-Blanc" reliant Annemasse à Chamonix : sur le tronçon au niveau de Marignier passerelle sur le Giffre, sections de voies vertes et de voies partagées + passerelle sur Arve	A	
6621.2.069	16-21	Fluidification du trafic ferroviaire à Mesinges - Allinges	A	
6621.2.071	16-24	Balisage vélo "balcon du lac" / tour du Léman Hermance – Corsier – Vésenaz - Quais	A	
6621.2.072	16-25	Balisage vélo "Seymaz" (Jussy – Chevrier – Belle-Idée – Trois-Chêne)	A	
6621.2.073	16-26	Construction de pistes cyclables route de Thonon (RC1 ) sur le tronçon Corsier - douane.	A	
6621.2.074	16-27	Aménagement de P+R à Douvaine, Sciez et dans la ZAE espace Léman (Anthy-Margencel) en lien avec le BHNS RD 1005	A	La localisation de cette mesure de P+R est évaluée positivement (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche T-C, devra encore être concrétisée pour assurer que l'infrastructure puisse jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération
6621.2.076	16-29	Aménagement d'une liaison MD le long du lac (route d'Hermance) entre Vésenaz et Chens (partie suisse)	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.077	16-30	Aménagement de la liaison MD transfrontalière le long du lac entre Chens et Thonon (partie française : véloroute Sud Léman) : tronçons sur Nernier, Anthy et Chens sur Léman	A	

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6621.2.078	30-22	Dispositif MD de franchissement de niveau entre le parc Chuit et Lancy-Pont-Rouge	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.079	30-9	Création de 100 couverts à vélos au sein de la ville de Genève	A	
6621.2.080	30-23	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Lancy-Pont-Rouge	A	
6621.2.081	30-16	Réaménagement des interfaces TP du cœur de réseau (Rive, Stand, Plainpalais)	A	
6621.2.082	30-24	requalification du Quai de Cologny (RC1) sur le tronçon Genève Plage - ch. Nant d'Argent	A	
6621.2.085	31-8	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : requalification de l'accès routier - section Morâche - Prélaz	A	
6621.2.086	33-12	Réalisation d'aménagements MD et espaces publics le long de la réouverture du Nant d'Avril	A	
6621.2.087	34-6	Construction d'un P+R à Bernex Vailly	A	La localisation de ces mesures de P+R est évaluée positivement (Vailly et Suzette) sont évaluées positivement de par leur localisation (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche T-C, devra encore être concrétisée pour assurer que les infrastructures puissent jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération
6621.2.088	34-10	Construction d'un P+R à Bernex Suzette	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.089	34-11	Création d'une passerelle MD entre Le Lignon et le parc des Evaux	A	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
6621.2.090	35-16	Boulevard urbain Sud : Requalification de la RD1201 entre la sortie d'autoroute et l'entrée de Saint-Julien (Sécurisation des carrefours en entrée sud + aménagements piétons)	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.091	35-18	Boulevard urbain Sud : Aménagement de la desserte routière de l'entrée de ville Sud de Saint-Julien pour les TC	A	
6621.2.092	35-19	Aménagement routier d'une nouvelle entrée Ouest de Saint- Julien et de la rue des Sardes en accompagnement du tram (mesure TIM + TP + MD)	A	
6621.2.093	35-20	Requalification de l'espace-rue au niveau de la place du Crêt à Saint-Julien en accompagnement du tram	A	
6621.2.094	35-21	Connexion MD PLO - Cherpines et aménagement de la place des Cherpines	A	
6621.2.095	35-22	Réalisation d'aménagements MD et traitement paysager du chemin des Cherpines et connexion avec l'Aire en direction de Lully	A	
6621.2.096	35-23	Elargissement du Pont de Lancy pour piste cyclable (sens descente)	A	
6621.2.097	35-24	Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'avenue Eugène-Lance	A	
6621.2.098	37-14	Construction d'une liaison MD depuis la vélo route Sud Léman jusqu'à la gare de Thonon	A	
6621.2.099	37-15	Aménagement d'un P+R à Thonon pour les liaisons lacustre vers Lausanne	A	La localisation de cette mesure de P+R est évaluée positivement (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche T-C, devra encore être concrétisée pour assurer que l'infrastructure puisse jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6621.2.100	39-3	Requalification des espaces publics dans le centre de Bellegarde	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.101	39-4	Connexion de la gare TGV de Bellegarde aux véloroutes VIA RHONA et autres véloroutes par une voie cyclable sur le territoire du Pays Bellegardien	A	
6621.2.103	40-5	Amélioration de l'accessibilité dans Genève-sud : requalification du réseau routier sur le secteur de Genève-Sud pour améliorer l'offre TP et le maillage MD (mesures d'accompagnement des liaisons 1 et 2 de Genève Sud hors P+R)	A	
6621.2.104	40-6	Aménagement l'interface multimodale de Veyrier-Pas-de-l'Echelle : sécurisation traversée piétonne et stationnement vélo	A	
6621.2.105	40-7	Aménagement TP sur le prolongement de la ligne de bus entre Champel Hôpital et les Grands Esserts	A	
6621.2.106	40-8	Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre quartier des Grands-Esserts et Vessy/Bout du Monde	A	
6621.2.107	40-9	Construction d'un aménagement cyclable (piste/bande) pour relier Veyrier à Carouge (montée du chemin de Pinchat)	A	
6621.2.108	32-1-5	Construction de P+R et B+R sur le Pays de Gex en lien avec le BHNS	A	La localisation de cette mesure de P+R est évaluée positivement (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche T-C, devra encore être concrétisée pour assurer que l'infrastructure puisse jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération
6621.2.109	32-1-13	Réaménagement de la Place de Carantec - phase 1	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6621.2.110	32-1-15	Requalification de l'espace rue à Ferney-Voltaire liée à l'arrivée du BHNS (rue du Jura)	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.111	32-1-17	Réalisation d'une liaison MD sur le Cours des Nobel et Promenade de la Paix valorisant le patrimoine paysager	A	
6621.2.112	32-2-3	Aménagement d'une voie réservée pour bus au carrefour de Mategnin	A	
6621.2.113	32-2-10	Passerelle de franchissement de l'autoroute secteur Tête GVA (Pont route de Meyrin)	A	
6621.2.114	36-1-14	Construction d'un P+R / B+R aux Chasseurs - étape 2 en lien avec la mise en service de CEVA	A	La localisation de cette mesure de P+R est évaluée positivement (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche T-C, devra encore être concrétisée pour assurer que l'infrastructure puisse jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération
6621.2.115	36-1-15	Requalification des espaces publics autour du prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.116	36-1-16	Requalification de l'espace public du centre du futur quartier étoile (gare d'Annemasse)	A	
6621.2.117	36-1-17	Requalification de la route de Chêne (RC2) et aménagements pour les TP sur le tronçon Grange Canal - rte du Vallon	A	
6621.2.118	36-1-18	Construction d'un P+R au terminus du projet de tramway à Annemasse - phase 1	A	La localisation de ces mesures de P+R est évaluée positivement (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche T-C, devra encore être concrétisée pour assurer que les infrastructures puissent jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6621.2.119	36-1-19	Construction du P+R Jean Monnet au terminus Sud du projet de BHNS à Annemasse	A	
6621.2.120	36-2-9	Voie Verte Léman Mont Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1)	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.121	36-2-13	Réalisation de la boucle des Bois de Rosses	A	
6621.2.146	12-27	Construction d'aménagements de priorité pour les bus de la ligne Gex - Divonne - Nyon (tronçon sur Suisse)	B	
6621.2.147	12-28	Requalification de la Route Suisse (3ème étape) : tronçon Founex-Perroy (Canton de Vaud)	B	
6621.2.148	12-29	Construction d'une voie verte Divonne/Nyon - Tronçon sur territoire français et suisse	B	
6621.2.150	12-31	Requalification de la route de l'Etraz en zone urbanisée de Versoix	B	
6621.2.151	12-32	Aménagement de la liaison MD le long du canal de Versoix	B	
6621.2.152	14-16	Construction et aménagement du tronçon voie verte Léman Méditerranée entre la gare d'Annemasse et Etrembières	B	
6621.2.153	15-18	Développement du pôle d'interface multimodal de la gare de Reignier - requalification des espaces rue de la gare, développement des modes doux et aménagement des espaces publics (tranche 2)	B	
6621.2.154	15-19	Fluidification du trafic ferroviaire à Reignier	B	

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6621.2.155	16-5	Construction d'un P+R à Machilly : Phase 2	B	La localisation de cette mesure de P+R est évaluée positivement (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche T-C, devra encore être concrétisée pour assurer que l'infrastructure puisse jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération
6621.2.156	16-33	Création d'une interface multimodale en gare de Bons-en-Chablais	B	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.157	16-34	Aménagements pour la valorisation des abords de la gare de Bons-en-Chablais	B	
6621.2.158	16-35	Construction et aménagement du tronçon voie verte Léman Méditerranée entre la gare d'Annemasse et Machilly	B	
6621.2.159	16-36	Création d'une interface multimodale à la Pallanterie (dont P+R)	B	La localisation de cette mesure de P+R est évaluée positivement (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche T-C, devra encore être concrétisée pour assurer que l'infrastructure puisse jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération
6621.2.160	16-37	Création d'une interface multimodale en gare de Perrignier	B	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.161	16-38	Maillage MD et aménagements paysagers du quartier Pallanterie en lien avec les centralités voisines (Collonge-Bellerive, Meinier, Corsier).	B	
6621.2.163	30-37	Débarcadère Pont de la Machine	B	
6621.2.164	30-38	Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Edmond Vaucher y compris place du Bouchet	B	
6621.2.165	30-39	Réalisation de la passerelle MD au-dessus de l'avenue de l'Ain	B	

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6621.2.167	31-14	Construction d'une route de distribution urbaine (RDU) - deuxième étape (franchissements de l'axe ferré Nyon-St Cergues et du cours d'eau de l'Asse + nouveau tronçon à Prangins)	B	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.168	31-15	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : requalification de l'accès routier - section Prélaz - Marchandises	B	
6621.2.169	33-14	Construction d'une route d'accès entre la zone industrielle de Meyrin-Satigny et la route de Peney (route du plateau de Montfleury)	B	
6621.2.170	33-15	Construction d'une passerelle cyclable (encorbellement voie CFF) en continuité entre chemin de l'Etang et Blandonnet	B	
6621.2.171	35-13	Aménagement P+R St Julien sud (gare)	B	La localisation de cette mesure de P+R est évaluée positivement (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche T-C, devra encore être concrétisée pour assurer que l'infrastructure puisse jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération
6621.2.172	35-25	Construction d'un itinéraire de desserte des quartiers Est et de délestage du centre de Saint-Julien	B	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure
6621.2.174	38-6	Aménagement d'itinéraires modes doux le long des berges du Foron à La Roche sur Foron	B	
6621.2.175	40-12	Amélioration de l'accessibilité dans Genève-sud : liaison 2, rte d'Annecy - rte de Pierre-Grand	B	
6621.2.176	40-13	Création d'une passerelle MD entre les Iles et Gaillard	B	
6621.2.177	40-14	Chapelle-Les Sciens : Passerelle cyclable au dessus de l'autoroute	B	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
6621.2.178	40-15	Réaménagement du carrefour du Rondeau pour améliorer la progression des TP et de la MD	B	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
6621.2.179	32-1-14	Réaménagement de la Place de Carantec - phase 2	B	
6621.2.180	32-1-16	Réaménagement de la Route de Colovrex	B	
6621.2.181	32-1-18	Aménagement des espaces publics et de mobilité douce le long de la façade Sud Aéroport : promenade des parcs	B	
6621.2.182	32-2-11	Réalisation d'aménagements TP sur la ligne de bus entre Ferney et St-Genis (préfiguration axe fort TP circulaire)	B	
6621.2.183	32-2-12	Requalification des espaces publics sur le mail reliant l'aéroport à Cornavin : mobilité douce et TC	B	
6621.2.184	32-2-13	Aménagements routiers et requalification de l'espace rue pour l'amélioration de la desserte TC de la façade Sud de l'aéroport - section Ferney - Grand-Saconnex - Aéroport	B	
6621.2.185	36-1-10	Aménagements d'un axe TCSP pour la ligne de bus express sur la route de Taninges : phase 1	B	
6621.2.186	36-2-14	Voie Verte Léman Mont Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 2)	B	
6621.2.187	36-3-10	Maillage mobilité douce et aménagements paysager entre le quartier Mica-Puplinge et les centralités voisines (Trois Chêne, village de Puplinge, Annemasse) (partie CH)	B	

Tableau 5-2

### 5.2.2 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu de leur impact relativement local et de leur coût supportable pour l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure. Les mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier qui ne présentent pas les seuils minimaux de charge de trafic et le

nombre de personnes concernées définis dans le rapport explicatif sont également considérées comme des prestations assumées entièrement par l'agglomération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans les horizons temporels annoncés :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>
Prestations assumées entièrement par l'agglomération selon la Confédération (Directives du DETEC 14.12.2010)				
6621.2.022	30-18	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération: place du Pré l'Evêque	A	5.10
6621.2.024	30-20	Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde	A	9.80

Tableau 5-3

### 5.2.3 Mesures ayant un impact limité sur le projet d'agglomération

La liste des mesures ci-dessous reprend les mesures qui ont été déposées par l'agglomération en vue d'un cofinancement ou comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, mais qui ont été considérées par la Confédération comme ayant un impact limité sur le projet d'agglomération. L'agglomération est libre de les mettre en œuvre :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Explication</i>
6621.2.015	15-12	Aménagements routiers pour accompagner la création d'un réseau de transport urbain Arve porte des Alpes avec mise en site propre et priorisation TP pour rabattement sur les gares de La Roche, Bonneville et Reignier	Ces mesures sont situées hors du périmètre OFS. Leur impact sur la partie suisse de l'agglomération est insuffisant pour qu'elles puissent être cofinancées par le fonds d'infrastructure.
6621.2.141	39-5	Réalisation d'aménagements TP pour l'extension du réseau de TP à l'ensemble du pôle de centralité Bellegarde-Chatillon-Lancrans	
6621.2.083	30-26	Réorganisation de l'accessibilité routière des quartiers : Concorde et autres quartiers	L'efficacité de ces mesures ne peut pas être évaluée sur la base des informations dont dispose la Confédération.
6621.2.149	12-30	Requalification et réorganisation du réseau routier à Versoix : Prolongement du chemin de la Scie (franchissement de la Versoix)	
6621.2.162	30-33	Réorganisation du réseau routier dans le secteur du PAV : modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux giratoires et nouveaux barreaux d'accessibilité	

Tableau 5-4

### 5.3 Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ferroviaires et routières ci-dessous, la participation de la Confédération est prévue par d'autres instruments de financement que le fonds d'infrastructure, partie trafic d'agglomération est prévue. Ces mesures sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont ainsi prises en considération par la Confédération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération. Les mesures contenues dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement Module 3 sont mentionnées pour information, même si, au vu de leur horizon de réalisation, elles n'ont pas été prises en considération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération.

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Instrument de financement
6621.2.009	13-11	Allongement des quais Genève-La Plaine et modernisation des installations	94.00	PRODES degré d'urgence 1
6621.2.371	11-5	Augmentation de la capacité de la gare Cornavin, y compris enclenchements	1000.0	PRODES 1 <sup>ère</sup> étape d'aménagement selon décision du Conseil des Etats
6621.2.372	13-6	Augmentation des capacités ferroviaires à l'ouest de Genève (Genève-Châtelaine), dont saut-de-mouton	100.0	PRODES degré d'urgence 1
6621.2.373	12-26	Réalisation d'une nouvelle voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon (permettant la mise au quart d'heure du trafic voyageur sur cet axe)	-	PRODES 1 <sup>ère</sup> étape d'aménagement
6621.2.378	12-36	Eclatement Ouest et Est de la jonction autoroutière de Gland	-	Routes nationales, un financement serait à examiner par l'OFROU
6621.2.379	12-37	Construction d'une nouvelle jonction autoroutière à Versoix ou à Collex	-	Routes nationales, un financement serait à examiner par l'OFROU
-	-	N1 Perly - Bernex	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 2
-	-	N1 Bernex - Genève Aéroport	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 2
-	-	N1 Genève aéroport - Le Vengeron	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 1
-	-	N1 Le Vengeron - Coppet	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 2
-	-	N1 Coppet – Nyon	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 3

Tableau 5-5

Les mesures suivantes se situent sur des tronçons qui faisaient partie intégrante du nouveau réseau des routes nationales (NAR). L'intégration des tronçons concernés dans le réseau des routes nationales et leur financement par la Confédération ont été refusés lors de la votation populaire du 24.11.2013. Les mesures demeurent sous l'égide du canton. La planification et le financement de ces mesures sont à examiner.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
-----------------	--------------	---------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 5-6

Les tableaux n'ont qu'un caractère informatif. La réalisation des mesures est réglée par les planifications et les décisions de crédit des programmes correspondants de la Confédération ou par des procédures spécifiques aux différents projets.

## 5.4 Modification de la priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de la priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) quant à leur plausibilité, leur rapport coût/utilité et leur degré de maturité entraîne les modifications suivantes par rapport aux indications du projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Explications</i>
<b>A → B</b>				
6621.2.007	12-17	Construction d'un passage sous-voies à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2.50	Rapport coût-utilité : suffisant  La réalisation de ce deuxième sous-voie n'est pas considérée comme prioritaire par la Confédération. Une coordination avec l'amélioration des accès piétons à plus large échelle permettrait une plus grande efficacité.
6621.2.028	31-7	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : réaménagement de l'interface place de la gare et requalification de l'Av. Edouard Rod	5.00	Mesure pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A  Le réaménagement de la plateforme intermodale doit être coordonné avec la réorganisation prévue de l'entier du secteur.
6621.2.031	33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	64.75	Rapport coût-utilité : suffisant  L'efficacité du prolongement de cette ligne de tram est moins grande que celle d'autres projets de ce type (voir les résultats de la comparaison transversale dans le rapport explicatif). La densité habitants-emplois ainsi que l'utilisation actuelle des transports publics dans ce couloir sont trop faibles pour une priorisation en A. La Confédération reconnaît toutefois l'importance d'une desserte transfrontalière efficace du pôle de développement du CERN. Les engagements en matière de concentration de l'urbanisation et de rabattement adéquat de la mobilité douce et des transports publics sur le tram à St-Genis sont salués et à poursuivre.
6621.2.047	36-1-11	Prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	41.08	Rapport coût-utilité : suffisant  L'efficacité du prolongement de cette ligne de tram est moins grande que celle d'autres projets de ce type (voir les résultats de la comparaison transversale dans le rapport explicatif). La ligne ne permet pas de desservir un pôle stratégique de développement et l'utilisation actuelle des transports publics dans ce couloir est jugée trop faible pour une priorisation en A. La Confédération estime qu'un étapisation de la réalisation de la ligne est envisageable.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Explications</i>
<b>A → C</b>				
6621.2.001	10-10	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gare d'Annemasse	5.85	Rapport coût-utilité : insuffisant  L'impact de la mesure sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisant pour obtenir un cofinancement par le fonds d'infrastructure.
6621.2.011	14-8	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Saint Julien en Genevois et Valleiry	3.90	Rapport coût-utilité : insuffisant  L'impact de la mesure sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisant pour obtenir un cofinancement par le fonds d'infrastructure.
6621.2.012	15-4	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 1 : point de croisement entre Reignier et La Roche sur Foron et aménagement des courbes entre Reignier et la Roche	56.86	Rapport coût-utilité : insuffisant  Cette mesure est située hors du périmètre OFS. En l'absence d'une meilleure concentration de l'urbanisation autour des haltes et gares et sans mise en place de rabattement par les transports publics, l'impact de cette mesure sur la partie suisse de l'agglomération est jugée insuffisant pour obtenir un cofinancement par le fonds d'infrastructure.
6621.2.013	15-10	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Reignier, La Roche sur Foron, Saint Pierre en Faucigny et Bonneville	8.45	Rapport coût-utilité : insuffisant  L'impact de la mesure sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisante pour obtenir un cofinancement par le fonds d'infrastructure.
6621.2.014	15-11	Aménagement de l'interface et du pôle multimodal de la gare de la Roche sur Foron	3.25	Rapport coût-utilité : insuffisant  Cette mesure est située hors du périmètre OFS. En l'absence d'une meilleure concentration de l'urbanisation autour des haltes et gares et sans mise en place de rabattement par les transports publics, l'impact de cette mesure sur la partie suisse de l'agglomération est jugée insuffisant pour obtenir un cofinancement par le fonds d'infrastructure.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Explications</i>
6621.2.016	16-19	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Machilly, Bons en Chablais, Perrignier et Thonon les Bains	7.80	Rapport coût-utilité : insuffisant  L'impact de la mesure sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisante pour obtenir un cofinancement par le fonds d'infrastructure.
6621.2.041	37-13	Création d'une interface multimodale à la gare de Thonon	7.15	Rapport coût-utilité : insuffisant  Cette mesure est située hors du périmètre OFS En l'absence d'une meilleure concentration de l'urbanisation autour des haltes et gares et sans mise en place de rabattement par les transports publics, l'impact de cette mesure sur la partie suisse de l'agglomération est jugée insuffisant pour obtenir un cofinancement par le fonds d'infrastructure.
6621.2.051	36-3-7	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TP + amélioration des modes doux entre les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse côté français	3.51	Degré de maturité : insuffisant  L'itinéraire de la ligne n'est pas encore clarifié, et les Communaux d'Ambilly ne se trouvent pas encore à un stade de développement suffisant pour justifier une réalisation prioritaire de cette mesure.
<b>B → C</b>				
6621.2.125	15-7	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 2 : aménagement des courbes et devers entre Evires et La Roche sur Foron et doublement de voie de Saint-Laurent (1ère étape)	53.30	Rapport coût-utilité : insuffisant  Ces mesures sont situées hors du périmètre OFS. En l'absence d'une meilleure concentration de l'urbanisation autour des haltes et gares et sans mise en place de rabattement par les transports publics, l'impact de cette mesure sur la partie suisse de l'agglomération est jugée insuffisant pour obtenir un cofinancement par le fonds d'infrastructure.

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Explications
6621.2.126	15-16	Amélioration de l'offre ferroviaire entre La Roche et Bonneville : point de croisement à St pierre, modifications de courbes et dévers entre La Roche et Saint Pierre et entre Bonneville et Marignier, et signalisation entre Evires et Marignier (1ère étape)	52.00	
6621.2.127	16-6	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon : points de croisement de Machilly, Bons et Perrignier + aménagements des voies en gare de Thonon (1ère étape)	84.50	Rapport coût-utilité : insuffisant  La nécessité d'une amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon est avérée. Toutefois, en l'absence d'une meilleure concentration de l'urbanisation autour des haltes et gares et sans mise en place de rabattement par les transports publics, l'impact de cette mesure sur la partie suisse de l'agglomération est jugée insuffisant pour obtenir un cofinancement par le fonds d'infrastructure.
6621.2.134	31-6	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Ouest au bout des quais	6.00	Degré de maturité : insuffisant  La priorité est donnée au franchissement Est (mesure 6621.2.026/31-5, ci-dessus). L'opportunité de ce deuxième franchissement sera à réévaluer dans un deuxième temps.
6621.2.140	34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TC sur le tronçon Cressy-Bernex avec requalification de l'espace-rue	29.52	Degré de maturité : insuffisant  La Confédération reconnaît l'opportunité de développer l'offre en transports publics entre Bernex et le PAV. Toutefois, étant donné que cette mesure n'est pas nécessaire dans les premières étapes du développement de Bernex, la priorité est donnée au développement des axes structurants dans d'autres couloirs de l'agglomération (St-Julien, Gex).
6621.2.145	36-3-4	Aménagements routiers et paysagers de l'espace rue pour le prolongement de la ligne de Trolleybus entre Les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse	13.60	Degré de maturité : insuffisant  L'horizon de réalisation de cette mesure doit être ultérieur à celui de la création et du prolongement de la ligne de bus (voir mesure 6621.2.051/36-3-7, ci-dessus). L'électrification peut être envisagée à un stade ultérieur.

Tableau 5-7

## 5.5 Listes A, B et C\* reposant sur l'examen de la priorité

Les listes A et B sont présentées au chap. 2.

La liste ci-dessous mentionne les mesures priorisées en C par la Confédération pour lesquelles la nécessité d'agir est en principe reconnue, mais dont le rapport coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas de les prioriser dans les listes A ou B (mesures C\*) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>
-----------------	--------------	---------------	----------------------------------------

---

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 5-8

## 6 Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux

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

#### 6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement ainsi qu'avec les plans sectoriels correspondants, plans de mesures et inventaires a été examinée. Aucune contradiction importante n'a été constatée. L'examen définitif de la légalité de chacune des mesures aura toutefois lieu dans le cadre des procédures ordinaires de planification qui suivront et sur la base des prescriptions juridiques et de planification en vigueur à ce moment-là. Celles-ci doivent être impérativement respectées lors du développement et de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération.

Lors de la mise en œuvre des mesures A, tous les conflits qui pourraient survenir devront être résolus avec l'office fédéral compétent, en particulier l'Office fédéral de l'environnement, avant la signature de la convention de financement.

Pour les mesures d'urbanisation il faut en particulier respecter les dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) en vigueur et les prescriptions sur les dimensions des zones à bâtir correspondantes.

#### 6.1.2 Mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec un potentiel de conflit selon l'OFEV

Selon un examen sommaire de l'OFEV, les mesures suivantes de priorité A ou B prises en compte pour l'impact du projet d'agglomération comportent des conflits ou des difficultés (cette liste n'est pas exhaustive) :

<i>Code</i>	<i>N° PA</i>	<i>Tab.</i>	<i>Mesure</i>	<i>Horizon</i>	<i>Remarque conflit/difficulté</i>
<i>ARE</i>		<i>Rapport d'examen</i>		<i>temporel</i>	

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-1

### 6.2 Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Les cantons sont en principe responsables d'assurer la conformité du plan directeur avec le projet d'agglomération.

Toutes les mesures d'infrastructure qui relèvent du plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant au plus tard au moment de la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée ». Pour celles de la liste B, il est souhaitable qu'elles soient classées en « coordination en cours ». Les mesures d'infrastructure suivantes relèvent du plan directeur cantonal :

**Liste A:**

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
6621.2.040	35-14	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien
6621.2.036	34-8	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord)

Tableau 6-2

**Liste B:**

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
6621.2.031	33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre
6621.2.142	32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire (partie CH)
6621.2.143	32-2-2	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport

Tableau 6-3

Les mesures non cofinancées qui relèvent du plan directeur (chap. 5.2) doivent également être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant avant la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Cela vaut en particulier pour les mesures d'urbanisation relevant du plan directeur lorsqu'elles sont étroitement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
6621.2.274	UD4-04	PSD Les Cherpines
6621.2.276	UD4-06	PSD Perly - Certoux - Bardonnex - Saint Julien
6621.2.283	UD4-13	PSD Bernex

Tableau 6-4

Les autres mesures d'urbanisation relevant du plan directeur doivent en principe être mises en œuvre et approuvées dans le plan directeur cantonal avant la fin de la période de quatre ans indiquée dans l'accord sur les prestations. Les mesures concernées devront être fixées définitivement sur la base du tableau 5-2 adapté. Si les mesures dépendent d'une révision complète du plan directeur (p.ex. en relation avec la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire), il sera possible de différer exceptionnellement les délais. Néanmoins, la coordination de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et des mesures infrastructurelles cofinancées doit être assurée. En fonction de ces éléments, la Confédération peut émettre des réserves dans le cadre de la conclusion des conventions de financement.



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

Les crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (2<sup>ème</sup> génération) seront libérés sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2011/mi-2012.

La Confédération soutient les efforts de l'agglomération visant à poursuivre la collaboration ainsi que la planification et la mise en œuvre coordonnées des mesures en matière d'urbanisation, de transport et de paysage. Pour l'élaboration du projet d'agglomération Grand Genève de la prochaine génération, la Confédération recommande de s'appuyer sur les points forts et faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité du chapitre 4 du présent rapport. Les éléments centraux devraient être la concrétisation des mesures relatives à la limitation de l'étalement urbain ainsi que d'une politique en matière d'IFF à l'échelle de l'agglomération d'une part, et d'autre part la gestion du trafic individuel. Il s'agira également d'avoir un regard critique concernant l'élargissement du réseau national afin de garantir la vision cohérente de l'agglomération en matière d'urbanisation et de transport.



## ANNEXE 1

### Liste des mesures du benchmark mobilité douce

Code ARE	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005**
6621.2.002	10-11	Voie verte d'agglomération : Aménagement pour la mobilité douce entre Genève et Annemasse (étape 2 – tronçon français)	A	1.95	1.83
6621.2.033	33-10	Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la halte Vernier	A	1.88	1.76
6621.2.037	34-9	Construction et aménagement d'une voie verte entre Bernex et le cœur d'agglomération	A	2.25	2.12
Total		Liste A/B		6.08	5.71

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

	MD Liste A	A	5.71
	MD Liste B	B	0.00

Tableau Annexe 1 (\* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\* Les montants des listes de mesures A et B du benchmark mobilité douce font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)

## ANNEXE 2

### Liste des mesures infrastructurelles non cofinancables ayant du point de vue de la Confédération un effet critique

La liste ci-dessous reprend les mesures infrastructurelles non cofinancables qui font partie intégrante du projet d'agglomération déposé mais pour lesquelles la Confédération émet des réserves.

Code ARE	N° PA	Mesures	Explications
6621.2.054	10-9	Construction d'un P+R complémentaire au Bachtet (Trèfle Blanc)	Ce P+R, à l'intérieur de l'aire urbaine d'agglomération compacte, est situé trop en aval pour jouer un rôle cohérent avec la vision du système de transport du projet d'agglomération.
6621.2.064	14-13	Construction d'un P+R et parking de covoiturage à Viry	La localisation de ce P+R, sans relation avec une ligne de transports publics structurante, n'est pas cohérente avec la vision du système de transport du projet d'agglomération.
6621.2.070	16-22	Construction d'un P+R à Perrignier : Phase 2	La desserte ferroviaire en direction du cœur d'agglomération ne suffit pas à justifier un P+R à Perrignier.
6621.2.075	16-28	Création d'un P+R à Chens Le Pont au niveau de la douane	La desserte en transports publics de Chens en direction du cœur d'agglomération n'est pas suffisante pour justifier un P+R.
6621.2.084	30-27	Restructuration du réseau routier structurant dans le cœur d'agglomération (Etape 2015-2018) : application du Plan Directeur du Réseau Routier du Canton de Genève	La hiérarchie définie dans le Plan Directeur du Réseau Routier du Canton de Genève n'est pas cohérente avec la volonté du projet de limiter le trafic de transit et de maîtriser l'accessibilité du trafic individuel motorisé au cœur d'agglomération.
6621.2.122	36-3-9	Construction du P+R MICA	Ce P+R, à l'intérieur de l'aire urbaine d'agglomération compacte, est situé trop en aval pour jouer un rôle cohérent avec la vision du système de transport du projet d'agglomération.
6621.2.166	30-40	Restructuration du réseau routier structurant dans le cœur d'agglomération (Etape 2019-2022) : application du Plan Directeur du Réseau Routier du Canton de Genève	La hiérarchie définie dans le Plan Directeur du Réseau Routier du Canton de Genève n'est pas cohérente avec la volonté du projet de limiter le trafic de transit et de maîtriser l'accessibilité du trafic individuel motorisé au cœur d'agglomération.
6621.2.173	37-16	Aménagement d'un P+R à la gare de Thonon	La desserte ferroviaire de Thonon en direction du cœur d'agglomération n'est pas suffisante pour justifier un P+R. Par ailleurs, les P+R dans les centres présentent un rapport coût-efficacité insuffisant; le rabattement sur les gares centrales (secondaires) est à assurer en premier lieu avec les transports publics et la mobilité douce.

Tableau Annexe 2