canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Annexe 1
Questionnaire relatif au projet mis en consultation :

Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les points essentiels du projet mis en consultation ?

1.1 Montant global de la contribution fédérale alloué au trafic d'agglomération

Le projet de l'arrêté mis en consultation prévoit la réduction d'environ un tiers du montant global de la contribution fédérale pour la 3e génération de projets par rapport aux sommes allouées aux projets de 1re et de 2e génération (1.12 mia CHF contre 1.51 et 1.7).

Cette réduction du soutien fédéral aux agglomérations est contraire à la dynamique recherchée par l'adoption en février 2017 du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et ne correspond pas au niveau du plafond de financement prévu dans le cadre de ce fonds. En effet, selon les propres termes de la Confédération :

« le projet FORTA garantit des moyens suffisants pour permettre de cofinancer les projets. Dans un premier temps, quelque 390 millions de francs par an (valeurs nominales, renchérissement et TVA compris) seront affectés aux projets d'agglomération »[1].

Ce montant annuel de 390 millions correspondant à près de 1.6 milliards de francs sur 4 ans, est sensiblement supérieur au montant proposé par le projet d'arrêté.

De nombreuses mesures, dont certaines d'envergure, n'ont pas été retenues dans le projet de l'arrêté fédéral, alors que leur niveau de maturité est considéré par les agglomérations comme suffisant pour intégrer la liste A. Leur cofinancement pourrait être couvert par l'utilisation de l'entier de l'enveloppe de 1.6 mia CHF.

Le Canton de Vaud demande que les fonds alloués au trafic d'agglomération dans le cadre de cette 3e génération de projets soient du même niveau que ceux alloués pour les générations précédentes et ainsi cohérents avec le financement prévu dans le cadre du FORTA.

[1] Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), Fiche d'information « Renforcement du trafic d'agglomération », 12 décembre 2016

1.2 Rythme de révision des projets d'agglomération

Depuis la création du fonds d'infrastructure, l'intervalle séparant le dépôt des projets d'agglomération et le début de la période quadriennale de cofinancement est passé de 36 mois pour la 1re génération à 30 mois pour la 2e. Dans les deux cas, l'arrêté fédéral libérant les crédits a pu être adopté par les Chambres avant le début de la période de cofinancement : en septembre 2010 pour la période 2011-2014 et en septembre 2014 pour la période 2015-2018.

Selon le planning annoncé par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), cet intervalle passerait à 24 mois pour la 3e génération et à 18.5 mois pour la 4e. Dans ces deux cas, l'arrêté fédéral libérant les crédits sera adopté par les Chambres entre 6 mois et une année après le début théorique des périodes quadriennales admises jusqu'ici.

Le Canton de Vaud observe également que les exigences posées par la Confédération débouchent sur des projets d'agglomération présentant un niveau de complexité important et qui ne se réduit pas au fil des générations. De ce fait, la durée de la phase d'examen des projets n'a cessé de croître, passant d'environ 8 mois pour la 1re génération à plus de 12 mois pour la 3e, malgré un travail important fourni par les offices fédéraux.

L'élaboration des projets d'agglomération nécessite l'engagement de ressources importantes, notamment humaines, tant pour les communes que pour les cantons ainsi que pour les bureaux d'agglomération. Le rythme quadriennal imposé aux projets d'agglomération est manifestement contraignant, aussi bien pour les agglomérations elles-mêmes que pour les offices fédéraux et le Parlement.

Afin d'alléger la charge de travail des instances techniques qui, d'une part, élaborent les projets et, d'autre part, les évaluent, le Canton de Vaud demande à la Confédération de rechercher une simplification des exigences posées aux agglomérations.

1.3 Contributions forfaitaires

Selon les informations figurant au chapitre 2.5 du rapport mis en consultation, le montant des contributions forfaitaires inclut la TVA et le renchérissement. Toutefois, les taux utilisés par la Confédération ne sont pas précisés.

Par souci de transparence, le Canton de Vaud demande que ces taux soient mentionnés explicitement.

2. Estimez-vous que certains aspects n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

Le Canton de Vaud estime que le rapport explicatif accompagnant le projet de l'arrêté mis en consultation aborde l'ensemble des aspects devant être pris en considération.

Programme en faveur du trafic d'agglomération

3. Avez-vous des observations sur l'état des lieux présenté ?

L'état de lieux présenté reflète bien les enjeux du futur des agglomérations et de la part grandissante qu'elles occupent en termes de densité de population mais également de moteur de l'économie.

4. Etes-vous d'accord avec le déroulé du processus d'examen des projets d'agglomération de 3e génération ? Si non, quels sont pour vous les besoins d'adaptations ?

Le processus mis en place dans le cadre de la 3e génération de projets d'agglomération prévoit une quasi simultanéité entre la consultation de l'arrêté fédéral et l'évaluation technique des projets par les offices fédéraux.

Il en résulte que la consultation relative à l'arrêté fédéral est réalisée sans avoir connaissance des résultats définitifs du processus technique d'évaluation. Cela induit des demandes redondantes de la part des agglomérations et des cantons et nuit à la consultation de l'arrêté fédéral.

Le Canton de Vaud demande qu'à l'avenir, les discussions techniques puissent avoir lieu et se terminer préalablement à la mise en consultation de l'arrêté fédéral, comme cela a été effectué lors des 1re et 2e générations de projets.

5. Etes-vous d'accord avec les résultats de l'examen par la Confédération ? Si non, quels sont pour vous les besoins d'adaptations ?

5.1 Projet d'agglomération du Chablais (Chablais Agglo)

Lors de l'évaluation des projets, Chablais Agglo a été classée parmi les petites agglomérations dont le coût global est considéré comme faible. En conséquence, son taux de cofinancement doit être de 40% au lieu des 35% annoncés dans le projet de l'arrêté fédéral. Lors de l'entretien technique, les offices fédéraux ont confirmé cette erreur.

Dans son évaluation, l'ARE estime que le projet Chablais Agglo « présente une vision d'ensemble bien construite et pertinente ». Or, une partie du périmètre de ce projet est ignorée dans l'examen fédéral, au motif que les communes de Bex et d'Ollon ne font pas partie des villes et agglomérations ayant droit aux contributions (VACO).

Tout en prenant note que ces deux communes seront formellement intégrées à la liste des VACO à partir de la 4e génération des projets d'agglomération, le Canton de Vaud relève que :

- Bex et Ollon font partie intégrante du projet d'agglomération depuis 2008, les mesures proposées pour ces deux communes dans le projet d'agglomération de 3e génération sont pertinentes et en cohérence avec le projet de territoire développé par l'agglomération ;
- ces communes disposent d'un périmètre compact d'agglomération reconnu dans le Plan directeur cantonal du Canton de Vaud, approuvé par le Conseil fédéral le 31 janvier 2018 ;
- l'art.19 al.2 OUMin spécifie que « ont également droit aux contributions les mesures sectorielles ou les trains de mesures dont la mise en œuvre intervient entièrement ou partiellement hors d'une ville ou d'une agglomération, pour autant que le bénéfice en revienne essentiellement à l'agglomération ou aux agglomérations adjacentes » ;
- le projet de l'arrêté fédéral prévoit un subventionnement fédéral à l'agglomération « Unteres Reusstal », en dérogation à la liste VACO applicable aux projets d'agglomération de 3e génération.

Le Canton de Vaud demande en conséquence que les mesures proposées par les communes de Bex et d'Ollon puissent bénéficier d'un subventionnement fédéral dès la 3e génération.

5.2 Projet d'agglomération Grand Genève

L'évaluation du projet d'agglomération Grand Genève devrait mieux prendre en compte les spécificités de ce territoire, notamment en termes de taille d'agglomération, de sa multipolarité, ainsi que de la complexité liée à sa dimension transfrontalière. Cette dernière devrait en effet être mieux valorisée dans le cadre de l'évaluation globale du projet. Aussi, les efforts engagés en matière de coordination et de mise en œuvre par les partenaires suisses et français pourraient davantage être relevés et valorisés.

A ce titre, au nom du Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève, le Canton de Vaud demande que cette instance soit formellement consultée dans le cadre des futures procédures fédérales en lien avec le trafic d'agglomération. En vertu de l'art. 4, al. 2, let. e de la loi sur la consultation, l'autorité de gouvernance du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois doit être reconnue par le Conseil fédéral comme interlocutrice au même titre que les 14 autres instances consultées, notamment l'agglomération transfrontalière de Bâle.

6. Avez-vous des observations relatives à certains projets d'agglomération ou certaines mesures en particulier ?

6.1 Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

6.1.1 Périmètre compact de l'agglomération

Dans le rapport d'examen provisoire l'ARE recommande « une extension du périmètre compact […] pour la prochaine génération ». Le Canton de Vaud considère que cette recommandation, résultant d'une probable incompréhension, n'est pas pertinente, car toute extension du périmètre compact irait à l'encontre des nouvelles dispositions de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), de son ordonnance d'application (OAT) et du PDCn.

Le Canton de Vaud demande ainsi de supprimer cette recommandation d'extension géographique du périmètre compact qui pourrait être transformée par l'ARE en une demande d'explications complémentaires sur les relations entre le périmètre compact et le périmètre OFS. Par ailleurs, un argumentaire sera développé dans ce sens lors de la prochaine génération du PALM.

6.1.2 Mise en œuvre des mesures d'urbanisation

La mise en œuvre des mesures d'urbanisation a connu un avancement certain depuis 2017.

Pour rappel, la Confédération considère comme mesure, les études stratégiques et les plans directeurs au même titre que les plans d'affectation. Or, le PALM considère comme mesure d'urbanisation uniquement les plans d'affectation, ce qui constitue un état de la mise en œuvre plus concret et avancé.

Le compte rendu de la mise en œuvre du PALM fait état de 76 plans d'affectation (sur un total de 141) réalisés, voire conformes à la situation théorique programmée dans le PALM 2012. Le taux de réalisation des mesures d'urbanisation s'élève ainsi à 54%.

Pour le reste des plans d'affectation, une reprogrammation de 28 mesures d'urbanisation après l'horizon 2030 a été faite dans le PALM 2016. Ceci dans le but de mettre en conformité le volet urbanisation du PALM 2016 avec la LAT et l'OAT, ainsi qu'avec le PDCn. En effet, sur ces 28 mesures, 17 ont été repoussées car elles créent de la zone à bâtir et empiètent sur des surfaces d'assolement.

Le Canton de Vaud demande de nuancer, dans le rapport d'examen provisoire, les commentaires du compte rendu de mise en œuvre concernant l'état d'avancement des mesures d'urbanisation.

6.1.3 Mesures infrastructurelles

Le Canton de Vaud est satisfait de l'évaluation du PALM par les offices fédéraux. Ceux-ci ont retenu une grande majorité des mesures infrastructurelles proposées en liste A. Le Canton de Vaud considère néanmoins que la justification du report de certaines mesures ou de leur classification dans la catégorie des mesures « ne relevant pas du projet » est contestable. Cela concerne les mesures suivantes :

Code ARE	**N° projet**	**Libellé**	**Evaluation ARE**	**Demande PALM**
5586.3.010	17.RM.02	Morges / Ch. de la Brume, aménagements TP	Mesure «non pertinente pour le trafic d'agglomération»	Mesure à réintégrer en liste A
5586.3.028	30.CL.01	Lausanne / Aménagement interface Bourdonnette	Mesure reportée de B à C (dépendance avec autre mesure)	Mesure à réintégrer en liste B
5586.3.058	4c.RM.205	Voie verte, tronçon Préverenges-village – St-Prex	Mesure reportée de A à B (coût élevé)	Mesure à réintégrer en liste A
5586.3.072	4d.NL.112	Lausanne / LEB Camarès, PI mobilité douce	Mesure «non pertinente pour le trafic d'agglomération»	Mesure à réintégrer en liste B
5586.3.115	5b.NL.200	Lausanne / Barreau de l'Essert	Mesure reportée de A à B (efficacité à améliorer)	Mesure à réintégrer en liste A

Pour le détail des demandes formulées par les partenaires du PALM, le Canton de Vaud renvoie aux documents techniques transmis à l'ARE le 20 février 2018 (voir annexe 2). L'argumentaire développé par les porteurs de projet justifie la réintégration de ces mesures dans les listes A et B. L'annexe 2 intègre également un argumentaire sur les relations entre le périmètre compact et le périmètre OFS ainsi que sur l'avancement des mesures d'urbanisation.

6.2 Projet d'agglomération Chablais Agglo

Le Canton de Vaud a déjà formulé plus haut une demande d'intégration de l'ensemble des mesures proposées par les communes de Bex et Ollon dans la liste des projets pouvant bénéficier d'un subventionnement fédéral. En complément, le Canton de Vaud considère également que la justification du report de certaines mesures est contestable. Cela concerne les mesures suivantes :

Code ARE	N° projet	Libellé	Evaluation ARE	Demande Chablais Agglo
6153.3.015	4.3	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste B
6153.3.018	5.1	Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmerie à Bex	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.019	5.2	Aménagements en faveur de la mobilité douce, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.024	6.1	Liaison principale de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.027	6.4	Liaison principale de mobilité douce entre Bex, le Rhône et Massongex	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.028	6.5	Liaison de mobilité douce entre Ollon, le Rhône et Muraz	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste B
6153.3.030	7.10	Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon – tronçon Bruet-Lombard	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.031	7.11	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.039	7.7	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.040	7.8	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey	Mesure reportée de A à C (rapport coût-utilité insuffisant)	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.042	8.1	Sécurisation de la route Industrielle à Ollon	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.044	9.1	Interface à la gare CFF de Bex	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.048	9.5	Interface à la halte AOMC d'Ollon	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A
6153.3.095	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey - Nouvelle entrée routière	Mesure reportée de A à C (degré de maturité insuffisant)	Mesure à réintégrer en liste A

Code ARE	N° projet	Libellé	Evaluation ARE	Demande Chablais Agglo
6153.3.097	3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération : Ollon et Bex	Hors périmètre OFS	Mesure à réintégrer en liste A

Pour le détail des demandes formulées par les partenaires de Chablais Agglo, le Canton de Vaud renvoie aux documents techniques transmis à l'ARE le 9 mars 2018 (voir annexe 3). L'argumentaire développé par les porteurs de projet justifie la réintégration de ces mesures dans les listes A et B.

6.3 Projet d'agglomération Grand Genève

Le projet de l'arrêté fédéral ne retient qu'un sixième de tous les projets de mobilité proposés pour la période 2019-2022 du projet d'agglomération Grand Genève. Aucun projet structurant de transports publics n'a été retenu dans le projet de l'arrêté.

Le Canton de Vaud soutient les demandes de réévaluation des mesures exprimées par l'agglomération Grand Genève, notamment celles relatives aux transports publics structurants. Il est à souligner que ces mesures concourent à renforcer l'effet de report modal engagé notamment à travers la structuration du réseau de transport public autour du Léman Express. Dès lors, leur effet sur le territoire suisse sera très significatif.

Pour le détail des demandes de réévaluation des mesures formulées par les partenaires du Grand Genève, le Canton de Vaud renvoie à la prise de position du Canton de Genève ainsi qu'aux documents techniques transmis à l'ARE le 20 février 2018 (voir annexe 4). L'argumentaire développé par les porteurs de projet justifie la réévaluation de plusieurs mesures.

Concernant plus spécifiquement la partie vaudoise du Grand Genève, le Canton de Vaud est satisfait de l'évaluation effectuée par la Confédération.

Toutefois, s'agissant de la seule mesure vaudoise non retenue par les offices fédéraux suivante :

n° 6621.3.070 - Requalification en faveur des TC et des MD au passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz-St-Jean (31-18),

le Canton de Vaud considère que son examen s'est fondé sur des éléments non pertinents et demande donc sa réintégration dans la liste A. La justification de cette demande est étayée dans les documents techniques transmis à l'ARE le 20 février 2018.

7. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?

7.1 Simplification des exigences pour les prochaines générations de projets

Il apparaît nécessaire de simplifier les exigences posées par la Confédération aux agglomérations, afin de réduire la charge pesant sur les agglomérations et les offices fédéraux. Une piste de simplification pourrait consister à rendre pérenne une partie du projet d'agglomération qui ne serait révisée que toutes les deux ou trois

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral du développement territorial ARE
Programme en faveur du trafic d'agglomération

Requêtes pour l'entretien technique Projet d'agglomération PALM de 3e génération

Date: 20.02.2018

1 Salutations

Effectué par l'ARE

2 Introduction

Effectué par l'ARE

3. Remarques générales

3.1 Evaluation globale

Les instances partenaires du projet d'agglomération sont très satisfaites du résultat de l'évaluation opérée par la Confédération. Elles apprécient à sa juste valeur le travail conséquent effectué par les offices fédéraux et leurs mandataires, lequel dénote une lecture attentive et précise des documents déposés.

Les efforts de priorisation auxquels les autorités cantonales et communales partenaires ont consenti pour contenir et cibler les demandes de cofinancement de mesures infrastructurelles dans le PALM de 3e génération ont ainsi été reconnus, malgré le taux de réalisation limité des mesures des projets de 1re et 2e génération.

Certains éléments structurants du projet méritent toutefois d'être à nouveau clarifiés, en particulier la question de l'étendue du périmètre compact du projet d'agglomération (PALM) et les relations avec le périmètre d'agglomération tel que défini par l'Office fédéral de la statistique (OFS).

A cette question, soulevée par la Confédération à différentes reprises, les partenaires du PALM ont déjà répondu de manière approfondie et documentée. La récurrence de cette problématique nous amène néanmoins à l'expliciter de façon plus complète afin de clarifier la situation, car le rapport d'examen provisoire formule des propositions quelque peu paradoxales avec les principes de la LAT et de l'OAT (voir chap. 3.2, 3.3 et 5.2 de ce document).

S'agissant des mesures infrastructurelles, la modification de certaines priorités et la sélection des mesures pertinentes effectuées par les offices fédéraux appellent quelques commentaires de la part de l'agglomération. Cinq demandes de révision de la priorisation des mesures par la Confédération sont ainsi formulées (voir chap. 4 de ce document).

Office fédéral du développement territorial ARE
Worblentalstrasse 66, 3063 Ittigen
Adresse postale : 3003 Berne
Tél. +41 58 461 12 17
aline.corpataux@are.admin.ch

3.2 L'agglomération en tant qu'entité

Dans son Rapport d'examen, p. 9, points faibles, la Confédération estime que « *l'agglomération, en tant qu'entité, se concentre sur les 26 communes du noyau et n'intègre pas les autres communes du périmètre d'agglomération selon l'Office fédéral de la statistique. Même si ce choix est justifié dans le PALM, il aurait été judicieux de prendre en compte les relations entre le périmètre compact et au moins le périmètre des schémas directeurs voire de celui de l'Office fédéral de la statistique lors de l'analyse et de l'élaboration des stratégies. Une extension du périmètre compact du PALM est à envisager pour la prochaine génération.* »

Argumentation de l'agglomération

Dans la synthèse sur les exigences de base, le rapport de la Confédération souligne (p. 9) que *« la force du projet d'agglomération réside dans son articulation en deux échelles interdépendantes et complémentaires, à savoir celle de l'agglomération dans son ensemble et celle des schémas directeurs. (…) Cette même articulation structure par ailleurs l'intégration des acteurs politiques à chaque échelon (par exemple, le rôle actif des communes dans les schémas directeurs). »*

La structuration du PALM en tant qu'entité est également reconnue comme un point fort des exigences de base 1 et 2 par la Confédération, comme *« un exemple convaincant pour les agglomérations de grande taille ».*

C'est précisément cette organisation, sous la forme d'une entité à deux échelles, qui garantit la prise en compte des relations avec les périmètres des schémas directeurs dont les limites dépassent dans certains cas celui des communes du périmètre compact. C'est le cas du schéma directeur du Nord lausannois et de celui de la région morgienne.

En termes institutionnels, des représentants des communes extérieures au périmètre compact membres du schéma directeur font partie des structures de pilotage politique et technique (vol. A, pp. 51 à 53) : Boussens, Cugy, Bretigny-sur-Morges, Froideville, Morrens et Sullens pour le Nord lausannois ; Chigny, Lussy-sur- Morges et St-Prex pour la région morgienne.

En termes de contenu du projet d'agglomération, des études stratégiques sont réalisées par les schémas directeurs sur l'ensemble des secteurs, intégrant ainsi les territoires des communes qui les composent, y compris celles hors périmètre compact. Ces études alimentent l'élaboration des générations successives du projet d'agglomération et fixent également des lignes directrices pour la mise en œuvre du PALM.

3.3 Relations périmètre compact – périmètre OFS

Le rapport d'examen provisoire relève à plusieurs reprises le fait que le projet ne traite pas l'ensemble du périmètre d'agglomération selon l'Office fédéral de la statistique, ce qui risquerait de péjorer les efforts consentis au sein du périmètre compact. Ceci tant du point de vue de l'urbanisation (renforcement de l'étalement urbain) que de celui de la mobilité (renforcement de l'accessibilité motorisée). De surcroît, le rapport d'examen suggère une extension du périmètre compact du PALM pour la prochaine génération du projet.

Les instances en charge du pilotage du PALM insistent sur la définition, l'articulation et le traitement des périmètres de l'agglomération Lausanne-Morges selon les principes fondamentaux suivants :

- conformément aux directives du DETEC pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^{e} génération, le diagnostic du PALM porte sur le périmètre OFS ou périmètre d'étude (voir PALM 2016, vol. A, point 1.4.1 Périmètre d'étude, p. 47) ceci pour les 4 volets thématiques ;
- le plan directeur cantonal vaudois (PDCn, 4^{e} adaptation approuvée par le Conseil fédéral le 31 décembre 2018) se décline de manière spécifique mais coordonnée dans des planifications régionales : le PALM pour le périmètre compact de l'agglomération et les plans directeurs régionaux de Lavaux-Oron, du Gros-de-Vaud et de Morges hors périmètre compact (voir PALM 2016, vol A, point 1.3.3 Echelon cantonal ; plan directeurs régionaux, p. 45) ;

- des stratégies coordonnées entre le PALM et les territoires des communes hors périmètre compact, traitées par les plans directeurs régionaux, visent aussi bien une forte maîtrise du développement urbain que le développement d'une offre multimodale de transports alternative aux TIM ;
- la carte projet de territoire du PALM 2016 (voir PALM 2016, vol A, chap. 3.2 et carte, Annexe 1) illustre les relations essentielles entre le périmètre compact et l'ensemble des communes du périmètre OFS. Cette carte réalisée à l'échelle du périmètre OFS, fait apparaître l'interdépendance entre ce périmètre et celui du PALM, qui se traduit par :
  - un réseau ferroviaire qui permet de connecter les centres régionaux définis par le PDCn que sont Echallens, Cossonay-Penthalaz, Aubonne-Allaman et Cully, aux différentes centralités d'agglomération ;
  - le rabattement de lignes TP régionales desservant finement le territoire sur des pôles d'échanges ou sur l'agglomération compacte ;
  - une structure paysagère au sein du PALM ouverte sur le paysage de l'agglomération, sur le lac, les champs, les vignobles, les forets ;
  - une armature biodiversité définie à l'échelle du périmètre OFS ;
- le statut des périmètres compacts ou périmètres des centres représente un enjeu majeur pour le projet de territoire cantonal puisque c'est sur ceux-ci qu'est basé le dimensionnement de la zone à bâtir ;
- le périmètre compact du PALM est le périmètre d'intervention, l'espace déjà largement urbanisé où les partenaires du projet ont la maîtrise du développement ;
- institutionnellement, les instances partenaires du PALM n'ont pas de légitimité pour se prononcer sur le développement en dehors du périmètre compact ou périmètre de projet. Ces enjeux sont portés par les instances en charge de l'élaboration des plans directeurs régionaux. Le Canton et les responsables des schémas directeurs concernés sont impliqués dans l'élaboration des planifications directrices régionales, ce qui renforce la coordination entre les différentes planifications ;
- des explications complémentaires sur ces éléments sont fournies aux chapitres 5.1, CE 1 et 5.2, CE 2 du présent document.

Lors de la prochaine génération du PALM, les relations entre le périmètre compact et le périmètre OFS seront davantage développées.

Toutefois, l'extension géographique du périmètre compact n'est pas envisageable, car elle irait à l'encontre des nouvelles dispositions de la législation fédérale (LAT et OAT) ainsi que du plan directeur cantonal (voir également chapitre 5.2, CE 2, encouragement du développement urbain vers l'intérieur du présent document).

3.4 Mesures infrastructurelles prêtes à être réalisées au début 2019

Selon les directives du DETEC, la période quadriennale liée à la 3^{e} génération des projets d'agglomération couvre l'entier des années 2019 à 2022, dans la continuité des périodes précédentes. Ces dates figurent également dans le rapport accompagnant la consultation de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits « à partir de 2019 ». Ce même rapport précise toutefois que la décision parlementaire libérant les crédits des projets de 3^{e} génération est attendue à la mi-2019, soit au moins 6 mois après le début de la période quadriennale admise jusqu'ici (1er janvier 2019).

Selon les informations disponibles à ce jour, il apparaît que les travaux de certaines mesures infrastructurelles retenues par les offices fédéraux dans la liste A pouvant bénéficier d'un cofinancement fédéral devraient démarrer durant le premier semestre 2019. Cette situation problématique, susceptible de concerner d'autres agglomérations, fait courir le risque de perte du cofinancement fédéral pour les mesures concernées. Aussi, les autorités cantonales vaudoises souhaitent-elles, d'entente avec le DETEC, trouver une solution permettant d'initier la réalisation de ces mesures avant l'adoption de l'arrêté fédéral, et par conséquent avant la signature de l'Accord sur les prestations et des conventions de financement y relatives. Dans un tel cas de figure, la

Confédération se contenterait de délivrer une autorisation de début anticipé des travaux, sans engagement quant à l'éventuel cofinancement qui devrait être accordé par la suite avec l'adoption de l'arrêté fédéral.

3.5 Calcul des contributions forfaitaires

La méthodologie utilisée pour le calcul des contributions forfaitaires est détaillée dans les chapitres 3.11 et 3.12 du rapport explicatif. Le calcul de ces contributions forfaitaires fait l'objet de l'annexe 1 du rapport d'examen, qui présente le détail des unités de prestations prises en compte pour les paquets de mesures de mobilité douce (tableau A1-a), de valorisation de l'espace routier (tableau A1-b) et de gestion du trafic (tableau A1-c). Le coût imputable de chaque unité de prestations est plafonné par la Confédération. Tous les coûts sont considérés avec un taux de TVA à 8%.

Après vérification du tableau A1-a, il apparaît que la contribution calculée pour trois des 11 unités de prestations a été sous-estimée ou, du moins, se fonde sur des chiffres qui ne peuvent être expliqués en l'état :

- Ilots de protection pour piétons sans élargissement de la chaussée
    - le coût moyen calculé sur la base des indications fournies par l'agglomération en mai 2017 est de CHF 26'405 TTC ;
    - le plafond défini par la Confédération est de CHF 25'000 TTC ;
    - le coût retenu pour le calcul de la contribution est de CHF 22'280 TTC alors qu'il devrait être de 25'000.
- Passerelle
    - le coût moyen calculé sur la base des indications fournies par l'agglomération en mai 2017 est de CHF 11'647 TTC ;
    - le plafond défini par la Confédération est de CHF 10'000 TTC ;
    - le coût retenu pour le calcul de la contribution est de CHF 7'564 TTC alors qu'il devrait être de 10'000.
- Cheminements mobilité douce cat.4
    - le coût moyen calculé sur la base des indications fournies par l'agglomération en mai 2017 est de CHF 5'909 TTC ;
    - le plafond défini par la Confédération est de CHF 4'000 TTC ;
    - le coût retenu pour le calcul de la contribution est de CHF 3'978 TTC alors qu'il devrait être de 4'000.

Au final, pour ces trois catégories, la prise en compte des plafonds augmenterait la contribution fédérale de CHF 945'000 TTC, à ajouter à la contribution de CHF 13.61 mio TTC mentionnée dans l'annexe 1 et reprise dans le tableau 2-1 du rapport.

A moins d'une explication ad hoc, l'agglomération demande que le montant de la contribution forfaitaire du paquet de mesures de mobilité douce soit modifié sur la base de ce qui précède.

3.6 Mesures ne relevant pas du projet (selon chapitre 5.2.2 du rapport d'examen)

Les partenaires du PALM estiment qu'il n'est pas justifié de considérer que les mesures listées dans le tableau 5-3 du rapport d'examen (chapitre 5.2.2 Mesures ne relevant pas du projet) sont non pertinentes pour le trafic d'agglomération, au motif que leur influence sur l'efficacité globale du projet serait faible. Ces mesures répondent aux besoins de renforcement du maillage de mobilité douce, permettent le franchissement d'une coupure ferroviaire au droit d'une centralité secondaire du PALM, ou encore améliorent ponctuellement la circulation des bus au bénéficie de l'ensemble d'un axe de transport public (TP) structurant. Ainsi, contrairement à l'évaluation de la Confédération, les mesures

indiquées contribuent pleinement, à leur niveau, à la mise en œuvre de la stratégie de mobilité multimodale du projet.

Parmi les quatre mesures concernées, deux sont considérées comme particulièrement importantes pour les partenaires du PALM :

- la mesure 17.RM.02 « Morges / Ch. De la Brume, aménagements TP » (Code ARE 5586.3.010) ;
- la mesure 4d.NL.112 « Lausanne / LEB Camarès, PI mobilité douce » (Code ARE 5586.3.072).

Ces deux mesures font l'objet d'une demande d'intégration parmi les mesures cofinançables par le fonds FORTA.

4. Discussion sur la priorisation des mesures

Comme indiqué au point 3.1 Evaluation globale, l'agglomération souhaite formuler cinq demandes de révision de l'examen de la priorisation des mesures. Plus précisément, ces requêtes concernent :

- deux demandes d'intégration aux mesures cofinançables par le fonds FORTA (pour des mesures que le rapport d'examen considère comme « ne relevant pas du projet ») ;
- trois demandes de réévaluation de la modification de priorité effectuée par la Confédération.

4.1 Mesure 4c.RM.205 (5586.3.058), « Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex / Voie verte, tronçon Préverenges-village – St-Prex »

Demande de l'agglomération : réintégrer la mesure dans la liste A.

Evaluation de la Confédération :

Le rapport d'examen indique que la Confédération a modifié la priorité de cette mesure, présentée selon un horizon A par l'agglomération, en la reportant en horizon B. La justification de cette modification de priorité est formulée de la manière suivante :

« Rapport coût-utilité : suffisant. La Confédération reconnaît l'utilité d'un nouvel itinéraire de mobilités douces à cet endroit mais les coûts de cette mesure sont beaucoup trop élevés. Les coûts doivent donc être optimisés ».

Argumentation de l'agglomération

Utilité de la mesure

La Confédération reconnaît l'utilité de la mesure pour les mobilités douces. Celle-ci correspond à l'un des tronçons du projet de *« voie verte d'agglomération »*, qui est par ailleurs cité, dans le rapport d'examen, parmi les éléments contribuant *« grandement à l'amélioration de la sécurité et du sentiment de sécurité à l'intérieur du périmètre compact »* (chapitre 4 Evaluation de l'efficacité du projet, critère d'efficacité CE3 Augmentation de la sécurité du trafic, points forts). De plus, cet itinéraire, qui dépasse les limites du périmètre compact, répond pleinement à l'enjeu, identifié dans le rapport d'examen, de développement de liaisons mobilité douce (MD) entre celui-ci et le périmètre OFS.

Coûts de la mesure

L'agglomération ne partage pas la conclusion de la Confédération selon laquelle les coûts de cette mesure sont beaucoup trop élevés. Les éléments suivants démontrent qu'ils sont au contraire fondés et en adéquation avec les objectifs de la mesure, la longueur du parcours et les contraintes d'aménagement liées :

- la mesure est devisée à CHF 9.1 millions (2016 HT) pour une distance d'environ 9'600 m, ce qui correspond à un coût moyen d'environ CHF 950/m ;
- ce coût moyen est comparable à la mesure 4c.CL.201 (5586.3.035) « Lausanne / Aménagement de la voie verte d'agglomération – séquence Lausanne », intégrée au paquet

de mesures de mobilité douce retenu en liste A par la Confédération, et l'aménagement des deux mesures se référera à une charte commune à tous les tronçons de la voie verte d'agglomération ;
- le coût moyen de la mesure est cohérent avec le coût moyen par unité de prestations des cheminements MD de catégorie 2 selon l'annexe 1 du rapport d'examen ;
- certains secteurs nécessitent des interventions lourdes, impliquant des coûts conséquents difficilement compressibles, comme par exemple la réfection du passage inférieur de Monnivert entre St-Prex et Lully (CHF 1.6 millions) ;
- dans certains secteurs a priori moins problématiques, les coûts des aménagements peuvent néanmoins représenter des montants relativement importants, par exemple sur les quais de Morges entre le casino et la STEP (CHF 1'600.-/m sur 1 km). Hors localité, les coûts peuvent atteindre CHF 3'000/m, notamment en raison du coût des emprises (CHF 760'000), comme le long de la RC1 à Tolochenaz ;
- comme mentionné dans les réponses aux questions de la Confédération formulées en février 2017, les coûts d'aménagement de la voie verte sont distincts des coûts de la mesure de mobilité douce sur la RC1 sur le tronçon Tolochenaz – St-Prex (mesure 4c.RM.100b / 5586.3.051).

Un tableau détaillé est fourni en annexe (voir Annexe 2) pour préciser l'estimation des coûts sur l'ensemble du tracé de la voie verte.

Compte tenu de ces éléments, l'agglomération demande à la Confédération de réévaluer la modification de priorité effectuée et de réintégrer la mesure 4c.RM.205 (5586.3.058) dans la liste A.

4.2 Mesure 4d.NL.112 (5586.3.072), « Lausanne / LEB Camarès, PI mobilité douce »

Demande de l'agglomération : intégrer la mesure aux mesures cofinançables par le fonds FORTA (en liste B)

Evaluation de la Confédération :

Le rapport d'examen indique que la Confédération a considéré que cette mesure n'était pas pertinente pour le trafic d'agglomération, au motif que son influence sur l'efficacité globale du projet était faible, et qu'elle ne relevait par conséquent pas du projet.

Argumentation de l'agglomération :

Cette mesure, prévue pour un horizon B selon le PALM 2016, représente l'un des éléments les plus structurants du maillage de mobilité douce, piétonnier et cyclable, prévu dans le site stratégique C, et plus particulièrement dans le périmètre du Plan directeur localisé intercommunal (PDLi) Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne, comme les éléments suivants permettent de l'illustrer :

- située au droit de la centralité secondaire de Vernand-Camarès, elle doit permettre de relier de manière confortable et sécurisée les deux parties du cœur de centralité, qui doivent concentrer environ 5'000 habitants et emplois, des commerces, des services et des équipements de part et d'autre de la ligne du LEB ;
- elle permet de relier de manière directe le cœur de centralité de Vernand avec un tronçon structurant du réseau cyclable d'agglomération (voir PALM 2016, vol. A, carte C4 Réseau cyclable d'agglomération planifié) ;
- elle permet l'accès à la halte LEB de Vernand-Camarès, qui sera adaptée à son nouveau contexte et deviendra une véritable gare pour la centralité secondaire qu'elle desservira ;
- de par sa localisation et les développements prévus à proximité, elle représente le passage inférieur de mobilité douce le plus important de ce secteur de l'agglomération, ce qui justifie son gabarit de 15m ;
- dans le maillage de mobilité douce prévu dans ce secteur, elle est appelée à exercer un rôle plus important que la mesure de franchissement du LEB 4d.NL.204 (5586.3.077) « Lausanne, Accès Vernand-Camarès, PI Essert mobilité douce », qui a été retenue comme mesure potentiellement cofinançable par la Confédération en liste B. Avec sa position excentrée par rapport à la centralité de Vernand-Camarès, à la halte LEB du même nom et au réseau

cyclable structurant, cet autre franchissement doit jouer un rôle complémentaire, qui explique son gabarit plus réduit (3.5m), mais n'est en aucun cas substituable au passage inférieur majeur prévu par la mesure 4d.NL.112 (5586.3.072).

Compte tenu de ces éléments, l'agglomération demande à la Confédération d'intégrer la mesure 4d.NL.112 (5586.3.072) aux mesures cofinançables par le fonds FORTA (en liste B).

4.3 Mesure 5b.NL.200 (5586.3.115), « Lausanne / Barreau de l'Essert »

Demande de l'agglomération : réintégrer la mesure dans la liste A

Evaluation de la Confédération

Le rapport d'examen indique que la Confédération a modifié la priorité de cette mesure, présentée selon un horizon A par l'agglomération, en la repoussant en horizon B. La justification de cette modification de priorité est formulée de la manière suivante :
« Rapport coût-utilité : suffisant. L'analyse transversale a montré que l'efficacité de la mesure proposée doit être améliorée notamment en raison du nombre restreint de personnes concernées. La mesure doit être coordonnée avec le développement urbain du site stratégique C et les autres mesures prévues dans ce secteur ».

Argumentation de l'agglomération

Le barreau de l'Essert s'inscrit dans le cadre du concept d'accessibilité « en peigne » prévu pour les TIM par le Plan directeur localisé intercommunal (PDLi) Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne. Pour rappel, ce concept vise à soulager la RC 401, à protéger les centralités de Vernand-Camarès et de Romanel des nuisances du trafic et à requalifier les espaces publics au droit des centralités. Il consiste à reporter le trafic de transit sur la RC 448, à l'aide du barreau de la Sauge, et à inciter le trafic en échange avec le périmètre du PDLi à emprunter la RC 448, moins sensible, et à y accéder par des barreaux routiers transversaux à créer, dont le barreau de l'Essert fait partie.

La réalisation de la mesure d'urbanisation « Cour-Camarès » (5586. 2.162), qui prévoit 500 logements, est l'occasion d'amorcer, par la réalisation du barreau de l'Essert, la mise en place du concept d'accessibilité « en peigne » du PDLi, en protégeant en particulier le centre de Romanel du trafic TIM indésirable qui sera induit par ce développement.

Par ailleurs, l'agglomération considère que l'évaluation de l'utilité de la mesure devrait prendre en compte l'urbanisation projetée à terme (critère « étendue de l'impact ») et pour laquelle le barreau de l'Essert servira de support, et non uniquement le PPA « Cour Camarès ».

Compte tenu de ces éléments, l'agglomération demande à la Confédération de réévaluer la modification de priorité effectuée et de réintégrer la mesure 5b.NL.200 (5586.3.115) dans la liste A.

4.4 Mesure 17.RM.02 (5586.3.010), « Morges / Ch. de la Brume, aménagements TP »

Demande de l'agglomération : intégrer la mesure aux mesures cofinançables par le fonds FORTA (en liste A)

Evaluation de la Confédération

Le rapport d'examen indique que la Confédération a considéré que cette mesure n'était pas pertinente pour le trafic d'agglomération, au motif que son influence sur l'efficacité globale du projet était faible, et qu'elle ne relevait par conséquent pas du projet.

Argumentation de l'agglomération

Cette mesure améliore localement la circulation des bus, au bénéfice de l'exploitation de la ligne MBC 704 actuelle, mais surtout de la future ligne structurante n° 2 sur l'entier de leur parcours. Elle contribue ainsi à la mise en œuvre de la stratégie de transport public de la région morgienne et de l'agglomération.

Le concept de desserte en transports publics de la région morgienne s'appuie en effet, outre le réseau CFF, sur deux « liaisons structurantes » connectant Tolochenaz et la gare de Morges à Bussigny et à Lausanne (PALM 2016, vol. A, Carte C3 ; PALM, vol. C, Etude Transports publics, Réseau 2030, Fig. 3.03). Ces liaisons visent une amélioration de la qualité de service (en termes de fréquence, régularité, confort, vitesse commerciale) tout en offrant une capacité adaptée au tissu de la région morgienne. Ceci répond au besoin d'amélioration de la desserte des territoires situés entre Bussigny et Morges, mentionné dans le rapport d'examen de la Confédération,

L'analyse du réseau MBC actuel a mis en évidence certains « goulets d'étranglements » qui péjorent la circulation des bus et peuvent engendrer des retards et des problèmes de sécurité. L'un de ces points noirs a été identifié au chemin de la Chenaillettaz, sur l'itinéraire de l'actuelle ligne MBC 704 et de la future ligne structurante n° 2 (PALM 2016, vol. C, Etude Transports publics, Réseau 2030, Figure 1.12).

Les études de génie civil ont démontré qu'une amélioration sur ce tronçon était difficilement envisageable et ont conduit les autorités à identifier un itinéraire alternatif par le chemin de la Brume.

Les aménagements prévus sur le nouvel itinéraire permettent ainsi de résoudre les problèmes de croisement et de sécurité, tout en offrant une meilleure desserte aux habitants du quartier de Grosse-Pierre.

Compte tenu de ces éléments, l'agglomération demande à la Confédération d'intégrer la mesure 17.RM.02 (5586.3.010) aux mesures cofinançables par le fonds FORTA (en liste A).

4.5 Mesure 30.CL.01 (5586.3.028), « Lausanne / Aménagement interface Bourdonnette »

Demande de l'agglomération : réintégrer la mesure dans la liste B

Evaluation de la Confédération

Le rapport d'examen indique que la Confédération a modifié la priorité de cette mesure, présentée selon un horizon B par l'agglomération, en la repoussant en horizon C. La justification de cette modification de priorité est formulée de la manière suivante :

« Dépendance avec une autre mesure. La réalisation de la mesure doit être coordonnée avec la mesure concernant le développement du métro m1 (5586.3.122) ».

Argumentation de l'agglomération

L'évaluation de la Confédération repose sur une mauvaise compréhension des horizons et contenus respectifs des mesures 30.CL.01 (5586.3.028) « Lausanne / Aménagement interface Bourdonnette » et 6.OL.200 (5586.3.122) « m1, Développement à long terme ».

La mesure 30.CL.01 consiste à adapter exclusivement la partie routière de l'interface actuelle (arrêts de bus, modification des aménagements cyclables et traversées piétonnes), en lien avec la modification de la jonction autoroutière de Malley et en tenant compte des changements apportés aux lignes de bus la desservant (introduction de bus articulés sur la ligne MBC 701, accueil prévu de nouvelles lignes). Aucune intervention sur le m1 n'est prévue par cette mesure. Par conséquent, la mesure doit être coordonnée avec la mesure 5586.3.166 « Jonction N1 Malley », prévue à l'horizon B selon le rapport d'examen de la Confédération (mesures (co)financables par d'autres fonds fédéraux).

La mesure 6.OL.200 doit permettre un développement du m1 à long terme répondant en particulier à des enjeux de capacité de transport de voyageurs ou d'intégration urbaine. Son contenu doit cependant encore faire l'objet d'analyses approfondies, qui sont en phase de démarrage. Au vu de son degré de maturité, un horizon C est justifié pour cette mesure.

Compte tenu de ces éléments, l'agglomération demande à la Confédération de réévaluer la modification de priorité effectuée et de réintégrer la mesure 30.CL.01 (5586.3.028) dans la liste B.

4.6 Mesure 5586.3.158 – « Paket Aufw. Strasse B-Liste »

Le tableau 5-6 (p.26) du chapitre 5.5 du rapport d'examen (« Listes A, B et C après vérification de la priorisation ») comprend une erreur relative aux coûts et montant de la contribution fédérale du paquet 5586.3.158. Selon le tableau 5-1 de la page 21 du rapport d'examen, les coûts liés aux mesures de la liste B de ce paquet correspondent à mio CHF 9.80, et non à mio CHF 8.80, comme indiqué dans le tableau 5-6 en page 26. La contribution de la Confédération est ainsi de mio CHF 3.43, contre mio CHF 3.08 selon le tableau 5-6.

4.7 Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (chapitre 6.2.1 du rapport d'examen)

4.7.1 Mesure 11.CL.04 (5586.3.001) « RC1 / Accès à la jonction de Malley – Aménagements multimodaux »

Nature du conflit / de la difficulté identifiée par la Confédération

Conflit potentiel avec le réseau écologique cantonal (territoire d'intérêt biologique prioritaire) à résoudre.

Argumentation de l'agglomération

Le territoire d'intérêt biologique prioritaire (TIBP n° 75, EF) concerne les milieux eaux (E) et forêt (F), notamment la Chamberonne, la forêt du Parc Bourget et la forêt de l'UNIL.

Les périmètres des TIBP sont toujours dessinés très larges, il ne s'agit pas de périmètres définis au niveau parcellaire ou des périmètres figurant dans un inventaire fédéral ou cantonal (voir Annexe 3). C'est pour cette raison que le périmètre du TIBP déborde par exemple sur l'autoroute. L'accès à la jonction de Malley et les aménagements multimodaux, à l'étude, n'influencent pas négativement les objectifs du TIBP. Un projet de renaturation de la Chamberonne (embouchure jusqu'à la forêt de l'UNIL) est en cours de validation. Il sera réalisé prochainement, ce qui renforcera les valeurs naturelles du TIBP. Ce projet est coordonné avec les aménagements routiers dans ce périmètre.

4.7.2 Mesure 5586.3.127 Nouveau 13 Le Closalet, Epalinges, plan d'affectation

Nature du conflit / de la difficulté identifiée par la Confédération

Conflit avec l'armature biodiversité du PALM et probablement également avec des milieux dignes de protection tels que haie et cordon boisé. A résoudre.

Argumentation de l'agglomération

Le projet de PQ/PPA Le Closalet est suivi par la Direction générale de l'environnement (Division Biodiversité et Paysage) depuis 2008. La sensibilité du site dans les domaines nature et paysage a été reconnue rapidement et des mesures de conservation et de remise en état favorables à la faune et la flore ont été intégrées dans la planification.

Une large zone naturelle protégée est ainsi définie afin de renforcer la continuité des boisements et prairies le long de la route de Berne. Cette zone comprend la source d'un ruisseau, le ruisseau et des surfaces plantées (remise en état final) avec des haies vives diversifiées, des aménagements favorables à la petite faune (pierrier, tas de bois, etc.) et des prairies fleuries à entretien extensif. Les éléments naturels de valeur présents actuellement (haie et cordon boisé) seront largement compensés par les aménagements intégrés dans la remise en état final de la butte (voir Annexe 4).

Le plan d'affectation n'est donc pas en contradiction avec l'armature biodiversité du PALM. Le reste de la zone naturelle protégée sera laissée en état (ruisseau et prairies extensives).

5. Discussion sur l'évaluation du projet

5.1 CE 1 – Amélioration de la qualité des systèmes de transport

Dans son rapport d'examen, p. 13, la Confédération estime que :

- *« la problématique de l'articulation du système de transports entre le périmètre compact et le reste du périmètre selon l'Office fédéral de la Statistique (OFS) n'a toujours pas été suffisamment abordée » ;*
- *« l'accessibilité motorisée est encore renforcée dans certains sites stratégiques et, plus généralement, dans l'ensemble des territoires en dehors du périmètre compact, tout particulièrement dans la partie nord de l'agglomération » ;*
- *« les liaisons MD entre le périmètre compact et le périmètre OFS ne sont traitées que sommairement, de manière ponctuelle » ;*
- *« la périurbanisation pourrait ainsi être renforcée dans certains secteurs » et que « le projet d'agglomération ne propose pas de mesures spécifiques pour y remédier ».*

Argumentation de la Confédération
Tout en prenant acte de ces éléments, mais comme déjà indiqué au point 3 « Remarques générales », les partenaires du PALM estiment que l'articulation et la coordination du projet avec le reste du périmètre OFS et du Canton souffrent d'une certaine mécompréhension de la part de la Confédération.

En effet, ces territoires sont traités par d'autres planifications (plan directeur cantonal, plans directeurs régionaux) et par d'autres stratégies, tout à la fois complémentaires et coordonnées avec le PALM et adaptées à leurs enjeux et à leurs contextes particuliers. En termes de mobilité, ces autres planifications et stratégies poursuivent des objectifs généraux identiques au PALM, soit la mise en place de conditions-cadres pour une mobilité durable, via le développement d'une offre multimodale de transports, avec des transports publics, des réseaux de mobilité douce et des nœuds d'intermodalité renforcés.

Plus concrètement, en ce qui concerne l'amélioration de la qualité des systèmes de transport dans les territoires situés aux franges du périmètre compact, dans le reste du périmètre d'agglomération selon l'OFS et le reste du canton, les éléments suivants sont à relever :

- **transports publics** : la stratégie cantonale de développement du réseau des transports publics (ferroviaires et routiers) encadre la planification et la mise œuvre de l'amélioration de l'offre RER et du réseau des bus régionaux. Celle-ci s'est traduite et se traduira encore par une forte augmentation de la qualité de la desserte TP à l'échelle de l'ensemble du périmètre d'agglomération selon OFS et de ses centres régionaux et locaux en interaction avec le périmètre compact, mais également, en réponse à l'enjeu d'accroissement de la pendularité longue distance identifié par le projet PALM 2016, à l'échelle cantonale, intercantonale et transfrontalière ;
- **mobilité douce** : en ce qui concerne la mobilité douce hors périmètre compact, les planifications se développent selon deux axes. D'une part, la stratégie cantonale de promotion du vélo intègre le rabattement des cyclistes vers les gares/haltes TP et les centres régionaux, ainsi que le développement d'un réseau complémentaire reliant l'agglomération à son arrière-pays. D'autre part, ce réseau complémentaire est précisé dans des études régionales ad hoc, à l'instar de la stratégie régionale vélo du SDNL, dont la portée géographique déborde largement les limites du périmètre compact de l'agglomération ;
- **nœuds d'intermodalité** : les secteurs hors périmètre compact mal desservis par les transports publics sont notamment traités par la stratégie cantonale de promotion du vélo (en vigueur) et par la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs (en cours d'élaboration), qui visent toutes deux à faciliter les rabattements sur les nœuds de transports publics régionaux, principalement ferroviaires, avec l'aménagement d'itinéraires cyclables et la création d'une offre de stationnement adaptée pour vélos (B+R) et voitures (P+R).

5.2 CE 2 – Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

Dans son Rapport d'examen, p. 14, la Confédération estime que *« Hormis le dispositif du futur PDCn auquel elle se réfère, l'agglomération ne traite pas du développement hors périmètre compact et n'apporte ainsi pas de solutions pour maîtriser un éventuel étalement urbain. En effet, le projet relève, comme pour la 2e génération, la présence des pôles fonctionnels situés hors périmètre compact. Toutefois, ces derniers ne sont toujours pas traités dans la stratégie urbanisation. »*

Argumentation de l'agglomération

Le traitement du développement de l'agglomération par la définition d'un périmètre compact ou périmètre de projet est un fondement du projet d'agglomération Lausanne-Morges, évalué positivement par la Confédération à plusieurs reprises.

Le périmètre compact correspond à la définition de périmètre d'agglomération du plan directeur cantonal. Cette notion vise à contrôler le développement de l'urbanisation au sein du territoire urbanisé, y compris les espaces non construits à l'intérieur de celui-ci, qui participent à sa qualité. Ils représentent un enjeu majeur pour le projet de territoire cantonal (se référer également au point 3.3 Remarques générales dans ce document).

Pour le PALM, le périmètre compact a été défini en 2007 et précisé en 2012 avec l'ensemble des 26 communes concernées, à l'échelle de la parcelle. Lors de la prochaine génération du PALM, les relations entre le périmètre compact et le périmètre OFS seront davantage développées.

Toutefois, dans un souci d'encouragement encore accru du développement urbain vers l'intérieur, il faudrait envisager une réduction du périmètre compact plutôt que son extension géographique, qui irait à l'encontre des nouvelles dispositions de la législation fédérale (LAT et OAT) ainsi que du plan directeur cantonal, approuvé par le Conseil fédéral le 31 janvier 2018.

Croissance démographique allouée par le plan directeur cantonal

Dans la 4^{e} adaptation du plan directeur cantonal la mesure A11 (Annexe 5) fixe la croissance maximale par **type d'espace** du projet de territoire cantonal (voir tableau « Mesure A11 : croissance maximale par type d'espace »). Ces différents types d'espaces sont présents dans le périmètre OFS de l'agglomération Lausanne-Morges.

Mesure A11 : croissance maximale par type d'espace		
Type d'espace	**Croissance totale maximale de 2015 à 2030***	**Croissance annuelle maximale depuis 2031**
Périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges (PALM)	75'810	+4'260
Périmètre OFS de l'agglomération (hors périmètre compact)	**Croissance annuelle maximale**	
Périmètre des centres régionaux	1.7 % de la population 2015	
Périmètre des centres locaux	1.5 % de la population 2015	
Périmètre des localités à densifier	1.5 % de la population 2015	
Village et quartier hors centre	0.75 % de la population 2015	

*Les valeurs comprennent le bonus pour les logements d'utilité publique.

Le tableau « Croissance maximale par horizon temporel » indique, par type d'espace et à différents horizons, la croissance absolue allouée par la mesure A11 du PDCn.

La croissance à l'horizon 2030 pour les centres régionaux et locaux ainsi que pour les localités à densifier et les villages et quartiers hors centre ne représente que 14% de la croissance totale**.** L'extension de la zone à bâtir hors du périmètre compact est donc fortement maîtrisée.

Croissance maximale par type d'espace et horizon temporel dans le périmètre OFS				
Type d'espace	Population 31.12.2015	Croissance accordée par la mesure A11 2015-2030 [habitants]	Pourcentage par rapport à la croissance totale du périmètre OFS [pourcent]	Croissance accordée par la mesure A11 2015-2040 [habitants]
PALM	284'261	+75'810	85.7%	+118'410
Centre régional	14'442	+3'803	4.3%	+6'258
Centre local	8'289	+1'985	2.2%	+3'228
Localités à densifier	1'955	+488	0.6%	+781
Village et quartiers hors centre	53'766	+6'383	7.2%	+10'405
Total	**362'713**	**+88'469**	**100%**	**+139'082**

Les différents types d'espace du projet de territoire cantonal sont localisés sur la carte « Périmètre d'agglomération OFS, PALM 2016 » (voir Annexe 6).

Maîtrise de l'étalement urbain hors du périmètre compact

La mesure A11 du PDCn prévoit un délai de 5 ans après l'adoption du plan directeur cantonal par le Grand Conseil (juin 2022) afin que les communes surdimensionnées soumettent leurs plans d'affectation révisés à l'approbation du Canton. Cette disposition est ainsi à même de maîtriser l'étalement urbain, puisqu'elle vise à faire correspondre la zone à bâtir avec les besoins à 15 ans comme le prescrit l'article 15 LAT. En outre, la mesure A11 prévoit que le Canton puisse, dans l'intervalle de la révision des PGA, s'opposer à la délivrance de permis de construire dans des zones constructibles excédentaires et mal situées ainsi que d'y établir des zones réservées cantonales si les communes ne le font pas elles-mêmes.

La carte « Périmètre d'agglomération OFS, PALM 2016 » (voir Annexe 6) indique les villages ou quartier hors centre qui devront réviser leur plan d'affectation en raison du surdimensionnement de leur zone à bâtir d'habitation et mixte. Sur l'ensemble du périmètre OFS, cela représente un total de vingt-cinq communes.

La carte indique également les communes dans lesquelles une zone réservée (mise à l'enquête publique) a été établie hors du périmètre compact d'agglomération depuis le 18 janvier 2016. Sur l'ensemble du périmètre compact, cela représente un total de 11 communes.

générations (par exemple, diagnostic, projet de territoire, enjeux et objectifs) et à limiter à l'état de la mise en œuvre et aux listes des mesures la partie mise à jour lors de chaque révision de projet.

7.2 Mesures infrastructurelles prêtes à réalisées au début 2019

Selon les informations disponibles à ce jour, certaines mesures infrastructurelles retenues par les offices fédéraux dans la liste A pouvant bénéficier d'un cofinancement fédéral seront prêtes à être réalisées durant le premier semestre 2019, soit avant l'adoption annoncée de l'arrêté fédéral et la signature des Accords sur les prestations et des conventions de financement. A moins de retarder de 6 à 12 mois le début des travaux, les mesures concernées perdraient leur cofinancement fédéral en cas de début anticipé des travaux sans autorisation préalable de l'office fédéral compétent. Une telle situation doit être évitée à tout prix.

Aussi, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) doit autoriser les instances concernées à débuter les travaux sans risque de perdre le financement fédéral lorsque celui-ci sera confirmé par les Chambres. Ce principe devrait pourvoir s'appliquer à toutes les mesures, tant les mesures importantes que les mesures plus modestes, par exemple celles retenues dans les paquets de mesures bénéficiant d'une contribution forfaitaire. Conformément à la pratique actuelle de l'Office fédéral des routes (OFROU), une telle autorisation de début anticipé des travaux serait délivrée sans l'assurance d'obtenir l'éventuel cofinancement fédéral qui serait accordé par la suite, avec l'adoption de l'Arrêté fédéral.

Lausanne, le 18 avril 2018

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral du développement territorial ARE
Programme en faveur du trafic d'agglomération

Requêtes pour l'entretien technique Projet d'agglomération Chablais de 3e génération

Date: 08.02.2018

1 Salutations

Effectué par l'ARE

2 Introduction

Effectué par l'ARE

3 Remarques générales

3 a) Prise en compte des communes de Bex et Ollon

Chablais Agglo et le Canton de Vaud regrettent que les mesures prévues sur les communes de Bex et Ollon ne soient pas prises en compte. Ces communes ont pourtant été réintégrées, lors de la dernière révision de l'Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUMin), à la liste des villes et agglomérations ayant droit à des contributions (VACo). Ne pas considérer Bex et Ollon dans le résultat de l'examen et donc ne pas entrer en matière sur le financement des mesures les concernant, risque de fragiliser la dynamique institutionnelle instaurée depuis plusieurs années dans l'agglomération. De plus, cette décision péjore le développement cohérent du projet de territoire présenté par l'agglomération.
Enfin, il convient de rappeler que le territoire du projet d'agglomération ne comprend que la partie des communes se situant en dessous de 550 m d'altitude. Toutes les mesures de Bex et Ollon se concentrent sur ce territoire et non sur l'ensemble de la commune (cf. carte ci-jointe). De plus, les communes de Bex et d'Ollon disposent d'un périmètre compact d'agglomération reconnu dans Plan directeur cantonal du Canton de Vaud, approuvé par le Conseil fédéral le 31 janvier 2018.
I

Pour rappel, les mesures situées sur Bex et Ollon sont les suivantes :

<u>en priorité A</u> :
6153.3.097, Développement du réseau de bus d'agglomération
6153.3.018, Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmerie à Bex
6153.3.019, Aménagements en faveur de la mobilité douce, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex
6153.3.024, Liaison principale de mobilité douce entre Ollon et le Rhône
6153.3.027, Liaison principale de mobilité douce entre Bex, le Rhône et Massongex
6153.3.030, Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon – tronçon Bruet-Lombard
6153.3.031, Réaménagent de la route d'Aigle à Bex

Office fédéral du développement territorial ARE
Worblentalstrasse 66, 3063 Ittigen
Adresse postale : 3003 Berne
Tél. +41 58 461 12 17
aline.corpataux@are.admin.ch
www.are.admin.ch

6153.3.039, Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon
6153.3.042, Sécurisation de la route Industrielle à Ollon
6153.3.044, Interface à la gare CFF de Bex
6153.3.048, Interface à la halte AOMC d'Ollon

en priorité B :
6153.3.015, Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Ollon et Bex le long de la RC
6153.3.028, Liaison de mobilité douce entre Ollon, le Rhône et Muraz

Contrairement à ce qui est indiqué en début du chapitre 5.2.2. du projet de rapport d'évaluation, ces mesures sont pertinentes pour l'efficacité du projet et contribuent à la mise en œuvre cohérente :

- de la stratégie en matière de mobilité douce : les mesures concernées participent à la création d'un réseau d'itinéraires de mobilité douce directs entre les localités de l'agglomération pour les déplacements quotidiens et permettent d'assurer des franchissements sûrs du Rhône pour la mobilité douce.
- de la stratégie en matière de gestion multimodale du réseau routier : les mesures concernées participent à la réduction du trafic à l'intérieur des centralités et des territoires de projet, à la modération générale du trafic, à la progression des TP et à la sécurisation du réseau routier et la revalorisation des secteurs sensibles.
- de la stratégie en matière de transports publics : les mesures concernées participent au renforcement de l'accessibilité de l'agglomération par le réseau ferroviaire, à l'organisation d'une desserte en TP complète mais différenciée et à la mise en place d'un réseau de TP plus efficace, accessible et attractif.

Ecarter ces mesures en raison de la situation de Bex et Ollon hors du périmètre OFS, n'est donc pas pertinent.

Par ailleurs, la pertinence d'ajouter Bex et Ollon au périmètre OFS a déjà été entendue puisque ces communes figurent dans la liste pour les projets de 4e génération.

Chablais Agglo et le Canton de Vaud relèvent par ailleurs que certaines de ces mesures, bien que situées territorialement sur Bex et Ollon, ont clairement une importance et un effet marqué à l'échelle de l'agglomération et méritent d'être prises en compte au moins à ce titre. Chablais Agglo insiste pour que les mesures suivantes soient réintégrées :

- **6153.3.097 – Développement du réseau de bus d'agglomération : Ollon et Bex**
- **6153.3.030 – Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon**
- **6153.3.042 – Sécurisation de la route Industrielle à Ollon**
- **6153.3.044 – Interface à la gare CFF de Bex**
- **6153.3.048 – Interface à la halte AOMC d'Ollon**

3 b) Coordination des projets liés à l'agglomération sur Monthey et Collombey-Muraz

Comme relevé dans le chapitre 2 du rapport d'examen de la Confédération relatif au projet d'agglomération du Chablais, la force de ce projet réside dans l'amélioration de la desserte en transports publics (TP) grâce à la mise en place d'un réseau de bus d'agglomération qui viendra se greffer sur la « colonne vertébrale » qu'est le réseau ferroviaire et dont le projet clé est la sécurisation de la ligne ferroviaire Aigle–Ollon–Monthey–Champéry (AOMC).

Si la mise en œuvre de cette amélioration des transports publics urbains est l'élément clé pour les TP dans la liste des mesures retenues pour ce projet d'agglomération de 3e génération (PA3), elle est aussi intimement liée à la réalisation prochaine de la sécurisation de l'AOMC dont le début des travaux est prévu en 2020, sous réserve des résultats et adaptations découlant de l'enquête publique autour de ce grand projet ferroviaire.

Par ailleurs, le chapitre 2 relève également que la réalisation conjointe d'un terminal régional de transport combiné à Monthey et d'une nouvelle route d'accès au secteur industriel fait diminuer significativement le trafic des poids lourds dans le centre-ville de Monthey. La mise en place de nouveaux accès routiers et ferroviaires pour le site chimique de Monthey est donc également une des

pièces majeures du « puzzle » de projets à mettre en place, pour assurer la réussite du projet d'agglomération de 3e génération du Chablais.

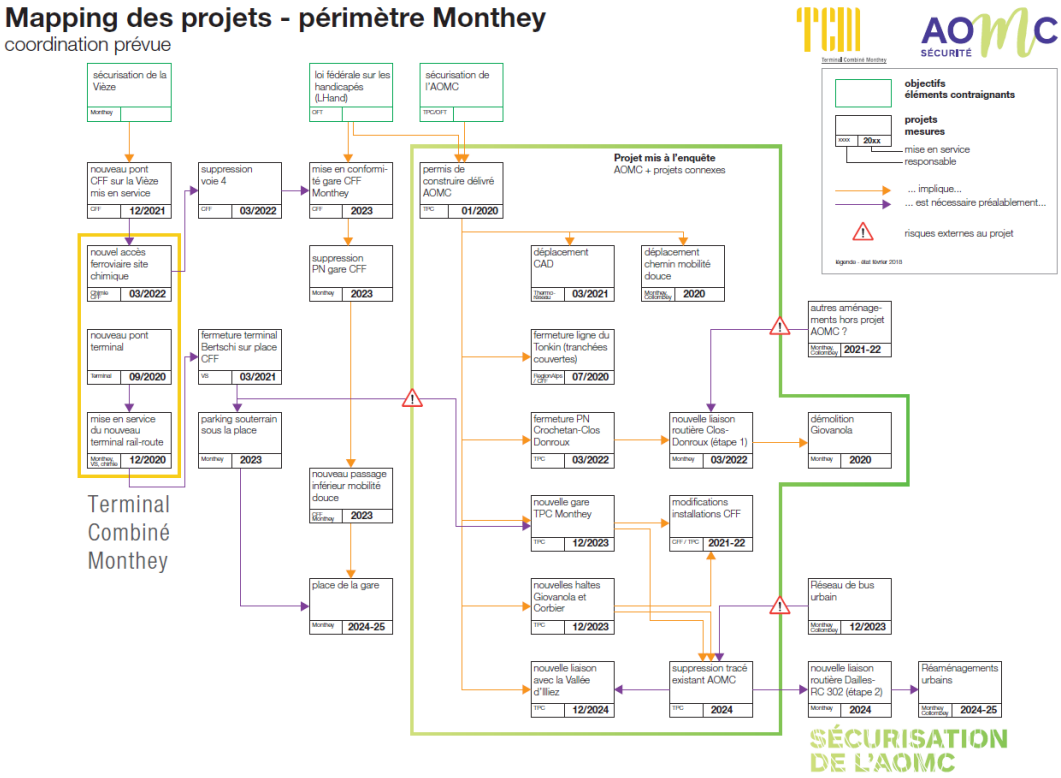
Plusieurs autres projets, financés par d'autres moyens que ceux liés aux ressources libérées par la Confédération pour les projets d'agglomération de 3e génération vont également être réalisés en parallèle. Parmi ceux-ci, le projet majeur de la sécurisation de l'AOMC est certainement la pièce décisive de ce puzzle de projets à réaliser. D'autres projets, tels que le remplacement du passage à niveaux CFF de Clos-Donroux ou la mise aux normes LHand de la gare CFF de Monthey sont à prendre en compte également.

Le masterplan proposé par les TPC (voir en annexe) met bien en évidence l'imbrication des divers projets qui doivent se réaliser entre 2019 et 2023 dans ce périmètre étroit et dans un environnement urbain dense.

La gestion d'ensemble de ces projets met en évidence la complexité posée par leur coordination, dont le respect de la chronologie de réalisation est essentiel pour assurer leur succès.

Après plus de six mois de coordination entre ces projets pour établir une planification réaliste, il convient de relever l'importance de chacun d'entre eux. Surtout, si un de ces projets ne se réalise pas, ou est fortement décalé dans le temps l'ensemble du système de TP sera péjoré /remis en cause. A titre d'exemple, si la nouvelle entrée routière sur le site chimique n'est pas réalisée, il ne fait pas sens de construire le terminal et la nouvelle entrée ferroviaire destinée au trafic des marchandises. Si cette nouvelle infrastructure ferroviaire ne se fait pas, les surfaces nécessaires au trafic ferroviaire de marchandises en gare de Monthey doivent être maintenues en leur site actuel à l'ouest de la gare CFF existante et ne seront pas libérées pour permettre la réalisation du projet de sécurisation de l'AOMC. De plus, les CFF ont l'obligation légale de desservir un embranché tel que le site chimique de Monthey et s'opposeront à toute mise à l'enquête de projets qui risquent de les mettre en opposition avec leurs obligations légales en force.

La gestion des divers flux financiers nécessaire au financement ainsi que la disponibilité des fonds au moment adéquat/adapté/approprié est également un élément à maîtriser pour assurer la réussite de l'ensemble des opérations prévues.



Le mapping ci-dessus présente cette nécessaire coordination des opérations. Cette proposition est la plus réaliste pour tenter d'arriver à un résultat qui corresponde aux attentes de tous. Elle implique

toutefois que des solutions appropriées soient trouvées pour assurer le financement des accès routiers à la nouvelle entrée du site chimique car celle-ci constitue un des premiers éléments à réaliser dans une temporalité ne pouvant s'accorder sur un horizon de réalisation « C ».

Au vu de ces éléments, Chablais Agglo demande le retour de cette mesure en priorité A.

Afin de démontrer la nécessité de cohérence et l'impact important des mesures mentionnées ci-dessus, tout particulièrement la problématique délicate du nouvel accès routier au site chimique, qui conditionne les autres mesures en aval, Chablais Agglo demande instamment à l'ARE de procéder à une visite des lieux, d'entente avec l'OFT et l'OROU, avant toute décision.

4 Discussion sur la priorisation des mesures

1.1 Mesure 6153.3.097, Développement du réseau de bus d'agglomération

Le bus d'agglomération est l'un des projets phare de Chablais Agglo en matière de mobilité. Par rapport à d'autres éléments structurants en matière de mobilité qui sont soutenus par des fonds ad hoc mis en place par la Confédération comme la sécurisation de l'AOMC dont 85% des coûts d'investissement seront financés via la loi fédérale sur les chemins de fer (LCF) (le solde -15%- étant financé par l'Etat du Valais et les deux communes territorialement concernées), ce développement d'un réseau de bus d'agglomération ne peut disposer d'une aide fédérale qu'autour du présent projet, conformément au cadre légal fédéral mis en place autour des projets d'agglomération.

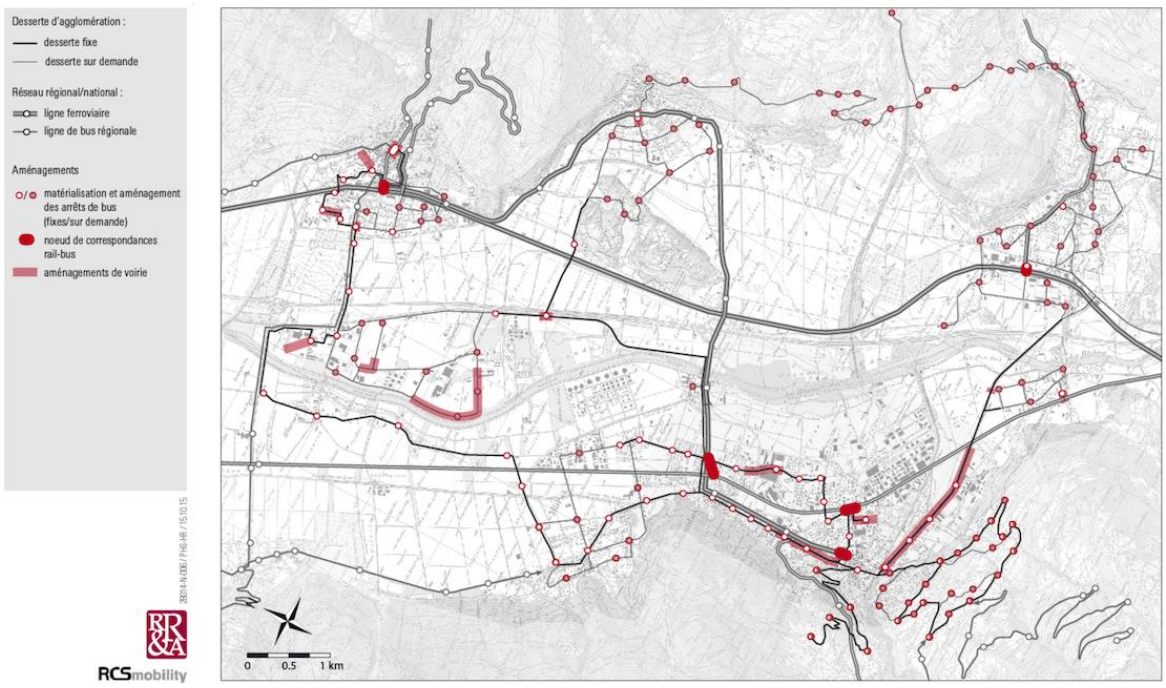
La mise en place de ce réseau de bus urbain traduit de manière visible et forte, la volonté de coopération des communes de l'agglomération et représente d'ailleurs un engagement financier conséquent de leur part, tant à l'investissement que surtout à l'exploitation. Il constitue également une pièce maîtresse de la stratégie de mobilité que les communes souhaitent développer sur l'agglomération, en mettant en place un service de transport innovant à même de couvrir une très large part des attentes et demandes de la population de ce territoire urbain très spécifique. Et donc à même d'impulser un changement des pratiques de mobilité sur l'ensemble de l'agglomération.

Compte tenu de ses caractéristiques, ce projet de desserte ne peut être morcelé sans conséquences pour les communes qui resteraient dans le projet. D'une part, une exclusion de Bex et Ollon du projet aurait des répercussions financières (reports importants de charges) pour les autres communes. D'autre part, l'efficacité globale du projet en termes de report modal et d'assainissement de la qualité de l'air serait réduite. En effet, si les mouvements internes à l'agglomération représentent plus de 20% de l'ensemble des déplacements générés par l'agglomération, 30% à 35% de ces mouvements internes sont produits par les communes de Bex et Ollon en direction des centres d'Aigle et Monthey (moyennes des données du recensement de la population de 2000 et des relevés structurels de 2011 à 2013, voir chapitre 4.3.1 « *Mobilité générale* » du projet d'agglomération.

Par ailleurs, il est à noter que le coût des aménagements situés sur Bex et Ollon ne se monte pas à 1/3 du coût global de 2.4 mio CHF, mais à seulement 14,1% de ce coût, soit à Fr 339'000.- (cf. détail en encadré). Le non subventionnement de cette petite partie de l'investissement aurait donc des répercussions sans rapport d'échelle avec le montant en question.

Chablais Agglo demande dès lors une prise en compte de cette mesure sur l'entier du périmètre.

Le montant global de la mesure, de 2.4 mio CHF, a été chiffré comme suit :
• 40 paires d'arrêts fixes en zone urbaine, dont trois quart sont à aménager ou compléter, pour un investissement moyen de Fr 58'000 par paire d'arrêts.
• 15 paires d'arrêts fixes hors zone urbaine à aménager ou compléter, pour un investissement moyen de Fr 22'000 par paire d'arrêts.
• 100 paires d'arrêts sur demande, avec aménagement minimal pour un investissement moyen de Fr 3'500 par paire d'arrêts.
Les communes de Bex et Ollon situées hors périmètre OFS comptent 3 paires d'arrêts fixes en zone urbaine, 2 paires d'arrêts fixes hors zone urbaine et 47 paires d'arrêts à la demande. Le coût des aménagements d'arrêts prévus sur ces deux communes est ainsi d'environ Fr 339'000.-, ce qui équivaut à 14,1% du coût global annoncé de la mesure.



1.2 Mesure 6153.3.042, Sécurisation de la route Industrielle à Ollon

Comme son nom l'indique, la "route Industrielle" (RC790) assure l'accès aux zones industrielles d'Aigle à partir de la jonction autoroutière A9 de St-Triphon. Elle est donc empruntée par un trafic routier composé en grande partie de poids-lourds.

Elle longe les Gouilles du Duzillet, qui représentent un lieu de détente important pour la population de l'agglomération et sont fortement fréquentées du printemps à l'automne.

Le projet a principalement pour but de créer un cheminement sécurisé pour l'accès des piétons et cyclistes à la zone de détente, et de leur éviter une cohabitation dangereuse avec le trafic sur la route Industrielle où les vitesses sont élevées.

Ce projet s'intègre par ailleurs au projet de requalification du Rhône.

Ainsi, bien que situé territorialement sur la commune vaudoise d'Ollon, ce projet concerne essentiellement des usagers de l'agglomération, tant au niveau routier (accès à la zone industrielle d'Aigle, échanges de trafic interne au périmètre d'agglomération pour les communes d'Aigle, Monthey et Collombey-Muraz) qu'au niveau de la mobilité douce (zone de détente importante pour la population de l'agglomération).

Chablais Agglo demande dès lors une prise en compte de cette mesure.

1.3 Mesures 6153.3.044, Interface à la gare CFF de Bex et 6153.3.048, Interface à la halte AOMC d'Ollon

La gare CFF de Bex et la halte AOMC d'Ollon jouent un rôle important d'interconnexion entre les réseaux ferroviaires et régionaux qui irriguent l'agglomération. Ces interfaces seront également régulièrement desservies par le nouveau bus d'agglomération.

Leur aménagement est cependant aujourd'hui minimaliste, insuffisant (notamment parce qu'ils ne respectent pas encore les exigences liées à la LHand (peu sûr et inconfortable).

Les projets prévus apporteront de fortes améliorations, au niveau des conditions d'accès et de correspondances, de la sécurité des usagers, des équipements et des services.

Ils participeront donc au renforcement de l'accessibilité de l'agglomération par le réseau ferroviaire, à l'organisation d'une desserte en TP complète mais différenciée et à la mise en place d'un réseau de TP plus efficace, accessible et attractif. Les équipements multimodaux prévus permettront également de favoriser des pratiques de mobilité s'appuyant sur les modes collectifs doux et partagés.

Ils conduiront ainsi à un renforcement de leur fréquentation par la population de l'agglomération.

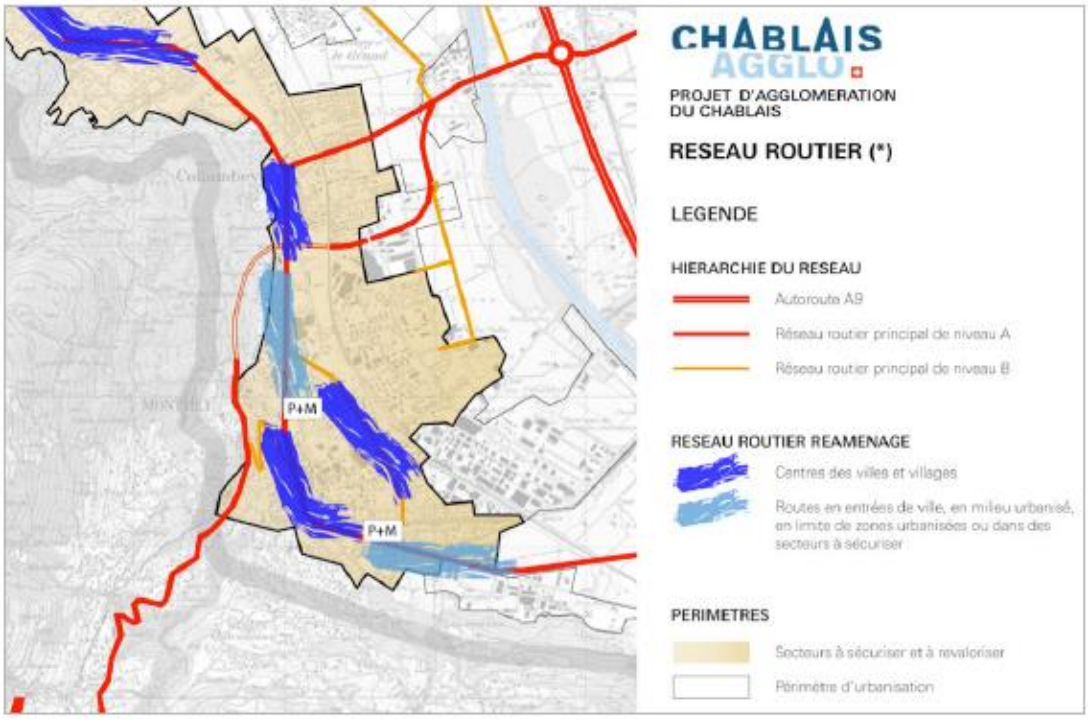
Chablais Agglo demande dès lors une prise en compte de ces mesures.

1.4 Mesure 6153.3.040, Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey

La mise en place de cette nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier de Clos-Donroux fait partie des mesures identifiées par la commune de Monthey et qui sont intégrées dans le document « Concept général de la mobilité » validé en 2013 par les autorités de la commune de Monthey.

Le projet de sécurisation de la ligne de l'AOMC a déclenché, par le biais des dispositions légales découlant des règles d'application de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCF), la nécessité de remplacer le passage à niveaux actuel par un dénivelé routier.

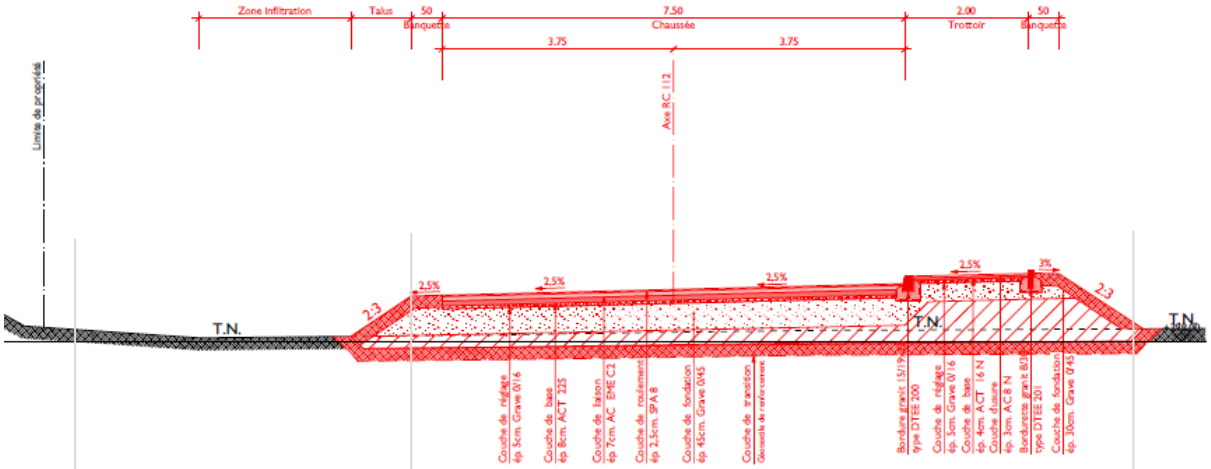
Comme il s'agit d'une route cantonale avec ses exigence en terme de gabarit et de fluidité du trafic TIM, la commune de Monthey et le Canton du Valais ont convenu que cet axe devait être rapatrié, une fois les travaux achevés, comme voirie faisant partie du patrimoine routier de la commune de Monthey.



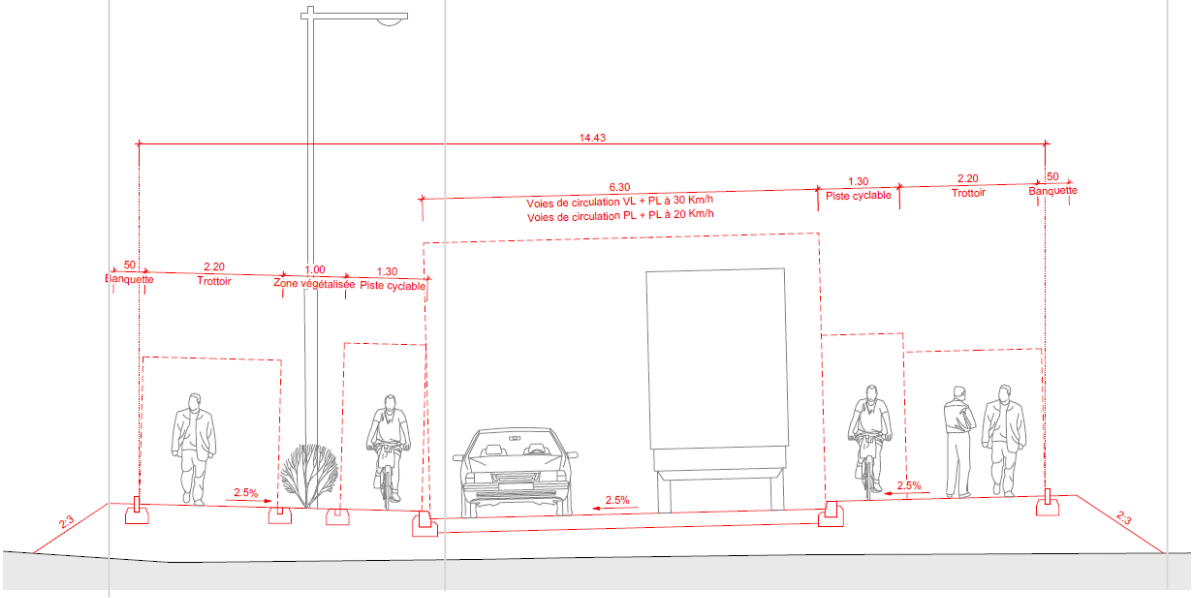
Projet d'agglomération du Chablais, réseau routier | team+ (extrait)

Cette approche permet ainsi à la commune de prendre en compte ses objectifs de modération du trafic à l'intérieur de son centre bâti et de mettre en œuvre les mesures de modération y relatives (intégration, protection contre le bruit, mesures de modération du trafic TIM, dissuasion pour le trafic de transit des véhicules, etc.).

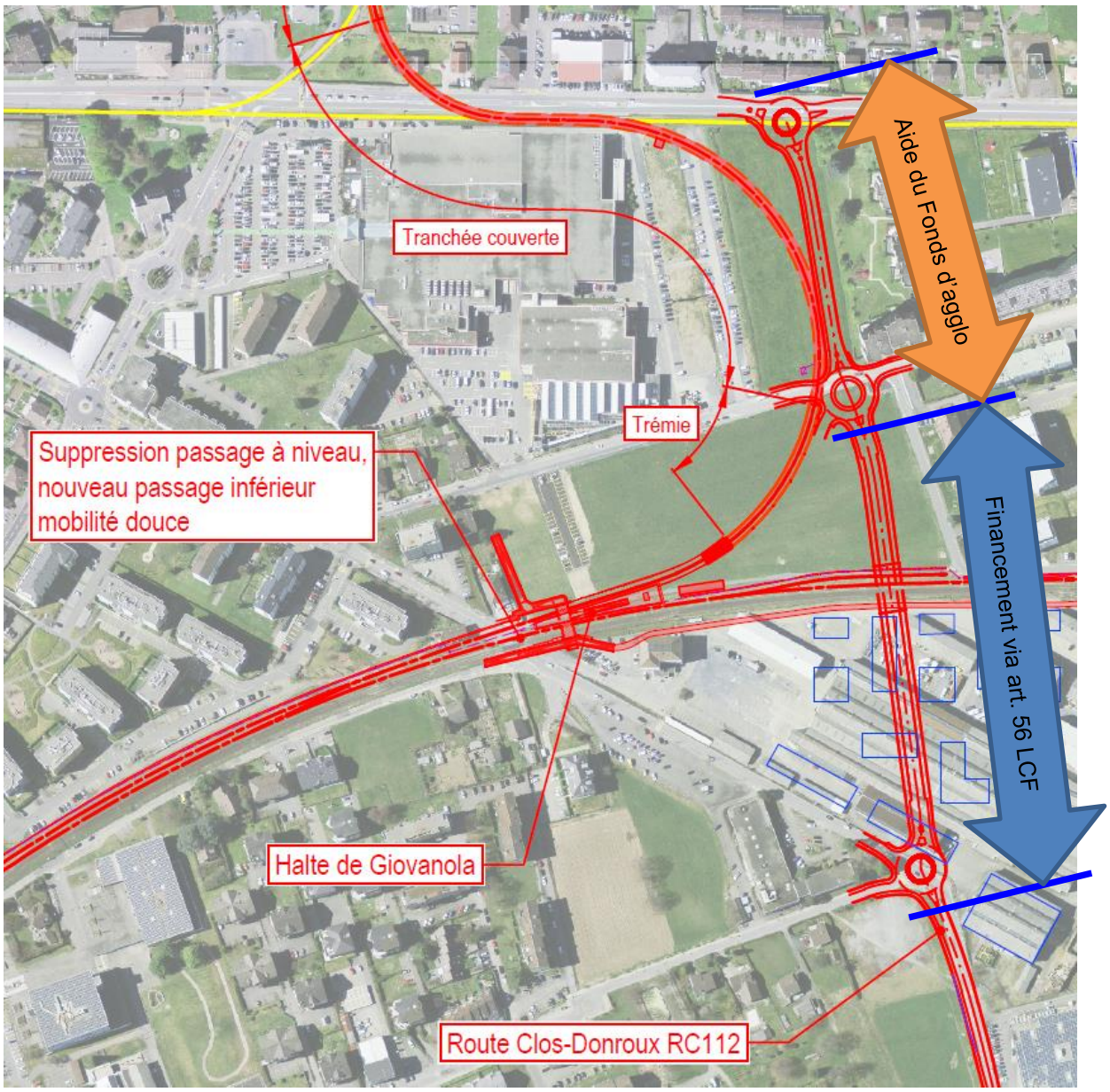
Coupe-type « route cantonale », chaussée à 7.50 mètres



Coupe-type « commune », chaussée à 6,30 mètres



La réalisation de cette mesure est liée à la mise en œuvre de la sécurisation de l'AOMC, dont les travaux devraient démarrer vers 2020. La mise à l'enquête du projet de sécurisation de l'AOMC est prévue durant le premier semestre 2018.



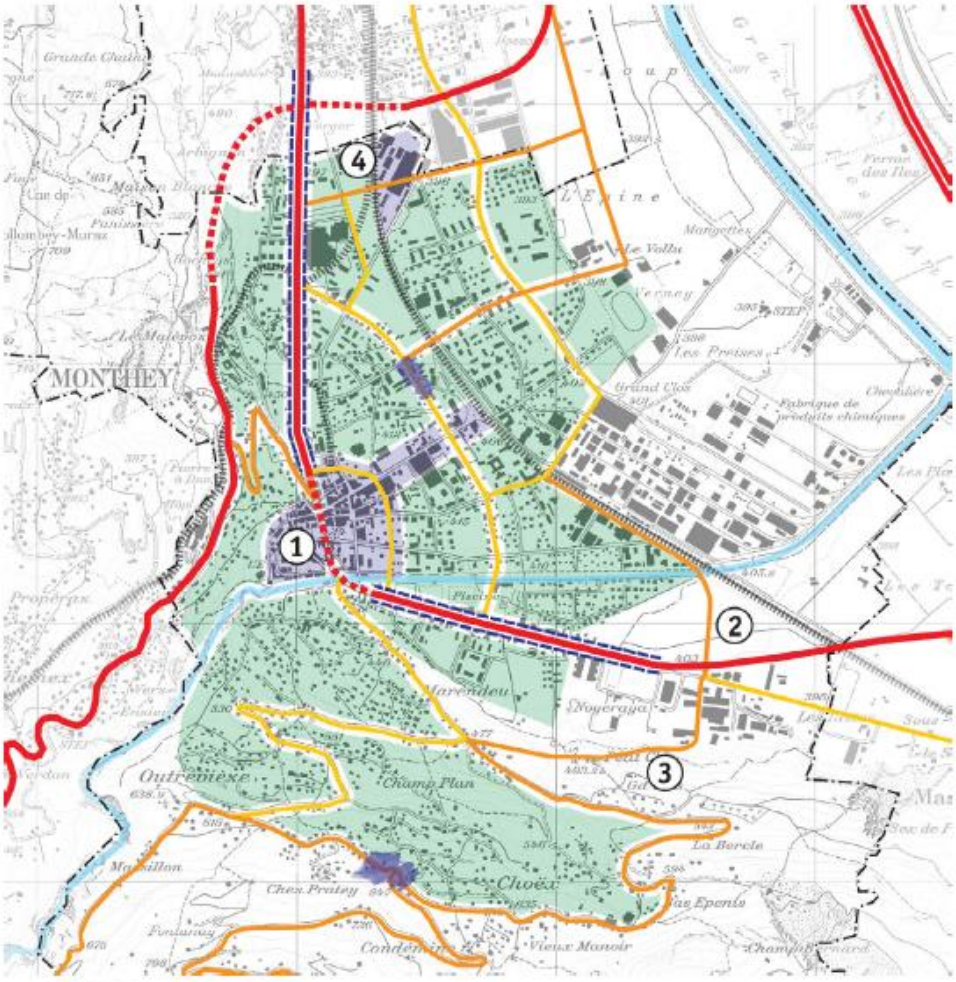
Une part du financement (celle découlant directement des exigences liées à la LCF) est désormais prise en charge par les moyens mis à disposition par l'OFT, pour ce projet de sécurisation de l'AOMC.
Depuis le dépôt du projet en décembre 2016 auprès des services de l'ARE, cet élément a par ailleurs fortement évolué, avec la réduction du gabarit de la chaussée routière (passage d'une largeur de 7,50 à 6,30 mètres, Il a aussi été retenu de de ne plus avoir de tranchée couverte sous le quartier Gessimo, ce qui se traduit par une économie sensible sur le devis prévisionnel des travaux.
Le devis de ce projet (ouvrage routier COMPLET, soit de la route cantonale à la route de Clos Donroux), est devisé à environ 15,5 Mio. CHF (HT).

La part prise en charge par les moyens de l'art. 56 LCF : ~ 10,0 Mio. CHF (HT).

La part pour laquelle une aide du fonds d'agglo est demandée : ~ 5,5 Mio. CHF (HT).

Il convient donc de tenir compte de cette réduction des coûts, en lien avec les montants initialement annoncés dans la fiche 7.8, lors du dépôt du projet d'agglomération Chablais

Une fois mise en place (soit vers 2022/2023), la hiérarchisation du réseau routier se présentera comme suit :



LEGENDE

- Autoroute A9
- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire I
- Réseau routier secondaire II
- Axes structurants d'entrée de ville
- Secteurs modérés sur le réseau secondaire
- Zones à vitesse modérée (zones 30 ou zones de rencontre)

1 Tunnel sous le centre-ville

2 Liaison des Saphirs

3 Liaison de Choëx

4 Liaison Clos-Donroux

Les objectifs de la commune de Monthey (objectifs coordonnés avec la commune voisine de Collombey-Muraz) sont de dissuader complètement le transit des poids lourds et de proposer un réseau où les utilisateurs de la voiture sont incités par des mesures simples apportées à l'espace public, à lever naturellement le pied.

La chaussée est redimensionnée, des pistes cyclables sont installées, les trottoirs mis en valeur.

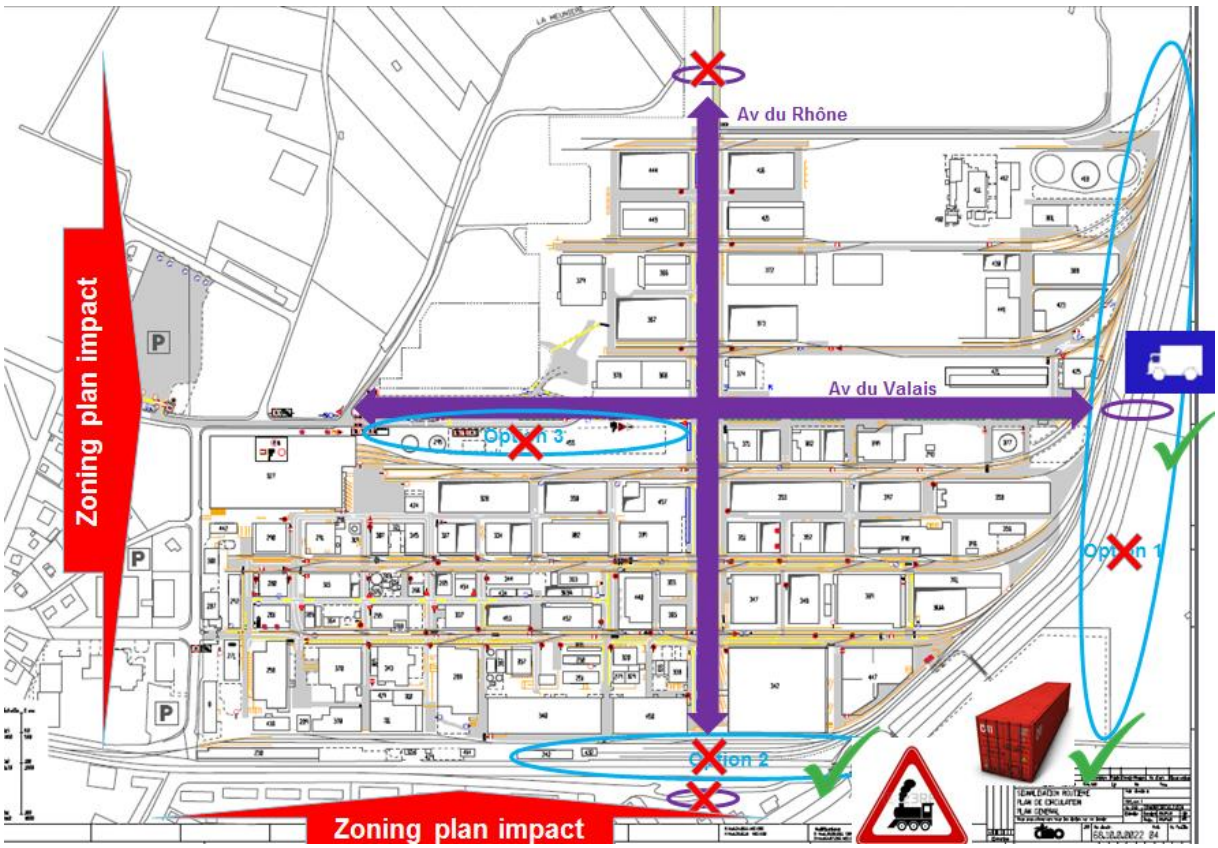
Photos de l'avenue de l'Europe « avant/après »

C'est donc par des mesures ciblées sur les voiries communales, qu'une forte modération sera mise en place pour limiter au strict nécessaire la mobilité individuelle motorisée.

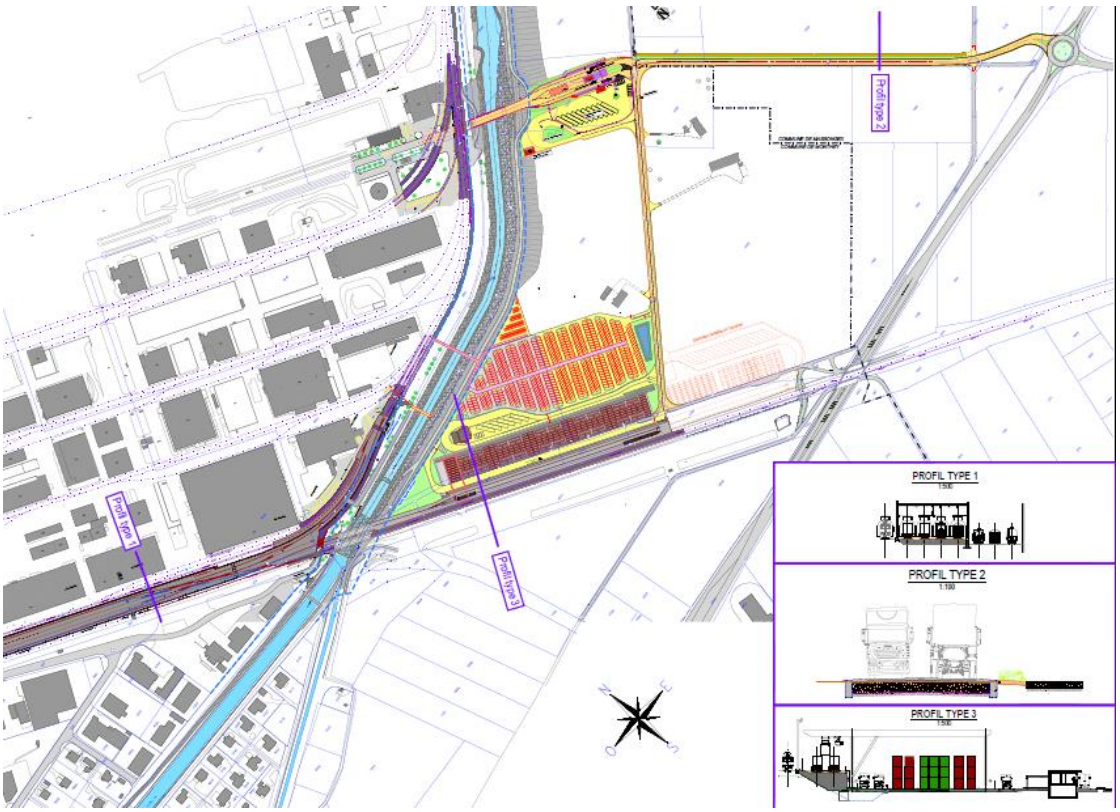
Au vu de ces éléments, Chablais Agglo demande le retour de cette mesure en priorité A (la mise à l'enquête se faisant au second trimestre de 2018, avec une réalisation devant se faire dans l'année suivant la délivrance du permis de construire), mais avec la prise en compte d'une réduction des coûts d'investissements à considérer pour aide financière, qui est désormais ramenée à CHF ~5.5 Mio (HT).

1.5 Mesure 6153.3.095, Terminal régional de transport combiné de Monthey - Nouvelle entrée routière

Le site chimique est l'un des principaux pourvoyeurs d'emplois de la région de Monthey. Il est aussi le plus gros générateur de trafic poids lourds du périmètre de l'agglomération du Chablais en raison du nombre élevé de mouvements liés aux activités du site. Ce dernier a une organisation interne qui découle des contraintes données par les infrastructures en place (routes, voies, ferrées, etc.), telles qu'elles ont été réalisées au fil des années sur la base du plan directeur du site. L'image ci-dessous illustre le fait que la seule possibilité d'implantation pour un accès routier est du côté sud-est et elle implique de franchir la Vièze.



La demande de financement présentée dans le cadre du projet d'agglomération porte sur la nouvelle entrée routière du site industriel qui s'accrochera à la future route d'accès au terminal. La localisation de cette nouvelle entrée est dictée par l'organisation interne existante du site et inclut en particulier un nouveau point de franchissement de la Vièze.

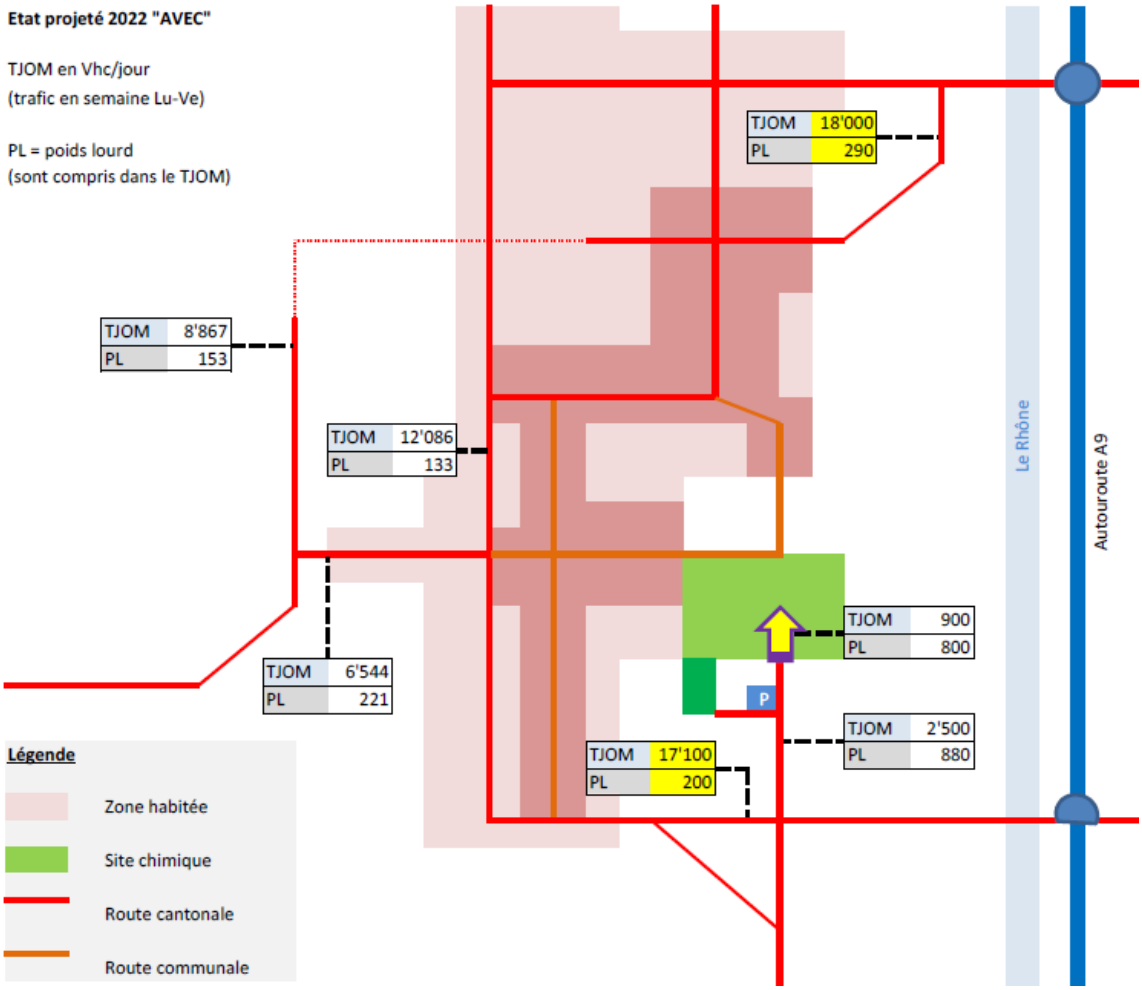


Conformément aux demandes reçues depuis le dépôt du dossier d'agglomération de 3e génération, les places de stationnement ont toutes été regroupées au même endroit vers le terminal combiné. Seules les activités liées à la loge d'entrée du site chimique (contrôles, sécurité, etc.) restent désormais vers le nouveau point de franchissement de la Vièze.

Il convient de relever que certaines critiques émises concernent en réalité le positionnement de la route d'accès au terminal, laquelle n'est pas l'objet de la présente mesure. Il ne s'applique pas à la mesure elle-même, qui porte sur une aide pour la réalisation de la nouvelle entrée au site.

L'ensemble de ce projet (dont le terminal combiné de Monthey, ses compléments d'installations ferroviaires et sa route d'accès) a fait l'objet d'études et de procédures incluant les questions environnementales qui ont conduit à retenir la solution globale présentée, ceci d'entente avec les services techniques cantonaux et fédéraux concernés.

Ce projet, d'un investissement total avoisinant CHF 70 millions, arrive à bout touchant et sera mis à l'enquête d'ici l'été 2018. La réalisation devrait démarrer en 2019, pour permettre une mise en service à fin 2020 ou au plus tard en 2021. Il est donc erroné d'affirmer que le degré de maturité du projet est insuffisant. L'argumentaire mentionné dans la version provisoire du rapport, qui recommande de différer cette mesure en priorité C est manifestement sans fondement.



Par ailleurs, la mise en place du terminal combiné rail-route de Monthey aura pour conséquence directe de sortir une part significative du trafic des poids lourds et ainsi de réduire leurs nuisances directes ou indirectes sur les centres de Monthey et Collombey-Muraz. En concentrant ce trafic sur le segment routier entre la jonction A9 de Bex et le nouvel accès .au site chimique, le parcours des véhicules lourds est optimisé au mieux des possibilités offertes.

Enfin, la création de la nouvelle entrée au site industriel est indispensable dès la construction du nouveau terminal combiné de Monthey. Ce nouvel accès devra accueillir au plus tôt l'entier du trafic routier lourd tant pour le site chimique que pour celui lié au nouveau terminal combiné de Monthey.

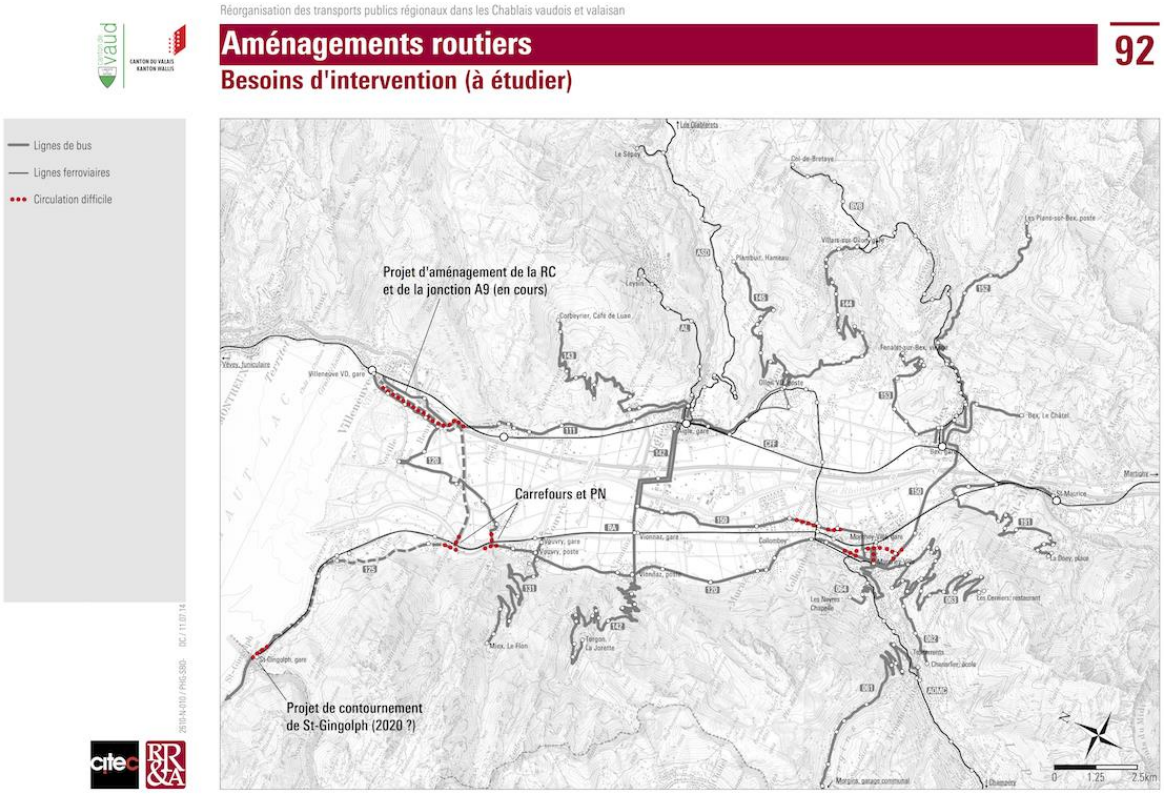
Un report de la réalisation de ce nouveau point d'accès au site chimique n'est pas acceptable et remettrait en question plusieurs autres projets (sécurisation de l'AOMC et réalisation du terminal combiné notamment).

Au vu de ces éléments, Chablais Agglo demande le maintien de cette mesure en priorité A.

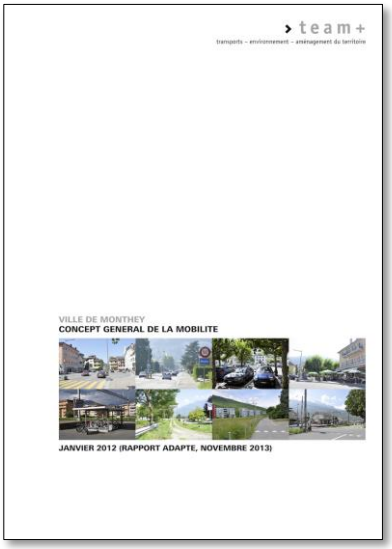
5 Discussion sur l'évaluation du projet

1.6 CE 1

Le projet de rapport d'évaluation considère que « *le PA ne permet pas d'optimiser l'exploitation du réseau routier en vue notamment d'une amélioration de la progression des TP ou d'une maîtrise des flux TIM* ». Chablais Agglo tient à préciser qu'une évaluation des besoins en aménagements en faveur de la progression des TP a été réalisée fin 2014 dans le cadre de l'étude de développement du réseau de bus régional (cf. cartographie ci-après). Le réseau de bus d'agglomération parcourant, dans les lieux critiques en matière de trafic, les mêmes axes que le réseau régional planifié. Selon cette évaluation, seuls certains axes situés sur la commune de Monthey apparaissent comme problématiques pour la progression des bus.



Les mesures de liste A, 6153.3.001, Requalification de l'avenue du Simplon à Monthey et 6153.3.005, Régulation du trafic en entrée de Monthey entendent résoudre le problème identifié par l'étude précitée de progression des bus dans Monthey. Les mesures de liste B, 6153.3.002, Requalification de la route de Lausanne à Aigle et 6153.3.004, Régulation du trafic en entrée de la ville à Aigle visent également à anticiper les éventuels problèmes de progression des bus en ville d'Aigle.



Enfin, concernant Monthey en particulier, l'ensemble des mesures, dont les différents projets relatifs au réseau routier, s'inscrivent dans le cadre du Concept général de la mobilité élaboré en 2013, qui a été validé la même année par la Commune de Monthey (cf. document ci-joint).

1.7 CE 2

Pas d'éléments significatifs à apporter.

1.8 CE 3

Le projet de rapport d'évaluation considère que « *Aucune mesure de modération de trafic n'est prévue dans le PA. La hiérarchisation du réseau routier tout comme des principes clairs d'accessibilité permettant de maîtriser les flux dans les quartiers.* ».

De manière générale, la stratégie TIM proposée dans le PA prévoit des zones de modération générale du trafic ainsi que plusieurs requalifications routières dans les localités ayant également pour objectif et pour effet de modérer le trafic.

De plus, la stratégie TIM s'appuie essentiellement sur les concepts communaux déjà mis en œuvre autour de la mobilité dans les communes du périmètre. En dehors des requalifications routières documentées dans le projet d'agglomération, de nombreuses zones de modération existent (voir rapport de mise en œuvre, p. 32 de ChablaisAgglo 3) et/ou sont en projet dans les communes concernées.

1.9 CE 4

Pas d'éléments significatifs à apporter.

1.10 Compte rendu de mise en œuvre

Pas d'éléments significatifs à apporter.

6 Suite de la procédure, divers

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral du développement territorial ARE
Programme en faveur du trafic d'agglomération

Office fédéral du développement territorial ARE
Worblentalstrasse 66, 3063 Ittigen
Adresse postale : 3003 Berne
Tél. +41 58 461 12 17
aline.corpataux@are.admin.ch
www.are.admin.ch

Requêtes pour l'entretien technique
Projet d'agglomération Grand Genève de 3e génération

Date: 20.02.2018, complété par des éléments le 7 mars 2018

1 Salutations

Effectué par l'ARE

2 Introduction

Effectué par l'ARE

3 Remarques générales

L'agglomération du Grand Genève a conscience de l'importance et de la complexité du travail nécessaire à l'évaluation des projets d'agglomération. Cette tâche effectuée par l'ARE et le groupement ad hoc mandaté par elle impose un effort de compréhension de chaque contexte des agglomérations suisses.
L'agglomération du Grand Genève souhaite remercier les Offices fédéraux ainsi que les experts externes impliqués dans cette démarche, et sollicitent dans le cadre de la version provisoire du rapport explicatif, une demande de réévaluation des mesures et de la note attribuée aux critères d'efficacité.

Sur la base des documents transmis par l'ARE en lien avec la consultation sur le "projet d'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération" d'une part, et sur ceux en lien avec le "rapport d'examen de la Confédération sur la 3ème génération du projet d'agglomération du Grand Genève" d'autre part, le Grand Genève souhaite saisir l'occasion qui lui est donné dans le présent processus d'évaluation pour transmettre des informations supplémentaires sur plusieurs points et formuler quelques demandes relatives à l'évaluation de l'ARE. Le présent document les résume au travers du canevas mis en place par l'ARE.

Le Grand Genève entend les critiques formulées et les points faibles mentionnés par l'ARE et s'attachera à les prendre en compte dans la suite des processus de la politique des agglomérations. Le travail d'autocritique qui a suivi la prise de connaissance de l'évaluation de l'ARE amène le Grand Genève à convenir du manque de maturité de plusieurs mesures et à reconnaître l'évaluation pour une grande majorité des mesures. Cependant, il nous apparaît nécessaire d'apporter plusieurs éléments de clarification du Projet d'agglomération du Grand Genève pour s'assurer de sa pleine compréhension et une demande de réévaluation. Il s'agit notamment de revenir sur :

- l'évaluation de la priorisation de plusieurs mesures (cf. chap.4)
- la gestion du réseau routier au centre de Genève et le rôle de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (cf. chap. 5 ; CE1)
- les éléments réglementaires en France et en Suisse quant à l'utilisation du sol (cf. Chap. 5 ; CE2 et CE4)
- les éléments de sécurité du trafic (cf. Chap.5 ; CE3)
- l'importance de la dimension environnementale dans le projet d'agglomération (cf, Chap 5 : CE4)

Pour le surplus, le Grand Genève constate qu'à la lecture de plusieurs points dans les documents de l'évaluation (notamment sur les critères d'efficacité), la dimension transfrontalière peine à être considérée dans sa complexité. Nous souhaitons affirmer ici que, dans la continuité des projets de 1ère et de 2ème génération, le projet d'agglomération est une opportunité pour le territoire de renforcer la cohérence des planifications et des actions engagées au-delà des limites administratives, en tenant compte de la réalité du bassin de vie et d'emplois.
La grande taille de l'agglomération et les différences institutionnelles françaises et suisses conduisent à développer des stratégies coordonnées qui s'appuient ensuite sur les dispositifs, outils et projets propres à chacun des partenaires, plutôt que sur une mise en œuvre uniforme et homogène. Cette mise en œuvre différenciée est inhérente à la complexité du projet et doit être admise dans son évaluation. Enfin, la croissance très importante de l'agglomération nécessite un effort continu et soutenu pour lequel l'appui de la Confédération est nécessaire.

4 Discussion sur la priorisation des mesures

Reprenant la structure des modifications de priorités du rapport d'évaluation le présent chapitre est organisé par regroupement de mesures selon la demande de réévaluation ; en premier lieu les demandes relative à une réintégration dans la liste A, puis celles relatives à la liste Ae/Av, et enfin celles relatives à la liste B.

En première partie des sous-chapitres suivant sont systématiquement rappelés :

- la demande de réévaluation selon une succession d'horizon à comprendre comme suit Priorisation de décembre 2016 (dépôt du Projet) ➔ Evaluation ARE de janvier 2018 ➔ Demande de réévaluation au 20 février 2018
- la mention de la justification de l'ARE pour la modification de priorisation ("*en italique"*)

DEMANDE DE REEVALUATION EN LISTE A (11 mesures sur 42)

4.1 Mesure 6621.3.027, 15-1 – Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier

Demande de réévaluation: A ➔ Av ➔ A
« L'impact de cette mesure sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisant pour qu'elle puisse être cofinancée par le fonds d'infrastructure.»

Compte-tenu de l'importance du projet dans la structuration du futur réseau Léman Express (mis en service en 2019), il est demandé que l'impact du projet sur la partie suisse de l'agglomération soit reconsidéré.

Impact sur la partie suisse de l'agglomération :

La gare de Reignier constituera une véritable gare de rabattement, l'une des **portes d'entrées ferroviaire de l'agglomération**, permettant de **soulager la congestion automobile** dans la partie suisse de l'agglomération, et notamment sur le Canton de Genève. Il s'agit de la dernière gare de rabattement avant d'entrer dans la ceinture de congestion de l'agglomération centrale, elle est donc particulièrement attractive.
Avant même la mise en service du Léman Express, le nombre de voyageurs en gare de Reignier connait une croissance importante (+2,20% entre 2015 et 2016), témoignant de l'intérêt porté par les voyageurs à la desserte ferroviaire. L'attente est d'ailleurs corroborée par une enquête réalisée auprès de 700 automobilistes ; ils sont 78% à déclarer qu'ils utiliseront la nouvelle ligne, 39% de façon quotidienne, 12% de façon hebdomadaire.
Depuis 10 ans, le nombre de travailleurs frontaliers domiciliés dans ce territoire connait une augmentation constante. Ils représentent aujourd'hui 39% des actifs du territoire. De plus, les hypothèses de croissance démographiques du PA3 prévoient une croissance de l'ordre de 2%, soit **1200 frontaliers supplémentaires d'ici 2030**. Aujourd'hui, on compte près de 5000 frontaliers sur le territoire d'influence de la gare. Les pouvoirs publics se sont organisés en conséquence et mobilisent **2ha de foncier aux alentours de la gare** afin d'en faire un véritable équipement transfrontalier, au service d'une urbanisation compacte et multipolaire organisée autour des axes forts de transports collectifs.

Compte-tenu de ces éléments chiffrés objectifs, et de l'impact significatif attendu notamment sur le réseau routier structurant suisse, principalement au niveau de la route de Malagnou (via la douane de Thônex-Vallard) et l'A1 (via la douane de Bardonnex), l'agglomération souhaite

ainsi que la réalisation de la plateforme multimodale de la gare de Reignier soit réévaluée en passant de Av à A.

La gare bi-face de Reignier a vocation à devenir, avec le déploiement du Léman Express, un véritable pôle d'échange multimodal, au débouché de la vallée de l'Arve et du bassin Annecien. La structuration de ce pôle répond de façon efficace aux critères d'efficacité de la Confédération :

<u>Amélioration de la qualité du système de transports (CE1) :</u>
L'arrivée du Léman Express va permettre de réorganiser le réseau de transports publics et de reconfigurer le trafic piétonnier et cycliste. A l'horizon 2020 l'intermodalité avec le réseau ferré sera assurée par un doublement de la desserte en transports en commun : La ligne C du réseau Proximi iTi passera de 8 à 15 allers-retours par jour avec des connexions prévues vers le réseau TC d'Annemasse Agglomération ; un rabattement en Transport à la Demande pour les zones moins denses sera développé vers et depuis la gare afin de tenir compte des spécificités de l'agglomération. En complément un cheminement modes doux est programmé en direction du centre de Reignier-Esery et des hameaux de la Charmille et de Jussy de la commune voisine de Pers-Jussy (10'500 habitants). L'aménagement de l'espace public vise à inciter le recours aux modes doux : cheminements piétonniers ; stationnements vélo sécurisés et possibilité de recharge électrique. Concernant le transfert TIM-Ferroviaire, la route départementale desservant la gare compte aujourd'hui plus de 10'000 véhicules (Axe Annecy – Vallée de l'Arve - Bassin lémanique) ; le transfert modal à Reignier se concrétisera au niveau de cette plateforme d'échange où les fonctionnalités le faciliteront.

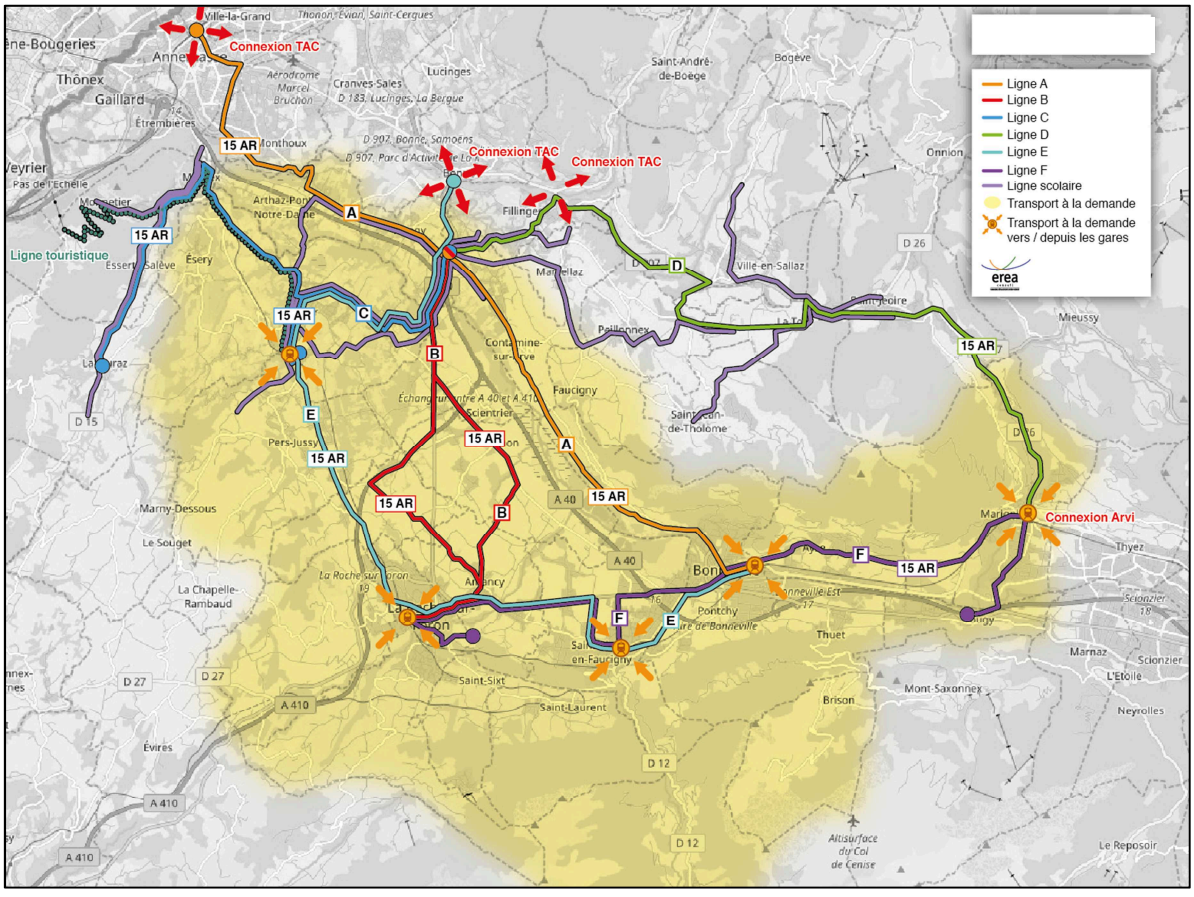


Figure : Réseau des transports en commun 2020 autour du PEM Reignier

La densification urbaine autour de la gare, rendue possible par la maitrise foncière publique de 2ha ; permettra d'augmenter le potentiel d'utilisateurs et de préserver des secteurs agricoles et naturels.

4.2 Mesure 6621.3.031, 16-20 – Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD1005 Sciez-Genève

Cette mesure a fait l'objet de demandes de compléments dans le cadre de l'entretien technique du 20 février 2018. Ceux-ci figurent en annexe de la présente note.

Demande de réévaluation: A ➔ Av ➔ A
« L'impact de cette mesure sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisant pour qu'elle puisse être cofinancée par le fonds d'infrastructure.»

Impact sur la partie suisse de l'agglomération :

Le BHNS s'inscrit sur le tracé de la ligne T71, qui connait une croissance exponentielle : + 203% de fréquentation de 2007 à 2016. Annuellement, la ligne accueille presqu'autant de voyageurs que la gare d'Annemasse avec 380'153 voyages réalisés en 2016. Ce chiffre est actuellement en stagnation faute de capacité des cars (refus de passagers aux arrêts en heures de pointes).
Par ailleurs, le BHNS desservira un corridor transfrontalier structurant, où **la moitié des actifs sont des travailleurs frontaliers, soit 5627 au 1er janvier 2014** ; les voies réservées permettant de s'affranchir des contraintes de congestion et d'offrir un temps de trajet constant. La partie française de ce corridor, représente, aujourd'hui, une population de 30'000 habitants.
Enfin, il est à noter que la gouvernance autour de ce projet est transfrontalière, **témoignant d'un intérêt partagé**. En effet, un dossier INTERREG a été déposé en 2015 en partenariat avec le canton de Genève.

L'agglomération souhaite une réévaluation de l'aménagement d'une ligne BHNS sur la RD 1005 – Sciez-Genève, passant de Av à A.

L'aménagement d'une ligne BHNS sur la RD 1005 s'avère indispensable pour permettre un report modal efficace sur un axe structurant Genève - Chablais et par conséquent une réduction notable du nombre de véhicules actuels et prévisibles sur la principale pénétrante du canton (route de Thonon) et dans la traversée des villages de part et d'autre de la frontière, notamment sur le canton, Gy, Meinier, Corsier.

Amélioration de la qualité du système de transports

En favorisant l'utilisation de TC, en garantissant des temps de parcours réguliers et en offrant un avantage temporel à l'utilisation de la voiture (en heure de pointe, trajet de 45 minutes en bus contre plus d'une heure en voiture) l'aménagement d'un axe BHNS permet de diminuer les TIM dans le cœur de l'agglomération et lors de la traversée des villages suisses (Corsier, Meinier, Gy). C'est ainsi près de 20'000 passages à la frontière en TIM qui pourront être évités chaque jour, dans un contexte où les flux frontaliers ne cessent de croitre. L'amélioration du système TC est donc assurée par cet aménagement BHNS sur un axe déjà fortement saturé.
La complémentarité de l'infrastructure avec le Léman Express est justifiée à plusieurs titres. BHNS et Léman Express desservent des bassins de vie différents, séparés par la colline de Ballaison et des espaces forestiers. Ils ont également pour destination des quartiers différents dans le cœur de l'agglomération.
Les rabattements sur les arrêts du BHNS sont prévus et seront facilités par des cheminements réservés aux modes actifs, jusqu'à 5 kilomètres aux alentours. Le projet prévoit par ailleurs une piste cyclable, qui longera la voie réservée. L'itinéraire Via Rhona offre des connexions avec le BHNS (à Douvaine notamment) et permettra de rabattre les usagers de la presqu'île du Léman, et d'attirer en sus une clientèle touristique.

Plus de 600 places, dans 7 parkings-relais, sont prévues afin de permettre le report modal des TIM sur l'axe du BHNS.

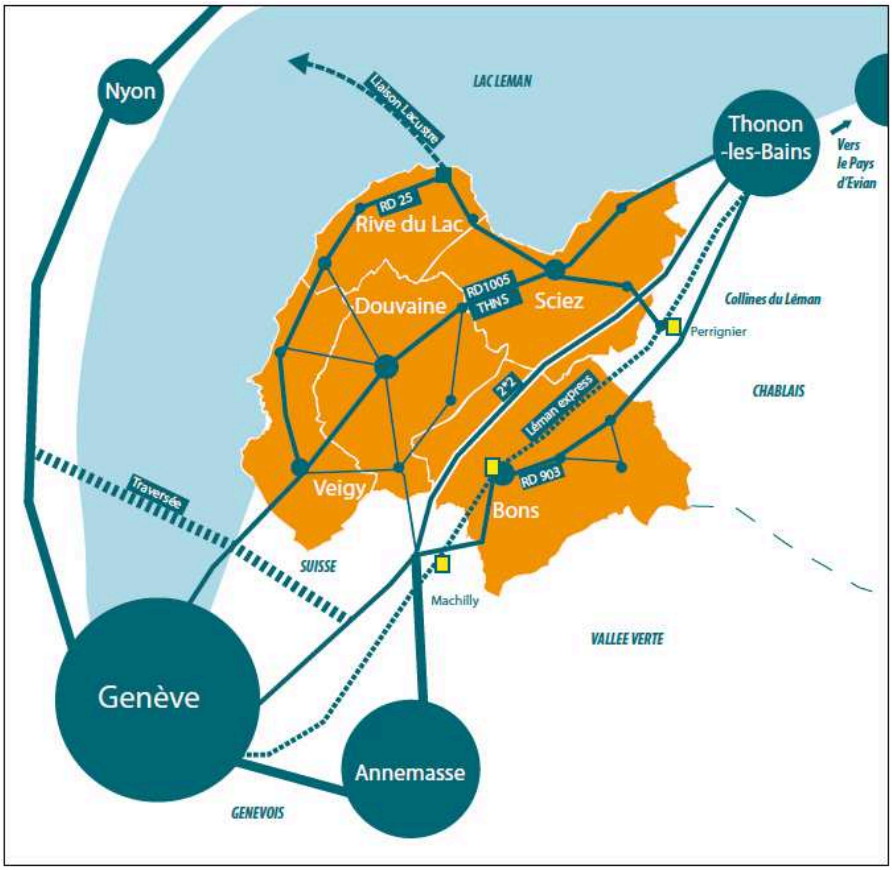


Figure : Organisation des transports pour Thonon Agglomération

Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

Le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT), en cours de finalisation, précise que les politiques publiques doivent « Articuler et intégrer les infrastructures de transports actuelles et futures à un aménagement maîtrisé » dans l'optique de concentrer les activités et la population dans des secteurs favorables en coordination avec les systèmes de transports. L'armature urbaine précise que le cœur urbain (Thonon-Publier-Evian) poursuivra sa densification en s'appuyant sur des pôles structurants afin de limiter la croissance dans les villages. Les communes de Sciez, Douvaine et Veigy, desservies par le BHNS et identifiées comme pôles structurants, connaitront une croissance démographique renforcée. Entre 2008 et 2015, la consommation d'espace par l'urbanisation, pour Thonon Agglomération, a été divisée par 2 par rapport à la période équivalente précédente. Cette tendance à la réduction de la consommation des sols va encore s'accélérer.
Le maitre d'ouvrage de la mesure (Thonon Agglomération) est à la fois autorité organisatrice de la mobilité et compétent en matière de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI). Cette double compétence garantit de mener à bien la pleine intégration des questions de mobilité dans le cadre de projets urbains structurants, notamment autour des arrêts du BHNS (densification, report modal, lien avec les P+R).

L'aménagement d'une ligne BHNS permettra en outre d'accroitre la sécurité du trafic en permettant de réduire la circulation routière depuis et vers la partie suisse de l'agglomération. Cela permettra également de réduire les atteintes sur l'environnement.

4.3 Mesure 6621.3.070, 31-18 – Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz - St-Jean

Demande de réévaluation: A➔ non pertinente ➔ A
"Le financement de cette mesure a déjà été réglé dans le cadre de la deuxième génération (accord sur les prestations de 2e génération, Code ARE : 6621.2.085 et 6621.2.168)."

La nécessité de réaliser un nouvel axe routier entre le sud (secteur de Prélaz) et le nord des voies CFF (secteur des Marchandises) a été réévaluée et ces mesures ont été remplacées, par souci d'efficacité par la requalification de la Route de l'Etraz.
Ces deux mesures ayant été retenues comme pertinentes lors de l'évaluation du PA2 par la Confédération, cette nouvelle mesure devrait l'être également, avec une logique multimodale justifiant une demande de cofinancement.

Cette stratégie permet de renoncer à la construction d'une nouvelle infrastructure routière et d'éviter une croissance accrue du trafic au centre-ville. La Route de l'Etraz a ainsi été retenue comme axe privilégié pour accéder au centre-ville pour tous les types d'usagers. L'élargissement du passage inférieur de l'Etraz (sous la ligne CFF) et la requalification de l'axe Etraz / St-Jean sont donc aujourd'hui indispensables.

<u>Réponse aux critères d'efficacité en matière de mobilité</u>

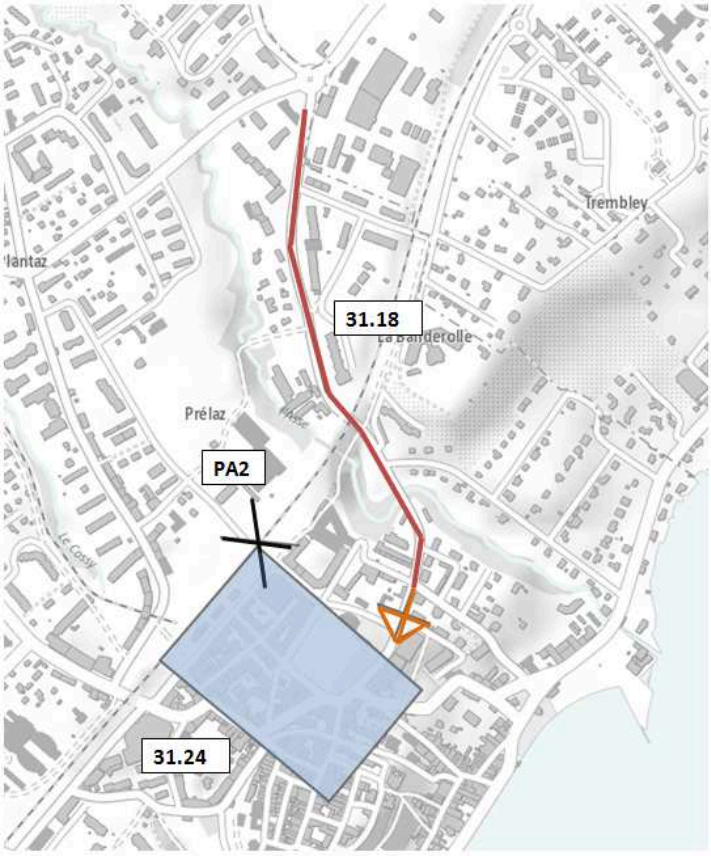


Figure : accessibilité multimodale au cœur de ville de Nyon

La mesure 31-18 concernant la Route de l'Etraz fait partie intégrante du concept « Cœur de ville » validé par les autorités en 2013. Ce concept poursuit les objectifs suivants :

- Favoriser la création d'activités, de commerces, de logements et d'équipements publics au centre-ville ;
- Renforcer l'accessibilité multimodale du cœur de ville ;
- Mettre en place une accessibilité par « poches » afin de supprimer le trafic de transit au cœur de l'agglomération.

Le concept de Cœur de ville définit un changement de programme urbanistique (logements, commerces, bureaux) pour le secteur du centre-ville. Il postule une diminution des surfaces commerciales dans le secteur du Martinet et, par conséquent, la réévaluation des charges de trafic.

Cette mesure présente les avantages suivants :

- Elle postule la requalification d'un axe existant et non la création d'une nouvelle infrastructure routière au cœur de la ville ;

- Elle favorise la requalification d'un axe important de mobilité douce et de transports publics, au même titre que les pénétrantes urbaines situées aux entrées nord de la ville et cofinancées par la Confédération (requalification du réseau routier en faveur des TP et MD) ;
- Elle permet d'améliorer les temps de parcours des transports publics et de mieux assurer les connexions avec la gare CFF ;
- Elle permet une suppression du trafic dans le secteur de la gare. L'interface de la gare pourra ainsi être réaménagée en un espace public de qualité, favorable aux mobilités douces et aux transports publics.

La demande de cofinancement se justifie par le fait que cette mesure est comparable aux mesures de requalification d'ores et déjà reconnues par la Confédération pour la Ville de Nyon, notamment la mesure 31-9 « Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et MD - Route de Signy, Route de la Morâche, Route de Divonne, Route du Stand ».
De plus, cette mesure porte sur l'aménagement d'un axe existant et non sur la création d'une nouvelle infrastructure. Son coût est devisé à CHF 14.5 millions alors que les mesures 31-8 et 31-15 représentaient un coût total de CHF 25 millions (requalification MD et TP).

La mesure 31-18 de requalification de la Route de l'Etraz est pertinente en termes de mobilité et de coordination urbanisation-transports. Elle est indispensable au développement du réseau des mobilités douces et des transports publics. De plus, elle tient compte de la capacité financière des collectivités publiques et permet d'éviter la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière au cœur de l'agglomération nyonnaise.

4.4 Mesure 6621.3.086, 32-1-2 – Construction d'un axe tram entre la Place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics

Cette mesure a fait l'objet de demandes de compléments dans le cadre de l'entretien technique du 20 février 2018. Ceux-ci figurent en annexe de la présente note.

> Demande de réévaluation: A ➔ B ➔ A
> *"Mesure n'est pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A et rapport coût-utilité : suffisant.*
> *Le degré de maturité de la mesure n'est pas suffisant pour garantir le début des travaux avant la fin 2022 car il manque un avant-projet complet et actuel. De plus, l'analyse transversale a montré que le rapport coût-utilité est insuffisant mais il est amélioré grâce à une bonne coordination entre transport et urbanisation."*

Le calendrier de réalisation actuel confirme un début de réalisation compatible avec l'horizon A du Projet d'agglomération de troisième génération.

2017 : Mise à jour du programme de l'opération (pôle multifonctions P47, place des Nations, Place de Carantec)
2018 – 2019 : Actualisation du dossier d'avant-projet existant (en date de 2006)
2020 – 2021 : Etude de projet et dossier PAP
2021 – 2022 : Procédure PAP
Fin 2022: Début des travaux

Un avant-projet a déjà été réalisé en 2006 pour cette ligne de tramway, cependant une actualisation du dossier est nécessaire considérant les évolutions que connaît ce secteur. Il est ainsi à mentionner les points-clé suivant : plateforme multimodale du P+R P47 (mesure 32-1-20, cofinancée horizonA), résultat du concours d'espace public Place de Carentec, résultat du concours internation Cité de la musique jouxtant la Place des Nations.

Compte-tenu des enjeux énoncés ci-dessus, le Canton entend poursuivre la mise en œuvre du projet dans ce planning qui, au vu de la mobilisation actuelle des acteurs cantonaux et communaux, apparaît comme réaliste ; il demande ainsi une réévaluation du projet tram en liste A.

Il convient en outre de souligner que sur la base de l'ordonnance OPTA relative à la mise en œuvre des Projets d'agglomération, le délai limite de début de réalisation des travaux pour les mesures A sera vraisemblablement porté à mi-2025.
Aussi, si cette mesure ne devait pas être réévaluée en liste A, et compte-tenu des délais inhérents au processus fédéraux liés au Projet d'agglomération 4, il est vraisemblable que le début des travaux serait retardé en 2024 pour ne pas risquer de perdre la subvention fédérale alors que le projet serait prêt à être réalisé bien avant (pour ces éléments de calendrier, voir à ce titre le détail des arguments mis en avant au chapitre 6.1 du présent document).

Financement
Capacité de financement garantie grâce à la base légale de la loi H1.50

Ainsi selon les éléments actuels fournis par le canton de Genève, il faut considérer que cette mesure sera prête à être réalisée et financée d'ici à fin 2022.

Rapport coût/utilité
Critère 2 : Utilisation des lignes TP existantes

Sur la base du rapport explicatif de l'examen des projets d'agglomération le Canton souhaite compléter l'analyse qui a été faite sur le critère complémentaire n°2 de la comparaison transversale tram.
En effet, l'offre TC 2018-2019 indique une fréquence actuelle en inférieur à 3.5 minutes sur le tronçon le plus chargé. En conséquence le critère 2 devrait passer à 3 (et non 1 comme actuellement).

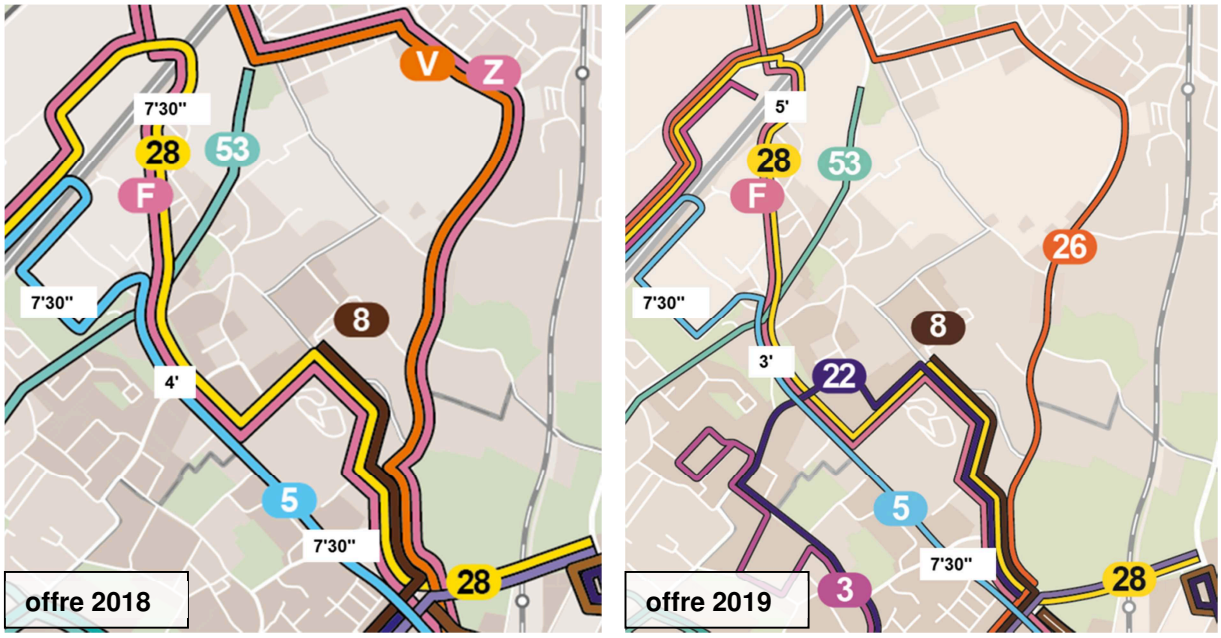


Figure : offre TP 2018-2019 dans le couloir de déplacement Nations - Grand Saconnex

Contexte urbain

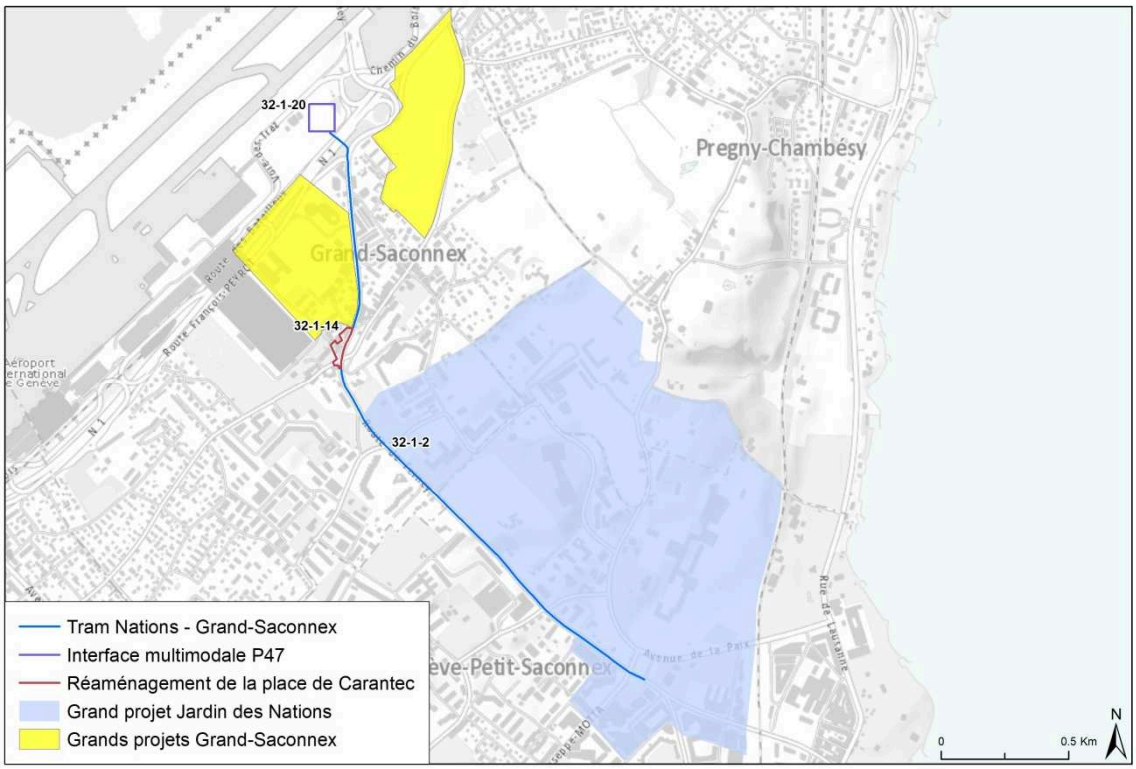


Figure : insertion de la ligne de tram dans son contexte urbain

L'extension du réseau tramway depuis la place des Nations vers la ville du Grand-Saconnex jusqu'au P+R P47 constitue un axe de transports collectifs urbain structurant du cœur d'agglomération desservant en outre le principal secteur des Organisations internationales du canton. Cette nouvelle infrastructure de transport offre une desserte performante des densités et pôles d'attractions existants, ainsi que des projets de développement. En effet, l'ensemble du secteur prévoit dans les prochaines années près de 1 million de m^2 nouveaux ou rénovés dans le secteur du jardin des Nations notamment. Cette dynamique de développement urbain couplé aux nombreux projets de mobilité (infrastructures de transport collectif, infrastructure routière, mobilité douce…) permettra une requalification optimale des axes, par la réalisation d'aménagements qualitatifs.

Rappels des enjeux urbains et mobilité de la mesure

Alors que la croissance de l'utilisation des TC est importante dans ce couloir de déplacement (+22% pour la ligne F sur les 2 dernières années, soit 2.5 millions de passagers par an), les efforts sont également portés sur la capacité de stationnement afin de limiter l'attractivité en TIM. A titre d'exemple la Cité de la musique, implantée le long de l'axe du futur tram et incluant une salle de concert d'une capacité de 1'750 spectateurs ainsi qu'une école de musique, ne prévoit aucune place de stationnement. En complément, le développement du plan de mobilité des organisations internationales traduit un objectif de gestion des déplacements du secteur tournés vers les autres modes que le TIM. En ce sens, et considérant la saturation des lignes TC (bus, trolleybus) à l'horizon 2022-2023, le tram représente l'évolution que doit connaître le réseau dans ce secteur afin de passer à un moyen de transport plus capacitaire et à même de répondre à la demande en déplacement. Enfin, de par sa connexion à l'interface du P+R P47 (mesure 32-2-13, retenue et cofinancée), cette mesure participe également à la **desserte de l'aéroport**, infrastructure majeure pour la région, avec un périmètre de rayonnement bien au-delà du Grand Genève et dont, l'Aéroport prévoit un quasi doublement de la fréquentation d'ici à 2030 (cf. fiche PSIA en consultation fédérale).

Depuis le dépôt du projet d'agglomération de 3ème génération en décembre 2016, le rythme soutenu du développement des logements et des emplois du secteur a été confirmé. De ce fait, la nécessité du projet se voit renforcée et par conséquent l'appréciation de son rapport coût / utilité améliorée. Cette infrastructure tram s'insère ainsi dans un contexte dont les enjeux déterminants et représente un intérêt absolu pour l'agglomération.

4.5 Mesure 6621.3.082, 32-1-14 – Réaménagement de la place de Carentec (phase 2)

Demande de réévaluation: A ➔ B ➔ A

"Dépendance avec une autre mesure. La mesure doit être coordonnée avec la construction de l'axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47."

Cette mesure est liée à la réalisation du tram entre la place des Nations et le P+R P47 (mesure 32-1-2) et leur priorisation doivent aller de pair. En conséquence, il est demandé de réévaluer également cette mesure pour une inscription en liste A.

4.6 Mesure 6621.3.111, 33-7 – Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly – Porte-de-France

Demande de réévaluation: A ➔ C* ➔ A
"Degré de maturité : insuffisant et rapport coût-utilité : insuffisant Le projet de tramway doit être coordonné avec le développement urbain. L'analyse transversale a montré que l'efficacité de la mesure est faible. Une analyse des alternatives doit être prise en compte et un concept global élaboré. Les deux étapes du projet doivent être réalisées ensemble. La Confédération reconnaît toutefois l'importance d'une desserte transfrontalière efficace du pôle de développement du CERN."

Degré de maturité du projet

Etant donné les éléments ci-après, il est demandé que la maturité du projet soit déclarée comme suffisante.
Le projet de tramway de Saint-Genis-Pouilly est au stade Projet pour ce qui concerne la tranche n°1 et AVP pour la tranche n°2. Plus de 2 millions d'euros ont déjà été investis pour la partie étude.

Section française du tracé

- Validation de l'avant-projet : 20 mai 2015
- Etudes détaillées de la phase 1 « Douane – Porte-de-France » (niveau PRO) : réalisées à 90%

Section suisse du tracé :

- Autorisation de construire en force côté Suisse

De plus, les modalités de financement de l'exploitation du tramway sont d'ores et déjà actées pour cette première étape avec les partenaires du canton de Genève, et ont fait l'objet d'une validation en février 2017.

Coordination urbanisation - transport

A proximité immédiate de l'arrêt du tramway, le secteur de Porte de France concentre des équipements majeurs (Maison médicale, Lycée, piscine municipale) et une opération globale d'aménagement urbain comprenant :

- - Un P+R de 800 à 1000 places (en rabattement pour le tramway)

- Un pôle d'échange multimodal accueillant les lignes de bus en rabattement depuis l'ensemble du Pays de Gex.

Sur la période de 2018 à 2024 sur le seul secteur de Porte de France (moins de 500 mètres), le projet s'accompagnera de **1750 nouveaux logements soit une population attendue de plus de 4000 habitants, pour une commune qui en compte aujourd'hui 10'000 habitants**.
La commune de St Genis-Pouilly compte actuellement 9 854 habitants (soit +2.7% de croissance/an depuis 10 ans) pour près de 3 000 frontaliers.

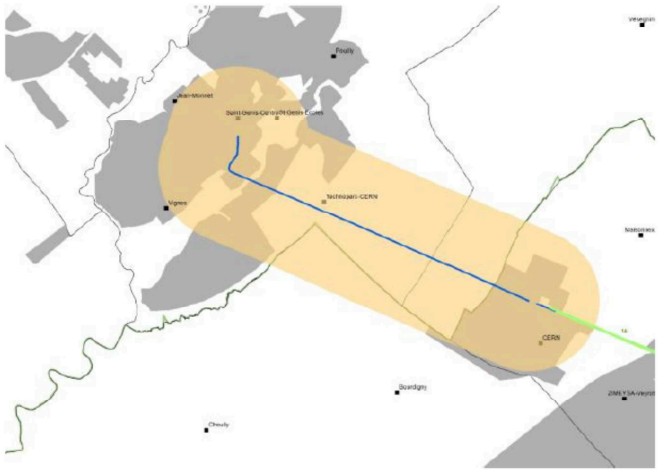
Figure : localisation de l'arrêt du tram « Porte de France » et situation du développement urbain (450 logements sont actuellement en cours de construction).

Rapport coût-utilité

Critère 1 : Densité d'habitants et d'emplois → 0/3

Etant donné les éléments d'appréciation ci-après, il est demandé que la note soit réexaminée.

1. **Densités d'habitants et d'emplois (potentiel existant)**



Dans un rayon de 500 mètres autour de l'axe tram, la densité actuelle est de :

- 5680 habitants
- 8993 emplois (4497 avec pondération 0.5),

Soit un potentiel total de 10 177 personnes

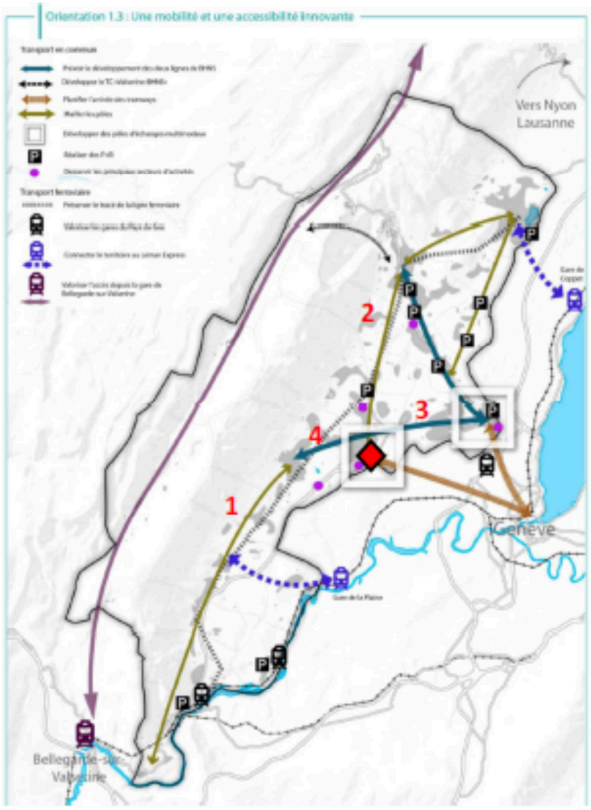
Fig. 4 : Rayon de 500 m autour de l'axe tram, pris en compte pour estimer la densité actuelle

Le projet de tramway s'articule également avec la zone d'emploi la plus importante du Pays de Gex avec le Technoparc du Pays de Gex et une zone de développement urbain qui concentre une majeure partie du développement urbain du Pays de Gex. Cet état de fait amène un niveau de densité autour du tramway importante en corrélation avec les objectifs définis par la Confédération suisse.

Critère 2 : Utilisation des TP existantes → 0/ 3

Etant donné les éléments d'appréciation ci-après, il est demandé que la note soit réexaminée.

L'enjeu est de développer le quartier Porte de France comme un nœud de transport majeur du territoire en lien avec un développement urbain et économique situé à proximité de l'offre de transport la plus importante et irriguant l'ensemble de la rive droite du Grand Genève.



Organisation des rabattements autour du projet de tramway :
1- Transport à la demande pour le sud du territoire (26 653 hab.) – **Mise en œuvre 2018**

2- Ligne Gex – Saint Genis, bus de rabattement vers le tram – **Etude de définition en 2018**.

3- Ligne Saint-Genis Ferney Aéroport de Genève fréquence 30' en HP – **Décembre 2018**

4- Ligne Y CERN – Thoiry cadencée sur le tram pour préfiguration de ce dernier : fréquence 9' en HP – Décembre 2018

Ce schéma s'accompagne d'un maillage mode doux : axe Gex-Saint-Genis ; Axe Ferney-Saint-Genis ; Axe Sud-Thoiry-Saint-Genis ;

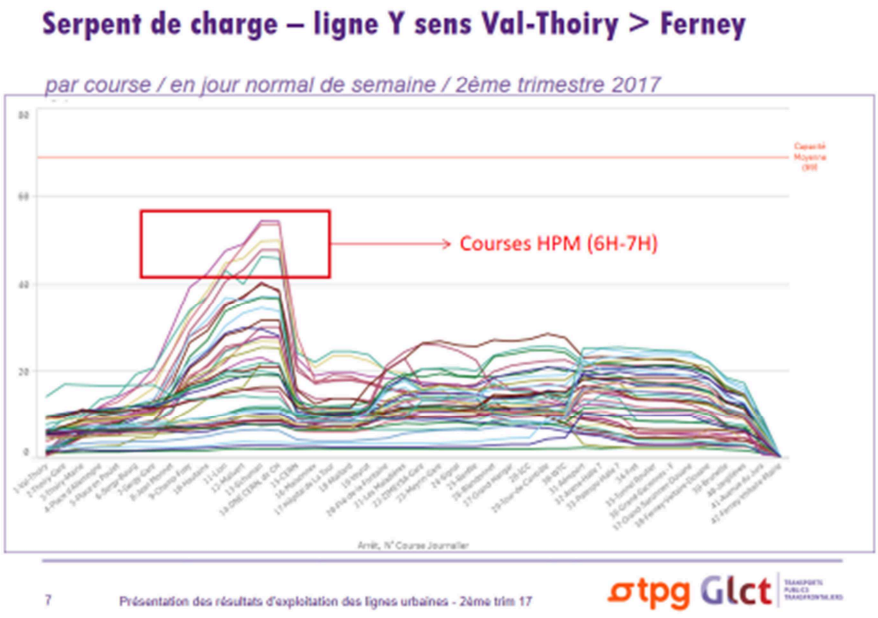
Ce schéma représente le concept global de mobilité lié à l'arrivée du tramway sur le secteur de Porte de France à Saint Genis.

Figure : concept TC du Pays de Gex

Ainsi, le concept ne fonctionne pas de manière optimale si le tramway s'arrête au CERN. C'est pourquoi il est impératif de réaliser dans les délais prévus l'extension du tramway.

La ligne Y qui suit le tracé du projet de tramway est actuellement saturée avec un taux d'occupation de 120% avec des phénomènes de saturation aux heures de pointes.

La dynamique de fréquentation de la ligne Y est sans équivoque quant à la nécessité d'étendre le tramway jusqu'à Saint Genis Pouilly au regard du changement de mode des passagers entre l'arrêt commun entre le tramway arrivant au CERN et la ligne Y.



On constate qu'environ 80 % des utilisateurs de la ligne Y descendent au CERN pour prendre le tramway. Cet état de fait montre l'utilité de l'extension du tramway en

matière de temps de parcours, de confort, de déplacement.

Prise en compte des alternatives et concept global

La solution du prolongement du tramway jusqu'à Porte-de-France favorise largement les rabattements TC à partir des communes limitrophes à Saint-Genis-Pouilly nécessitant ainsi **une seule rupture de charge** à Porte-de-France pour un trajet Pays de Gex – Centre de Genève. La zone d'influence du site propre avec le tramway sera ainsi bien plus importante qu'avec un BHNS qui nécessiterait pour le même trajet une rupture de charge à Porte-de-France, puis un autre changement pour prendre le tramway après la douane de Meyrin. Or, il est démontré qu'à partir de deux ruptures de charges, l'attractivité du transport collectif se réduit considérablement. Finalement, un BHNS assurerait uniquement le transport des habitants de la zone de Porte-de-France, contrairement au tramway qui assure la structuration du système de transports en commun sur toute la partie sud du Pays de Gex et de Meyrin.

Enfin, l'augmentation de la fréquence de la ligne de bus Y a atteint ses limites au regard du nombre d'usagers de plus en plus nombreux à descendre au terminus du CERN aux heures de pointe du soir. Le prolongement de la ligne jusqu'au pôle d'échange multimodal de la Porte-de-France permettrait de remédier instantanément à cette situation.

Réalisation conjointe des deux étapes du projet

Le phasage tel qu'il a été présenté au PA3 tend à accompagner progressivement le développement urbain, tout en optimisant les coûts d'exploitation et d'investissement au fur et à mesure de la réalisation de la ligne de tramway. Dans l'absolu, rien n'empêcherait de réunifier les deux phases comme cela apparaissait dans le PA2.

Importance d'une desserte transfrontalière efficace du pôle de développement du CERN

Il convient de rappeler que le CERN, véritable Installation à Forte Fréquentation (IFF), accueille 10'000 emplois permanents à Meyrin, et que les visiteurs sont estimés à 100'000 personnes/an. Une desserte efficace du CERN depuis Genève, mais également depuis la France constitue incontestablement un besoin très fort, qui contribue au rayonnement et à l'attractivité de cette organisation internationale. Il contribue ainsi à l'amélioration de la desserte TP Rive droite du secteur de l'aéroport.

4.7 Mesure 6621.3.112, 33-8 – Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)

Demande de réévaluation: A ➔ C ➔ A

"Degré de maturité : insuffisant. Un concept global doit être élaboré et la réalisation de ces aménagements routiers doit être coordonnée avec la réalisation de l'axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly-Porte-de-France."

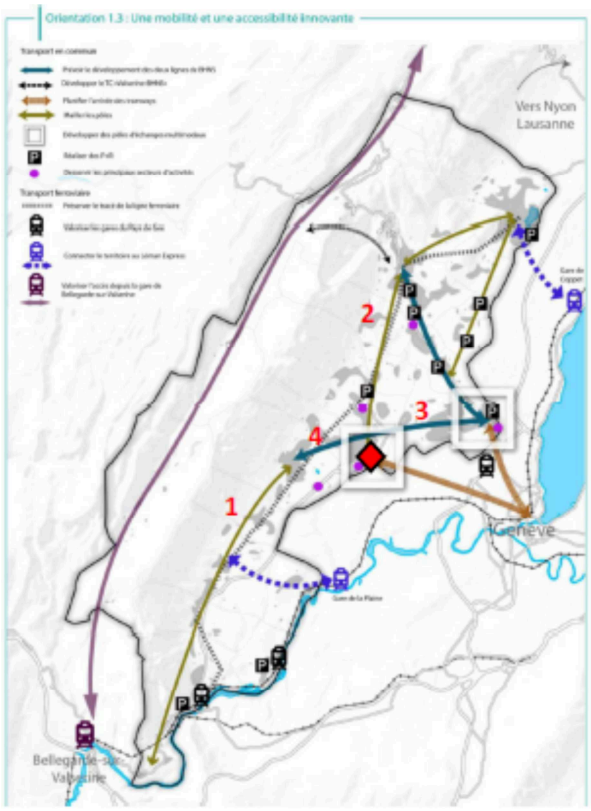
Degré de maturité

Etant donné les éléments ci-après, il est demandé que la maturité du projet soit déclarée comme suffisante.

Il convient de préciser que les aménagements ponctuels envisagés (voie d'approche dédiée au bus, carrefour à feux) ne nécessitent pas les mêmes niveaux de procédures réglementaires que le tram ou le BHNS, si bien que les travaux peuvent intervenir au plus tard trois années après le déclenchement des études, soit largement dans les délais impartis par le PA3.

Concept global et coordination avec la réalisation de l'axe tram entre le CERN et St Genis-Pouilly Porte de France

L'enjeu est d'appuyer le quartier Porte de France comme un nœud de transport majeur du territoire avec la tête de tramway qui agit comme pôle d'échange multimodal. Cette mesure permet de mettre en site propre l'offre TP de rabattement et de connexion inter-quartier.



Organisation des rabattements autour du projet de tramway :

1- Transport à la demande pour le sud du territoire (26 653 hab.) – **Mise en œuvre 2018**

2- Ligne Gex – Saint Genis, bus de rabattement vers le tram – **Etude de définition en 2018**.

3- Ligne Saint-Genis Ferney Aéroport de Genève fréquence 30' en HP – **Décembre 2018**

4- Ligne Y CERN – Thoiry cadencée sur le tram pour préfiguration de ce dernier : fréquence 9' en HP – Décembre 2018

Ce schéma s'accompagne d'un maillage mode doux : axe Gex-Saint-Genis ; Axe Ferney-Saint-Genis ; Axe Sud-Thoiry-Saint-Genis ;

Ce schéma représente le concept global de mobilité lié à l'arrivée du tramway sur le secteur de Porte de France à Saint Genis.

Ainsi, le concept ne fonctionne pas de manière optimale si le tramway s'arrête au CERN. C'est pourquoi il est impératif de réaliser dans les délais prévus l'extension du tramway.

La connexion en transport en commun au futur tramway sera assurée, après modification de leurs itinéraires, par les lignes Y et O au niveau du pôle d'échanges multimodal de Porte-de-France. Ces lignes de rabattements augmentent grandement la zone d'influence du tramway en l'élargissant aux communes de Thoiry et Prévessin-Moëns.

Afin d'améliorer la vitesse commerciale de ces lignes de rabattements et fiabiliser leurs temps de parcours, la mesure 33.8 (6621.3.1.112) du PA3 prévoit des aménagements routiers à différents carrefours pour assurer la priorité aux bus, à l'instar de ce qui se fait pour le BHNS Gex-Cornavin. Ces mesures de rabattements assureront à minima 350 000 voyages annuels pour le tramway.

Quantitativement, le doublement de la fréquence de la ligne Y (de 30' à 15') opéré en 2013 a généré une hausse brutale de la fréquentation de 116% en 5 ans (675 000 montées en 2011 pour 1 460 000 en 2016). En dépit de cette mesure, les bus ne parviennent toujours pas à accueillir les usagers qui

descendent au terminus actuel du tramway durant les heures de pointe du soir, ce qui renforce la pertinence du prolongement de la ligne de tramway côté France.

4.8 Mesure 6621.3.099, 33-13 – Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier

Demande de réévaluation: A ➔ B ➔ A
"Rapport coût-utilité : suffisant. La Confédération reconnaît la nécessité d'agir à cet endroit mais la mesure est encore trop vague en ce qui concerne la conception et le réaménagement routier."

Précision sur la conception et l'aménagement routier
Le projet représente une intervention sur un linéaire de 9 km du réseau routier dont 6.5 km en site propre intégral. Ainsi, l'axe fort TC circulera sur une voirie dont la répartition prévoit :

- site propre bidirectionnel sur 6.5km (2x1 voie TC)
- voies TIM (2x1 ou 2x2 voies selon les sections)
- mobilité douce (aménagement de bandes cyclables)

Dans les autres secteurs les plus faibles charges de trafic permettent de prévoir une mixité des trafics TIM et TC.

Le projet intègre un traitement de l'espace-rue de façade à façade. Les exemples ci-dessous représentent des plans de situation pour les secteurs rue de la Servette et rue de Lyon.

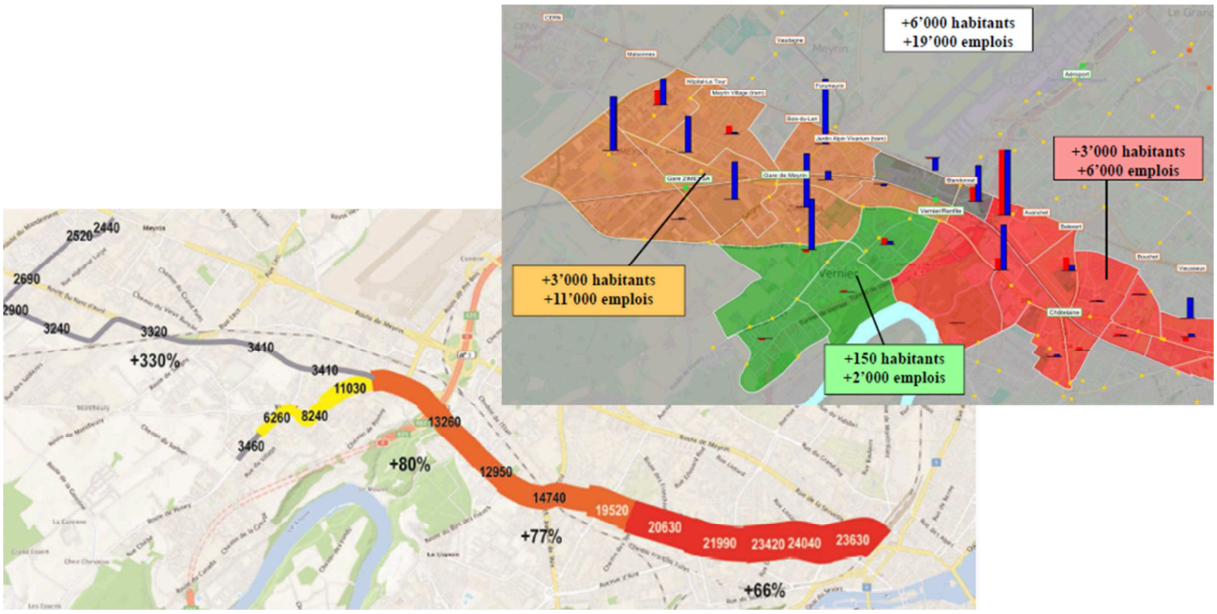


Figure : complémentarité urbanisation-transport sur le secteur Vernier

Planning de réalisation
2016 : Étude d'opportunité
2017 : Étude préliminaire
2018 – 2019 : Consultation puis lancement de l'avant-projet
2020 – 2021 : Etude de projet et procédure PAP
2022 – 2023 : Travaux

Compte-tenu des enjeux énoncés ci-dessus, le Canton entend poursuivre la mise en œuvre du projet selon ce planning ; il demande ainsi une réévaluation de cette mesure en liste A.

Pour les mêmes raisons que celles développées pour la mesure "6621.3.086, 32-1-2 – Construction d'un axe tram entre la Place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics", l'absence de réévaluation du projet en liste A reviendrait à retarder la réalisation de la mesure de plusieurs années du fait des délais inhérents à l'instruction du Projet d'agglomération 4.

Financement

Le financement de cette mesure est garanti grâce à la base légale que constitue la loi H1.50

Ainsi selon les éléments actuels fournis par le canton de Genève, il faut considérer que cette mesure sera prête à être réalisée et financée d'ici à fin 2022.

Contexte urbain

La construction d'un axe fort TC reliant le cœur d'agglomération à Vernier et à la Zimeysa s'inscrit pleinement dans la stratégie de report modal vers les TP de l'agglomération genevoise. Ce projet répond aussi aux besoins plus spécifiques de renforcement de la desserte TC sur la route de Vernier le long de laquelle de nombreux projets de création d'emplois et de logements sont prévus entre 2020 et 2030 (Etang, Châtelaine, Blandonnet).

La planification de cet axe est inclue dans de nombreux projets urbains : Centre culturel de Châtelaine (réalisation 2018), PLQ Voie CFF (adopté), PLQ de l'Etang, PLQ Route de Vernier (adopté), projet d'extension Verntissa (en cours d'élaboration), modification des zones pour la réalisation du Cycle du renard (mise à disposition 2023), zone réservée Balexert –Philibert de Sauvage (en cours), demande de renseignement de l'Eglise protestante, Grand Projet ZIMEYSAVER (+10'000 emplois à 2030) et Grand Projet Châtelaine (+4500 logements, +1500 emplois à 2020).

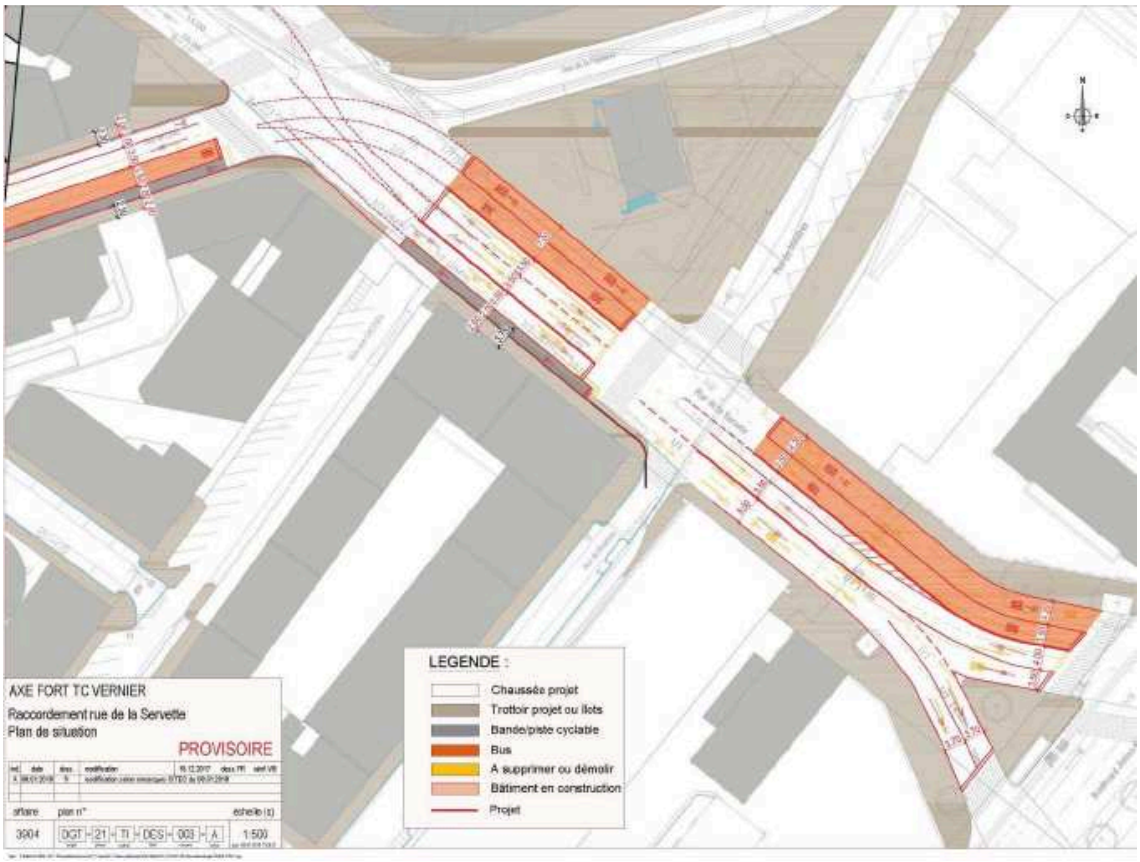


Figure : plan de situation de façade à façade Rue de la Servette

Figure : plan de situation de façade à façade Rue de Lyon

4.9 Mesure 6621.3.101, 33-15 – Passerelle mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER "Vernier"

Demande de réévaluation: A ➔ Hors Projet d'Agglo ➔ A
"La mesure n'est pas pertinente pour le trafic d'agglomération car son influence sur l'efficacité globale du projet d'agglomération est faible."

Contexte urbain

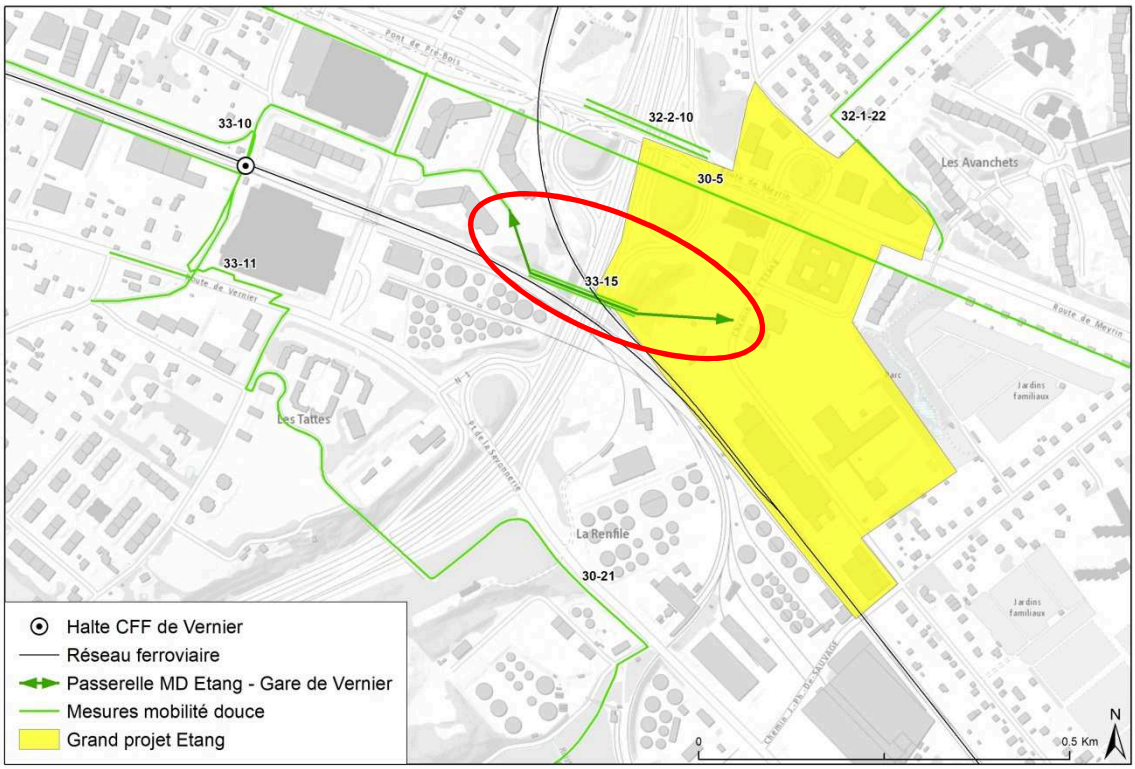


Figure : Rôle de la mesure 33-15 dans le réseau MD connectant le secteur de l'Etang à la gare de Vernier

Le projet de passerelle mobilité douce reliera entre eux de façon directe et sécurisée le futur quartier de l'Etang qui accueillera 2'500 habitants et 2'500 emplois à l'horizon 2023 (248'000 m2 de SBP dont 1'000 logements), le complexe administratif de Blandonnet (82'000 m2 de SBP), la gare de Vernier et le centre administratif et politique de la ville de Vernier (6700 habitants et 3500 emplois). Cette passerelle créera un lien permettant aux piétons et aux cyclistes de franchir l'autoroute A1, les lignes CFF et les axes primaires du secteur en toute sécurité (pas de carrefours) et de façon rapide. Cette passerelle connectera directement le quartier de l'Etang au train (situé à moins de 700 m) ce qui favorisera la mobilité douce, élément essentiel au bon fonctionnement de ce futur quartier majeur. Cette connexion complètera le réseau existant dans un secteur où la mobilité douce ne bénéficie pas d'aménagements de qualité du fait de la présence de nombreuses infrastructures lourdes de transports.

L'amélioration de l'accessibilité MD à deux quartiers majeurs depuis une gare de Vernier CFF par un lien direct, visible et sécurisé, favorisera l'utilisation des modes TC et MD par les nouveaux habitants et employés du secteur. Cette mesure contribue à la réduction du trafic automobile et des nuisances (pollution et air).

Au même titre que d'autres projets de passerelle en faveur des modes doux, cette mesure permet de fluidifier les relations entre deux quartiers majeurs de l'agglomération centrale. Cette passerelle en particulier renforce également l'accessibilité et l'attractivité de la halte RER de Vernier.

Financement

A ce jour le plan de financement est en cours de finalisation avec une part déjà consolidé pour plus de 60% de l'ouvrage, avec une répartition suivante :

- Commune de Vernier : 3 MCHF
- Promoteur du quartier : 9 MCHF

Planning

2016 : Étude de faisabilité et choix d'un tracé
2018 : Étude préliminaire
2019 : Avant-projet
2020 – 2021 : Autorisation de construire
2022 : Travaux

Compte-tenu des enjeux énoncés ci-dessus, le maître d'ouvrage entend poursuivre la mise en œuvre du projet selon ce planning ; il demande ainsi une réévaluation de cette mesure en liste A.

4.10 Mesure 6621.3.116, 35-10 – Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois

Demande de réévaluation: A ➔ B ➔ A
"Mesure n'est pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A. Les données fournies concernant les unités de prestation et les coûts sont insuffisantes."

A l'occasion des demandes de précisions formulées par la Confédération en février 2017, nous ne disposions pas des informations communiquées ci-après. Elles viennent donc répondre aux remarques formulées dans le cadre du rapport d'examen.

Maturité de la mesure
Etant donné les éléments ci-après, il est demandé un réexamen de cette mesure.

Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure
Le projet a fait l'objet d'une étude de faisabilité en 2017, suite à un appel d'offre lancé en décembre 2016.
Les procédures administratives seront conduites en 2018-2019 en parallèle de la poursuite des études. Les premiers travaux sont programmés en 2020 et seront menés jusqu'à la fin 2022.

Coût d'investissement
Le coût d'investissement a été précisé suite à l'étude de faisabilité au regard des types de mesures (aires de stationnement de vélos, marquages des passages pour piétons, îlots de protection, passerelle, cheminement). Il est de l'ordre de 9.4MCHF contre 10.95MCHF initialement.

Description précise de la mesure

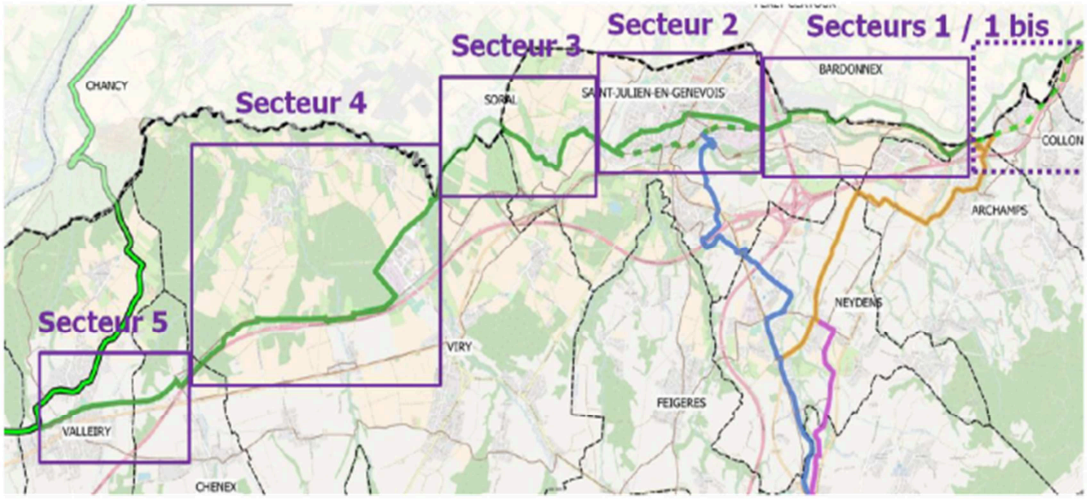


Figure : réseau de rabattement cycliste vers le PEM de Saint-Julien-en-Genevois

Cette mesure consiste à réaliser la partie structurante et transfrontalière des itinéraires modes doux du territoire autour de la centralité régionale de St-Julien-en-Genevois, de son futur pôle d'échange multimodal et donc en rabattement sur le Léman Express.
Suite à l'étude de faisabilité réalisée en 2017, les aménagements à réaliser pour cette mesure sont précisés pour aménager **un itinéraire MD sécurisé et attractif de 15 km dont 62% sera en site propre** :

Secteur St-Julien-en-Genevois: la réalisation des tronçons sur le secteur 2 – concerne le milieu urbain dense de St-Julien-en-Genevois, de la route des vignes jusqu'à la route d'Annemasse. Il s'agira d'aménager, selon les besoins et opportunités :

- Voie verte en site propre sur 3 tronçons; des aménagements cyclables complémentaires seront réalisés sur 5 tronçons pour assurer la continuité de l'aménagement.

- Les points durs nécessitant l'encorbellement Route des Vignes, les aménagements spécifiques au giratoire avec **marquage des passages pour piéton**.

A l'est de St-Julien-en-Genevois, la réalisation des tronçons sur le secteur 1 accompagne le projet de liaison routière et le rabattement vers le réseau cyclable suisse au niveau de Croix de Rozon sur les communes d'Archamps et Collonges :

- Voie verte en site propre (8 tronçons) ; Voie partagée
- Les points durs nécessitant la réalisation d'une passerelle sur un ruisseau sera réalisée, de même que l'aménagement d'un **îlot de protection pour piétons sans élargissement de la chaussée**.

A l'ouest de St-Julien-en-Genevois, la réalisation des tronçons sur les secteurs 3, 4 et 5 permet d'accompagner l'ensemble des mesures mises en œuvre dans le cadre de la lettre d'intention relative aux petites douanes et d'assurer le rabattement vers le réseau cyclable suisse au niveau de Soral et de Chancy, mais également de la gare SNCF de Valleiry :

- Voie verte en site propre (18 tronçons) ; voie partagée (5 tronçons) et autres aménagements cyclables adaptés à la voirie (8 tronçons)
- Les points durs nécessitant la mise en sécurité de la voie ferrée sur 5 km, création d'une passerelle pour traverser le ruisseau de Coppet / passerelle au nord de la voie ferrée à Viry.

34 aires de stationnements pour vélos sont également prévues pour permettre la mise en valeur de l'itinéraire, le stationnement des cycles et la connexion avec le réseau TP ou TIM. Ils seront de différents niveaux selon le contexte local et les besoins : 9 relais / 23 haltes ou point d'information.

Unité de prestation

Le coût total pour l'aménagement des 15 km de cheminements, marquages, îlots / 6 passerelles / 34 aires de stationnements de vélos est de 6.3 m€ HT, soit 6.93 MCHF HT (taux de change 1.1 CHF) avec dans le détail :

- Secteur 2 – Saint Julien en Genevois – 2 643 m / 1 ouvrage (encorbellement route des vignes) – travaux : 1.222 M€
- Secteur 1 – Collonges / Archamps / St-Julien-en-Genevois – 2 419 m / 1 ouvrage (création passerelle pour traverser le ruisseau Arande) - travaux : 1.227 M€
- Secteur 3 – St-Julien-en-Genevois / Viry – 2 173 m / 1 ouvrage (encorbellement RD118 – route de Soral) – travaux : 362 k€
- Secteur 4 – Viry / Chenex – 5 338 m / 3 ouvrages (sécurité voie ferrée sur 5 km, création d'une passerelle pour traverser le ruisseau de Coppet / passerelle au nord de la voie ferrée à Viry) – travaux : 2.782 m€
- Secteur 5 – Chenex / Valleiry – 2 085 m – travaux : 0.665 m€

Foncier : acquisition de 35 000 m² pour 1 M€ soit 1.1MCHF (taux de change 1.1 CHF)

Etudes et prestations : 1.3M€ soit 1.4 MCHF

4.11 Mesure 6621.3.11, 36-1-11 – Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics

Cette mesure a fait l'objet de demandes de compléments dans le cadre de l'entretien technique du 20 février 2018. Ceux-ci figurent en annexe de la présente note.

> Demande de réévaluation: A ➔ C* ➔ A
> *"Degré de maturité : insuffisant. Il doit être démontré que l'impact principal de la mesure se localise sur la partie suisse du périmètre OFS de l'agglomération afin que la mesure puisse être cofinancée par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. De plus, le rapport coût-utilité de la mesure n'est que suffisant (voir les résultats de la comparaison transversale dans le rapport explicatif)"*

Degré de maturité

Etant donné les éléments ci-après, il est demandé que la maturité du projet soit déclarée comme suffisante.

- La mesure constitue la 2ème étape d'un projet dont la 1ère étape est cofinancée par le Fonds d'infrastructure et actuellement en chantier
- Dossier AVP voté en juillet 2012 et transmis aux services fédéraux
- Remise dossier PRO en février 2013
- Déclaration Utilité Publique en février 2014
- Ordonnance expropriation en février 2015

Impact sur la partie suisse du périmètre OFS

La réalisation de la 2ème étape du prolongement du tram Genève - Annemasse permettra de faire passer le nombre de voyages par jour sur la ligne de tram de 8'100, avec un terminus en centre-ville (1ère étape) à 14'500, soit une augmentation de près de 80%, avec **69% des voyageurs à destination du canton de Genève** (estimation réactualisée par rapport à l'étude CITEC 2010 pour prendre en compte le terminus à Dusonchet-Perrier).

En effet, une part importante des actifs de l'agglomération annemassienne travaille à Genève (statistiques INSEE au 1er janvier 2014 : 18'650 frontaliers actifs +4,3% par an depuis 2011, 40% des 46'004 actifs). Pour une croissance envisagée de +14'000 habitants entre 2014 et 2021, on peut s'attendre à **3'000 frontaliers supplémentaires**. Une grande partie des frontaliers, habitant Annemasse, Ambilly et Gaillard Nord utiliseront la ligne de tram 17, sur lequel se rabattront aussi les frontaliers habitant l'est et le sud de l'agglomération annemassienne (Bonne, Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux, Etrembières).

Par ailleurs, les nombreux **résidents genevois se déplaçant à Annemasse** pour des achats (commerces du centre-ville et marchés hebdomadaires : étude des flux de consommation en cours) ou pour fréquenter les équipements publics d'intérêt d'agglomération (p. ex. centre culturel de Château Rouge, centre aquatique de Château Bleu) seront aussi fortement incités à utiliser le tram.

En conséquence, la réalisation du prolongement du tram permettra une **augmentation d'environ 75% de la fréquentation actuelle du réseau TAC**, qui a déjà augmenté de 57% depuis 2008 et elle se répercutera logiquement sur celle du réseau genevois.

Rapport coût-utilité

Considérant les quatre critères de l'évaluation transversale pour les trams, les critères n°1 et n°2 (respectivement Densité d'habitant et d'emplois et Utilisation des TP existantes) ne font pas l'objet de remarques de la part du maître d'ouvrage ; cependant les critères n°3 et n°4 (Moteur de

développement et Effet réseau dans le système) nécessitent de prendre en considération les éléments ci-après.

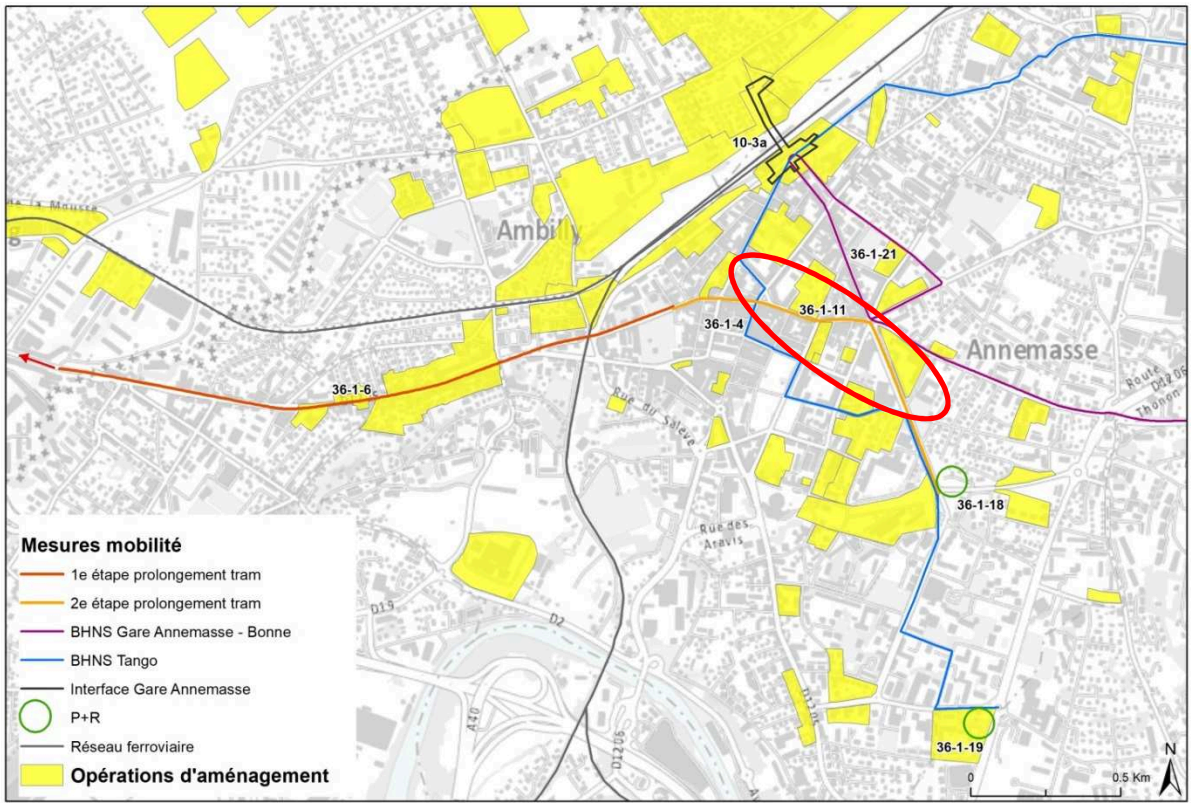


Figure : projets de construction autour du prolongement du tram Genève-Annemasse

<u>Critère 3 – Moteur de développement</u>

Etant donné les éléments ci-après, il est demandé que la note pour le critère 3 soit réévaluée.

La 2ème étape du prolongement du tram a un effet très important sur le développement urbain.

De part et d'autre de l'axe du tram, le PLU (Plan local d'urbanisme), contraignant pour les tiers, indique uniquement des zones à bâtir à forte densité, ce qui maximise l'utilisation des terrains à bâtir, en conformité avec les orientations du SCOT (planification directrice). De plus, pour certains périmètres de développement, la Ville d'Annemasse édicte dans le PLU des OAP (Orientations d'aménagement prioritaires), correspondant à des plans de quartier.

Les aménageurs publics et privées anticipent la mise en service du tram. Dans le secteur desservi par la 2ème étape du prolongement du tram, plusieurs projets denses ont été récemment réalisés ou sont en cours de réalisation, totalisant 1'461 logements, et il reste des réserves à bâtir mobilisables à moyen terme, dépassant 1'500 logements. De plus, la requalification de l'espace public, comprise dans la mesure tram et appliquée de façade à façade, a également un effet incitatif majeur, contribuant à l'amélioration de l'attractivité des quartiers desservis, qui font par ailleurs l'objet de programmes de rénovation lourds (mesure urbanisation UD 5-05 Perrier : réalisé; mesure urbanisation UD 5-17 écoquartier de Château Rouge : programmé en 2021).

A noter qu'en relation avec la réalisation de la 1ère étape du tram (mesure 36-1-6) et la requalification de l'espace public (mesure 36-1-5), le secteur correspondant connaît déjà une profonde mutation et une forte densification, avec la multiplication des projets de construction (Chablais-Parc, Etoile Annemasse Genève).

La 2ème étape du prolongement du tram contribue au renforcement du pôle métropolitain d'Annemasse.

Ces opérations contribuent au rythme très élevé de construction de logements constaté dans l'agglomération annemassienne : plus de 2200 logements construits entre 2014 et 2017 (dont près de la moitié en ville d'Annemasse). Compte tenu des autorisations de construire et des requêtes, ce rythme va s'accélérer entre 2018 et 2021, avec une prévision de plus de 5300 logements construits. Ceci explique qu'Annemasse est la ville française connaissant la plus forte croissance démographique, 2,6% par an de 2006 à 2014, un rythme bien supérieur à celui envisagé dans les projections du PA1 et du PA2. Vu les opérations en cours et les réserves à bâtir, l'augmentation de la population se poursuivra à moyen et long terme, passant de 90'000 en 2015 à 100'000 en 2020 et 115'000 en 2030.

Ces opérations contribuent également à améliorer fortement la qualité urbaine des quartiers d'Annemasse. Par ailleurs, l'évaluation environnementale du PDU (Plan de déplacements urbains) montre que les projets TC contribuent fortement à réduire la dispersion de l'urbanisation en la recentrant sur les centralités et/ou les arrêts de transports.

Conformément au Projet d'agglomération 3 du Grand Genève, le renforcement quantitatif et qualitatif d'Annemasse confirme sa fonction de pôle métropolitain dans l'agglomération centrale. En effet, le cœur d'agglomération du Grand Genève dépasse largement la frontière et intègre dans sa continuité urbaine l'agglomération annemassienne (NB : Annemasse est classé par l'OFS comme commune-centre d'agglomération [centre principal]).

Etant donné les éléments ci-après, il est demandé que la note pour le critère 4 soit réévaluée.

La 2ème étape du tram d'Annemasse a un effet majeur sur le réseau TC de l'agglomération

La 2ème étape du tram d'Annemasse constituera le 2ème prolongement de la future ligne 17 Bachet-Annemasse, mise en service en 2019. Cet axe principal du réseau TC d'agglomération s'articulera dans sa partie genevoise en de nombreux points de correspondance avec les **4 autres lignes tram et 17 lignes principales**. De plus, il desservira la gare Léman Express des Eaux-Vives et la halte Léman Express du Bachet.

Dans l'agglomération annemassienne, la 2ème étape du tram d'Annemasse assurera une bien meilleure articulation avec le réseau TAC (TC agglomération annemassienne) que la 1ère étape. Elle offrira des correspondances aux stations Defaugt et Dusonchet-Perrier avec la ligne BHNS Tango, ligne urbaine principale cofinancée par la Confédération et en service depuis 2015. Même si leur fréquence est plus faible, il y aura aussi un effet réseau avec la future ligne BHNS Bonne-gare d'Annemasse, classée en priorité B dans le PA3, et avec les lignes secondaires (L4 et L6). Le P+R situé au terminus du tram s'intègrera également dans le réseau. En outre, le Schéma directeur cyclable de l'agglomération annemassienne est actuellement mis en œuvre, avec pour objectif de favoriser le rabattement sur les stations du tram.

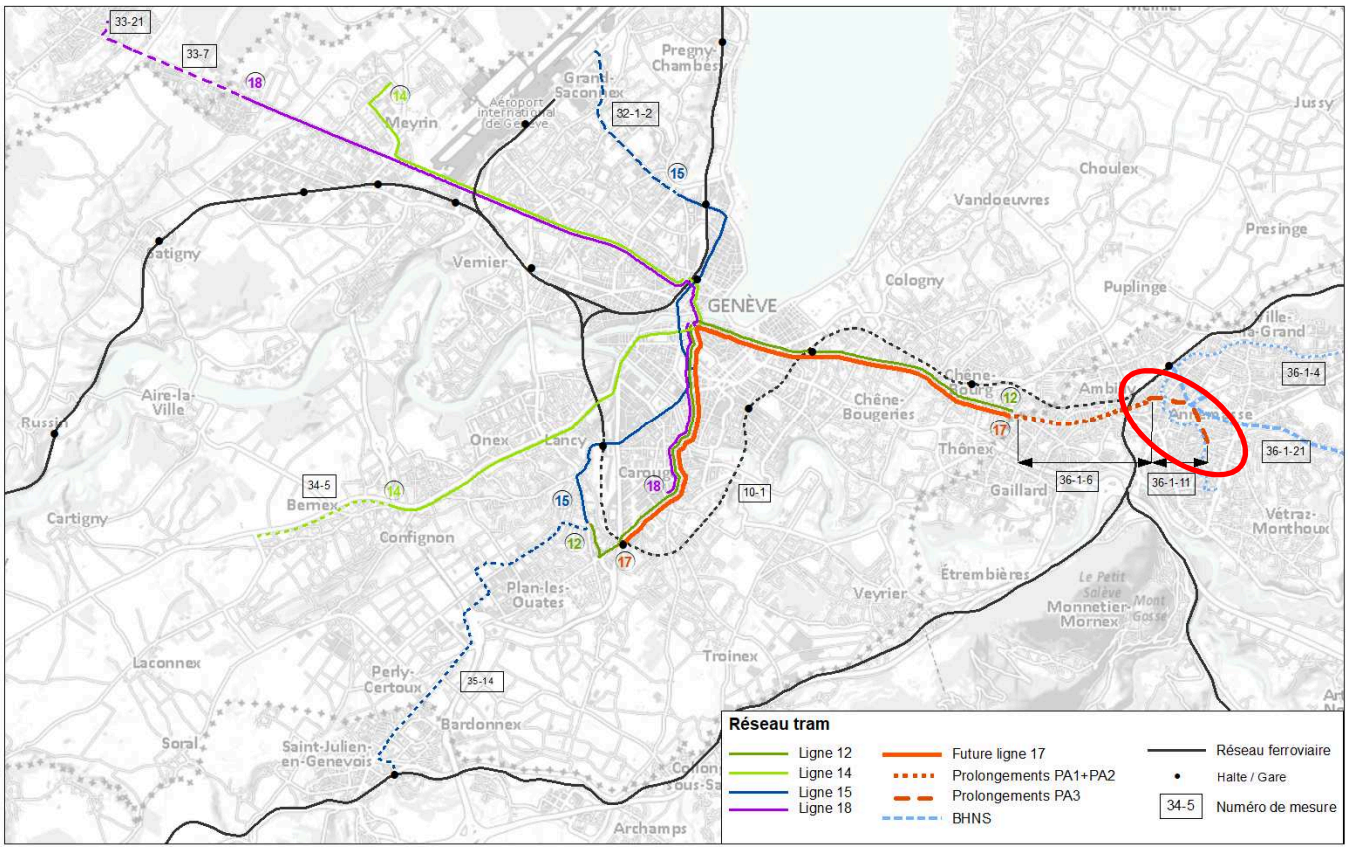


Figure : Effet réseau du prolongement du tram (2ème étape)

La forte réduction du trafic de transit TIM en direction de Genève en relation avec le prolongement du tram augmentera le report modal vers les TC

Le principe général inscrit dans le PDU de l'Agglomération annemassienne (Plan de déplacements urbain) est de réduire le trafic TIM dans le cœur d'agglomération en rendant systématiquement prioritaire le réseau TP tram, BHNS et lignes principales, grâce à :

- la refonte du plan de circulation et de la hiérarchie du réseau routier rendra plus difficile le transit (réduction forte des capacités des voies de desserte du centre par mise à sens unique, en impasse ou passage à 1 voie ; sur l'axe tram, mise à une voie de la route de Genève auparavant axe de transit entre Annemasse et Genève et réductions de capacité des voies latérales)
- la réduction de la vitesse sur plusieurs voies (doublement des zones 20 et 30)
- un tram (ligne 17) exclusivement en site propre et prioritaire aux carrefours

Les seules mesures routières accompagnant le tram sont des mesures de requalification de carrefours et d'optimisation du réseau existant. Etant donné que la forte réduction de la capacité TIM de l'axe tram est réalisée sans création de nouvelles voiries de contournement ni de nouvelles liaisons avec Genève, il y aura en conséquence également une forte réduction du trafic de transit sur la partie genevoise de cet axe, sorti récemment du réseau primaire genevois, et une forte incitation au report modal vers les TC et les mobilités douces pour les déplacements d'Annemasse vers Genève.

DEMANDE DE REEVALUATION EN LISTE Ae ou Av (2 mesures)

- la demande de réévaluation selon une succession d'horizon à comprendre comme suit Priorisation de décembre 2016 (dépôt du Projet) ➔ Evaluation ARE de janvier 2018 ➔ Demande de réévaluation au 20 février 2018
- la mention de la justification de l'ARE pour la modification de priorisation ("*en italique*")

4.12 Mesure 6621.3.024, 13-20 – Construction d'un Pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine

Demande de réévaluation: A ➔ B ➔ Ae
"*Dépendance avec une autre mesure. La réalisation de ce pôle d'échange multimodale doit être coordonnée avec la construction de l'arrêt RER en Châtelaine (horizon B).*"

Cette mesure n'est pas dépendante du projet ferroviaire de la halte de Châtelaine. Elle répond à un besoin actuel d'aménagements en lien avec un pôle névralgique du réseau de transports en commun ; l'intégration des connexions avec la future halte de Châtelaine permettra de renforcer les fonctionnalités et l'importance de ce pôle d'échange.

Contexte urbain

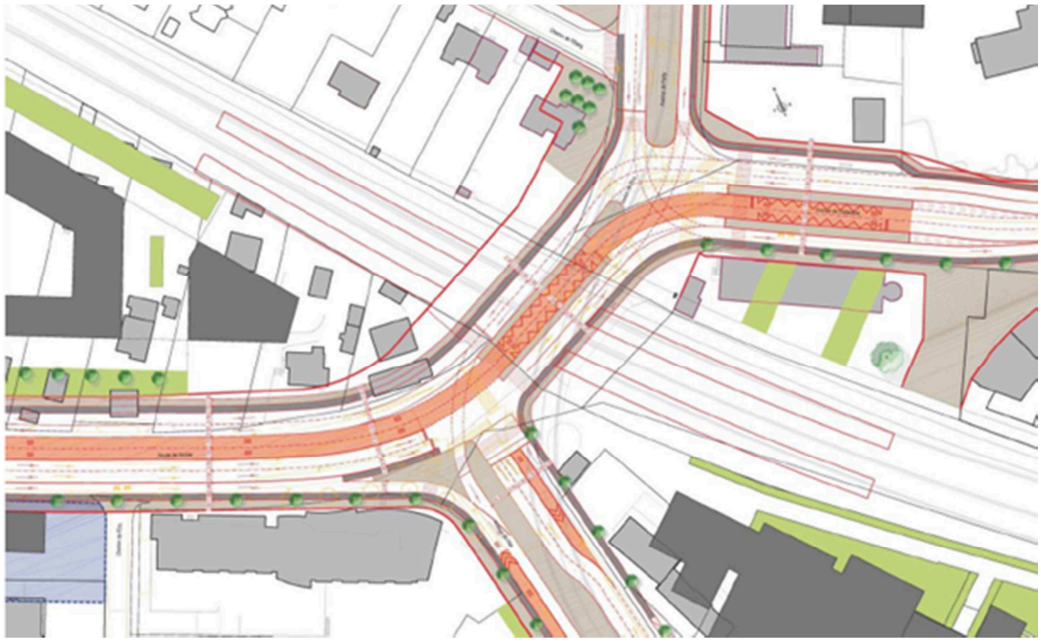


Figure : aménagement de l'interface multimodale de Châtelaine

Un pôle d'échange nécessaire dès 2022
Ce pôle constituera un pôle de transbordement principal entre :

- les lignes radiales (mesure 33.13 Axe fort TC entre Genève et Vernier)
- les lignes tangentielles de deuxième ceinture - TOSA et mesures 30-31 et 30-32 (axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : Secteur av de l'Ain et secteur Etang, y compris espace rue et 30-32) -.

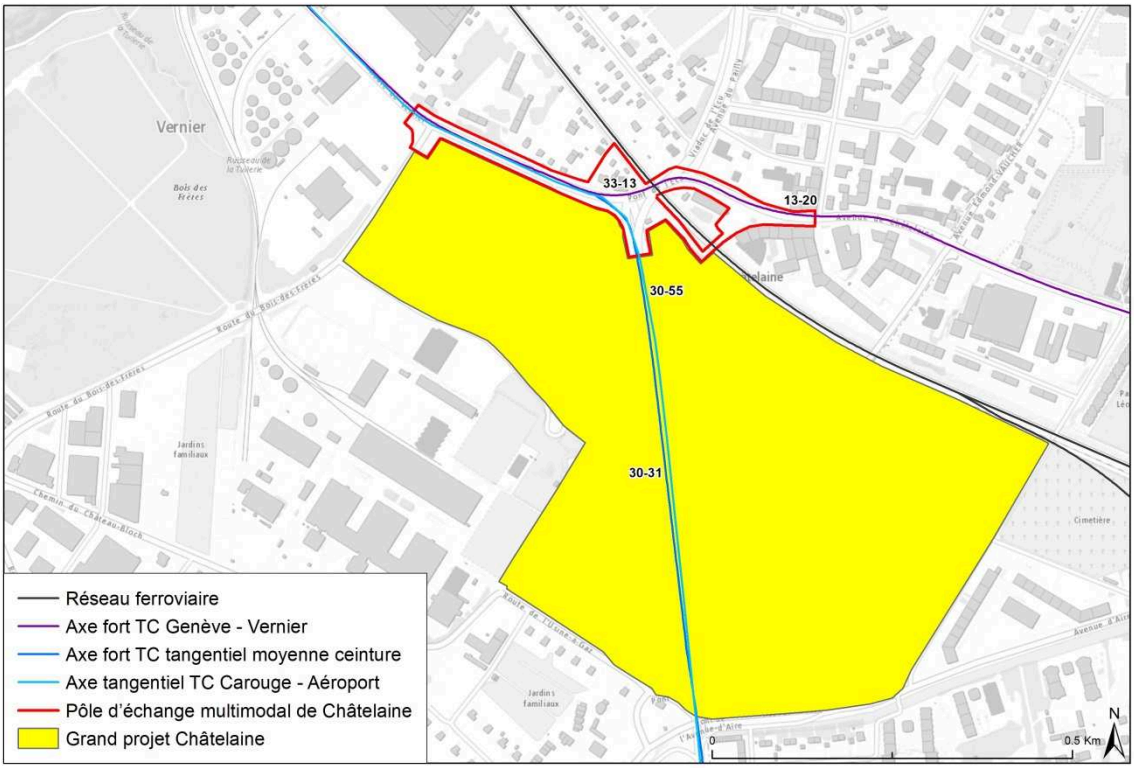


Figure : insertion de la mesure 13-20 dans le quartier Châtelaine

Le projet est conçu pour permettre une intégration ultérieure de la halte ferroviaire de Châtelaine (horizon 2030-2035), en cohérence avec la demande genevoise sur PRODES 2030-2035.

4.13 Mesure 6621.3.050, 30-40 – Restructuration du réseau routier dans le cœur d'agglomération : déploiement de la LMCE

Demande de réévaluation: A➔ non pertinente ➔ Ae ou Av
"Ce type de mesure n'est pas cofinançable par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération."

Pertinence de la mesure
Considérant les éléments suivants le Canton de Genève demande à ce que la pertinence de la mesure soit reconnue et que la mesure soit réévaluée avec une inscription en liste Ae ou Av.

Entrée en vigueur le 2 juillet 2016, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée H1 21 (LMCE) a pour but de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité énoncés à l'article 190 de la constitution de la République et canton de Genève. Il s'agit d'une loi s'appuyant sur les principes suivants :

- La définition de zones sur la base de critères socio-démographiques objectifs, au sein desquelles certains modes de transport sont priorisés ; le périmètre des zones est actualisé tous les 5 ans pour tenir compte des projets de développement
- Dans l'hypercentre et les centres urbains (voir carte ci-après), la mobilité douce et les transports publics sont favorisés par différents aménagements et le stationnement est fortement maîtrisé
- En dehors de ces zones, un réseau routier structurant est identifié ; il est aménagé de manière à organiser l'accessibilité des secteurs de densité et des quartiers, accueillir le trafic de transit non souhaité dans l'hyper centre et les centres urbains et assurer une liaison efficace et performante pour les TIM et les TC

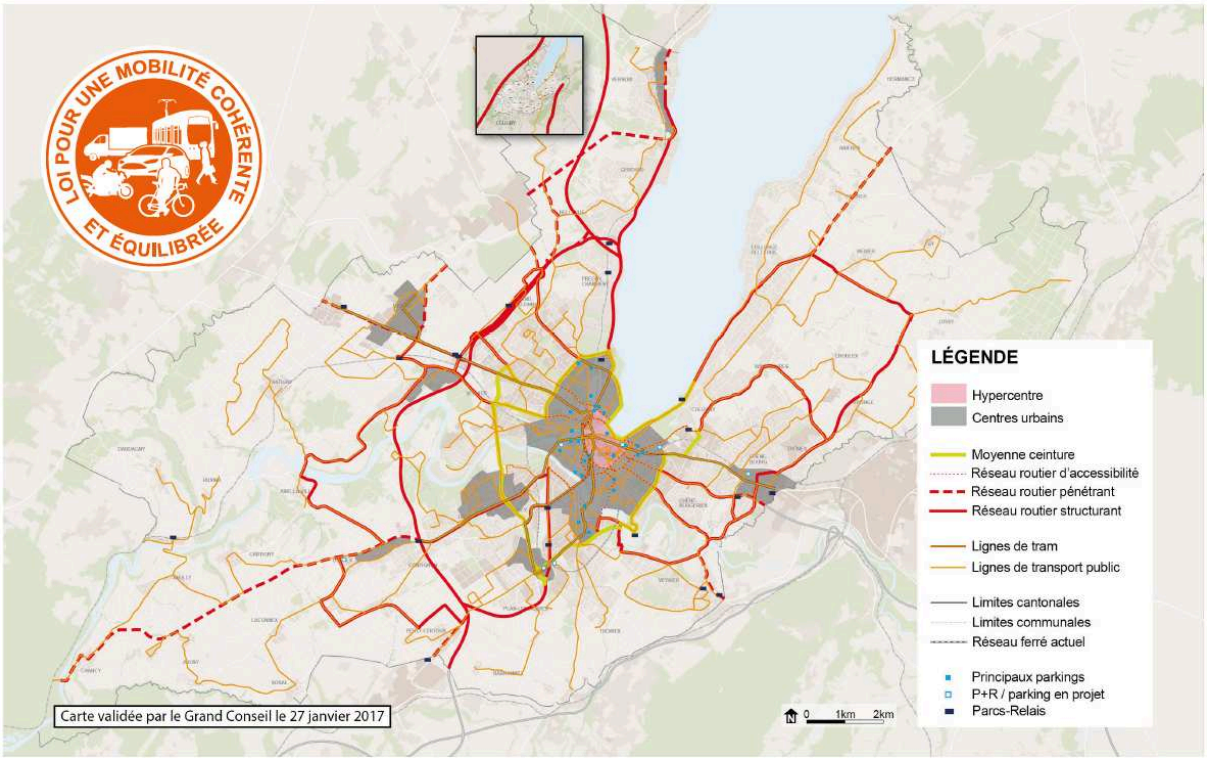
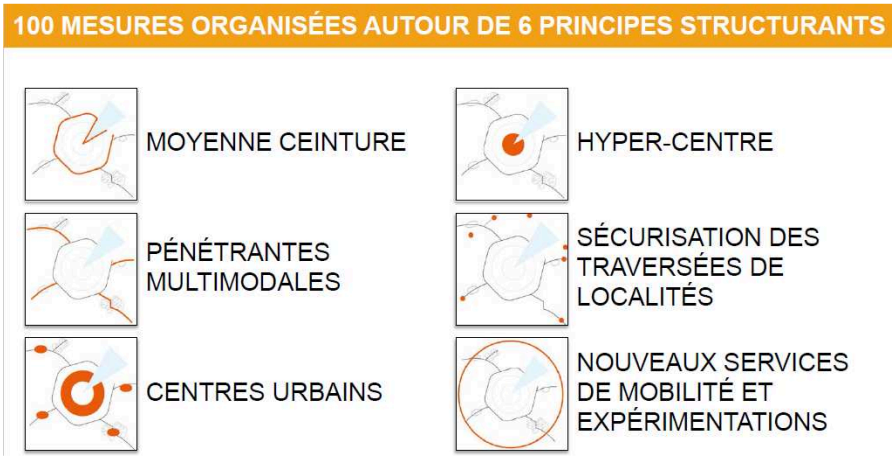


Figure : carte annexée à base légale de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée

La traduction opérationnelle de cette loi s'organise autour de 6 principes au travers de 100 mesures :



1. Les mesures rassemblées sous le thème **Moyenne ceinture** visent à mettre en œuvre une moyenne ceinture homogène et lisible, accueillant le trafic de transit non souhaité dans l'hyper-centre et les centres urbains et permettent d'accéder aux différents secteurs et quartiers du cœur d'agglomération.
2. Les mesures attachées aux **Pénétrantes multimodales** visent à assurer une liaison efficace et performante entre les limites cantonales et la moyenne ceinture pour l'ensemble des modes de transports.
3. Les mesures contenues dans les **Centres urbains** permettent concrètement de mettre en œuvre la priorité aux modes doux et aux transports publics tout en s'appuyant sur l'aménagement de la moyenne ceinture et les pénétrantes pour réduire le trafic de transit y circulant.
4. **L'Hyper-centre** rassemble quant à lui des mesures visant également à développer la priorité aux modes doux et transports publics par des mesures portant principalement sur la piétonisation et la pacification des espaces.
5. Les mesures proposées sous le thème **Sécurisation des traversées de localité** sur réseau primaire ou secondaires ont pour objectif principal, en dehors des zones définies par la loi, de sécuriser et fluidifier des axes subissant un trafic pendulaire important.
6. Enfin, les **Services de mobilité et innovations** proposent autant d'opportunités nouvelles de se déplacer, en visant notamment l'allégement de la pression du nombre de véhicules sur les réseaux, en favorisant le partage de véhicules plutôt que leur possession.

Une mise en œuvre par étape, en 5 ans

La mise en œuvre, de ce plan de mesure est envisagée depuis 2017 et est programmé cinq années, par étapes.

La première étape (printemps 2017 – printemps 2018) s'attache à constituer la moyenne ceinture en rive droite du Rhône et le U-Lacustre, puis à développer les mesures de pacification de l'hyper-centre et des centres urbains. Elle vise également à engager la mise en place des principales pénétrantes multimodales. L'étape 1 contient 64 mesures dont 56% sont en service ou en travaux et 30% seront en travaux à l'été 2018 ; les 11% restant sont soit en procédure ou en attente d'un arbitrage politique.

La seconde étape d'importance (période 2019 – 2020) porte majoritairement sur la rive gauche avec l'achèvement du déploiement de la moyenne ceinture, puis des mesures concernant l'hyper-centre et les centres urbains. Cette deuxième étape est coordonnée **avec la mise en service du Léman Express** afin d'en renforcer les effets attendus.

Au-delà des principales infrastructures et services de transports prévus ces prochaines années, tels que le Léman Express, la route des Nations, l'élargissement de l'autoroute, les liaisons routières de

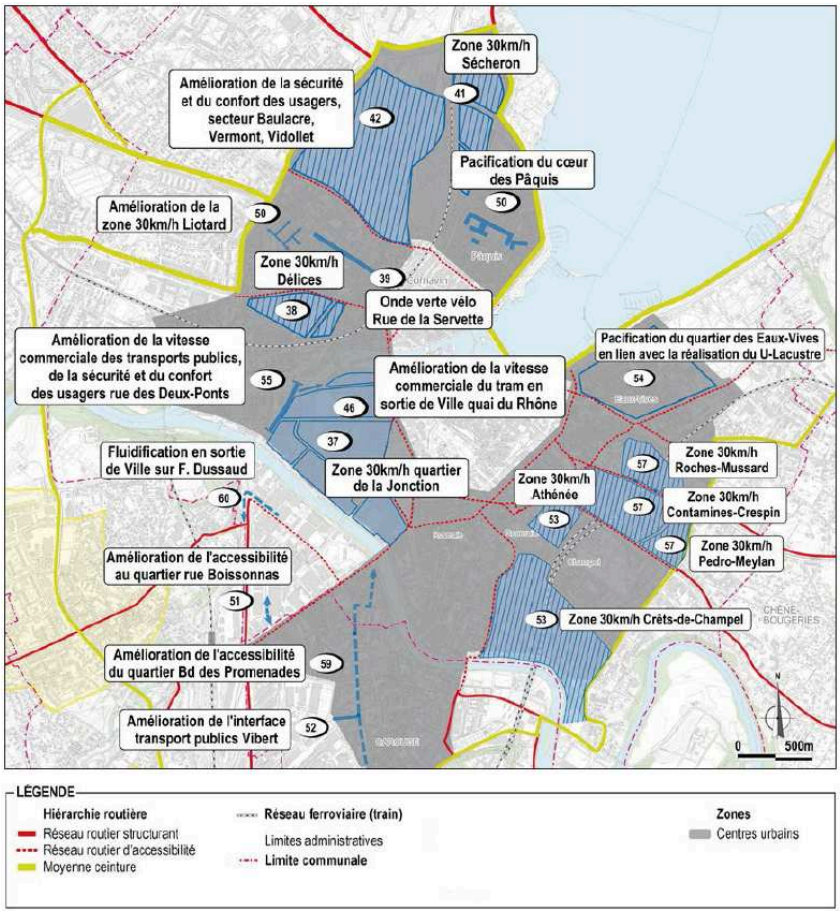
Genève-Sud, et les autres axes forts de transports publics, que la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée viendra appuyer et accompagner, il s'agit également de préparer les infrastructures prévues à plus long terme telles que l'extension de la gare de Cornavin et le bouclement autoroutier avec la Traversée du lac.

Le financement de ces mesures est notamment assuré par :

- Un projet de loi d'investissement cantonal de 50 millions de francs portant sur le fonctionnement des carrefours à feux, la mise en place d'une centrale régionale de trafic et le jalonnement
- Un projet de loi d'investissement cantonal de 8 millions de francs portant sur des aménagements de mobilité douce

<u>Exemple de priorisation dans les centres urbains et l'hypercentre</u>
Les aménagements de choix prévus dans l'hypercentre portent principalement sur la création de zones de rencontr.e

Dans les centres urbains, les mobilités douces (piétons et vélos) et les transports publics sont priorisés et le trafic de transit est fortement restreint. La création de zones 30 est favorisée, ainsi que les aménagements visant à favoriser la circulation des vélos. Des axes routiers structurants visant à garantir l'accès à ces centres, sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé.



Lien internet vers le catalogue de mesures : *LMCE : catalogue de mesure*

DEMANDE DE REEVALUATION EN LISTE B (2 mesures sur 23)

En première partie des sous-chapitres suivant sont systématiquement rappelés :

- la demande de réévaluation selon une succession d'horizon à comprendre comme suit
  Priorisation de décembre 2016 (dépôt du Projet) ➔ Evaluation ARE de janvier 2018 ➔ Demande de réévaluation au 20 février 2018
- la mention de la justification de l'ARE pour la modification de priorisation ("*en italique"*)

4.14 Mesure 6621.3.117, 35-26 – Requalification multimodale de la moyenne ceinture (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1er août)

Demande de réévaluation: A ➔ C*➔ B
"Degré de maturité : insuffisant. Des études plus approfondis doivent être élaborées. La Confédération reconnaît toutefois l'importance de la mesure pour renforcer les relations tangentielle MD et TC."

La requalification multimodale de ce secteur est déterminante pour le fonctionnement de la moyenne ceinture. En effet, au vu des charges de trafic constatées et de l'augmentation de l'offre TC sur les lignes tangentielles (lignes 22 et 23, soit 12 passage par heure et par sens en heure de pointe), une intervention forte est nécessaire.
Afin d'améliorer la progression des bus à la descente, des mesures ont été mise en place en 2017. La protection du tronçon existant de voie bus à la descente a permis un gain de 6 à 8 minutes pour les bus à l'heure de pointe. De plus une adaptation de la régulation du carrefour GE68 selon la stratégie d'exploitation multimodale 2017-2020 a été faite à la fin de l'année 2017. Si ces résultats traduisent le besoin d'intervention il s'agit pour l'instant de mesures sont légères n'ayant pas permis de régler la situation de ce secteur de manière complète.

4.15 Mesure 6621.3.013, 35-28 – Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines et de la route de Base

Demande de réévaluation: B ➔ C* ➔ B
"Degré de maturité : insuffisant et rapport coût-utilité : insuffisant. La mesure de doit être coordonnée avec le développement urbain. Le nombre de personnes concernées pas la mesure est insuffisante pour bénéficier d'un cofinancement par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération."

Le développement du quartier des Cherpines et ses abords doit être planifié en tenant compte de la définition et du phasage de l'offre en déplacements propices à l'accueil de 10'000 habitants et 7'500 emplois supplémentaires. Les déplacements mobilité douce en échange avec les Cherpines sont estimés à plus de 11'000 par jour, d'où la nécessité d'une requalification de la route de Base permettant de promouvoir les modes doux par le biais d'un aménagement sécuritaire et qualitatif. Le même volume de déplacements en mobilité douce est planifié en échange avec la ZIPLO, mais répartit sur deux axes forts, dont la route de Base.
La future ville des Cherpines offre la possibilité de décliner le concept de la ville des courtes distances. En ce sens, l'aménagement de la route de Base en boulevard urbain permettra de garantir des espaces généreux en faveur des mobilités douces et de réaliser la couture entre la zone industrielle de Plan-les-Ouates et les Cherpines.

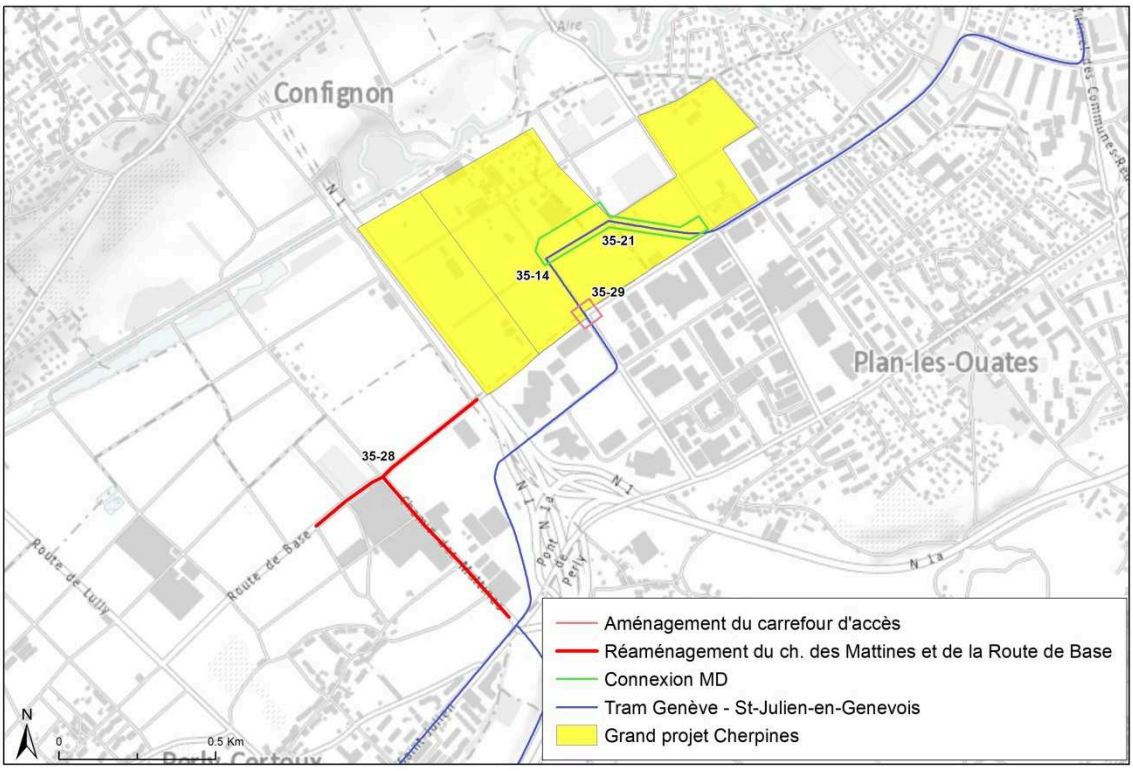


Figure : rôle de la mesure 35-28 pour l'accessibilité au quartier des Cherpines

L'intervention sur la route de Base et le chemin des Mattines se coordonne ainsi avec le développement du Plan localisé de quartier n°30'087, dont la mise en enquête publique est prévue en juin 2018, avec pour objectif l'adoption du PLQ par le Conseil d'Etat au premier semestre 2019. Sur la base du calendrier du PLQ, les premières autorisations de construire des bâtiments pourraient ainsi être accordées à partir de 2023. L'aménagement de la route de Base devrait ainsi être idéalement réalisé à l'arrivée des premiers habitants de cette deuxième étape de développement de la ville des Cherpines fin 2024.

Sur cette base le Canton demande une réévaluation et une intégration à la liste B.
Vous trouverez annexé au présent rapport la convention signée entre le canton de Genève et les communes concernées actant de cette coordination.

4.16 Calcul des contributions forfaitaires

La méthodologie utilisée pour le calcul des contributions forfaitaires est détaillée dans les chapitres 3.11 et 3.12 du rapport explicatif. Le calcul de ces contributions forfaitaires fait l'objet de l'annexe 1 du rapport d'examen, qui présente le détail des unités de prestations prises en compte pour les paquets de mesures de mobilité douce (tableau A1-a), de valorisation de l'espace routier (tableau A1-b) et de gestion du trafic (tableau A1-c). Le coût imputable de chaque unité de prestations est plafonné par la Confédération. Tous les coûts sont considérés avec un taux de TVA à 8%.

Après vérification du tableau A1-a, il apparaît que la contribution calculée pour trois des 11 unités de prestations a été sous-estimée ou, du moins, se fonde sur des chiffres qui ne peuvent être expliqués en l'état:

- Ilots de protection pour piétons sans élargissement de la chaussée
  Le coût moyen calculé sur la base des indications fournies par l'agglomération en mai 2017 est de CHF 22'200 TTC.
  Le plafond défini par la Confédération est de CHF 25'000 TTC.
  Le coût retenu pour le calcul de la contribution est de CHF 18'533 TTC alors qu'il devrait être de 22'200.
- Passages inférieurs
  Le coût moyen calculé sur la base des indications fournies par l'agglomération en mai 2017 est de CHF 2'780 TTC.
  Le plafond défini par la Confédération est de CHF 15'000 TTC.
  Le coût retenu pour le calcul de la contribution est de CHF 2'730 TTC alors qu'il devrait être de 2'780.
- Cheminements MD / cat.4
  Le coût moyen calculé sur la base des indications fournies par l'agglomération en mai 2017 est de CHF 3'303 TTC.
  Le plafond défini par la Confédération est de CHF 4'000 TTC.
  Le coût retenu pour le calcul de la contribution est de CHF 3'224 TTC alors qu'il devrait être de 3'303.

Au final, pour ces trois catégories, la prise en compte des plafonds augmenterait la contribution fédérale de près de CHF 170'000 TTC, à ajouter aux CHF 15,32 mio TTC mentionnée dans l'annexe 1 et repris dans le tableau 2-1 du rapport. A moins d'une explication ad hoc, l'agglomération demande que le montant de la contribution forfaitaire du paquet de mesures de mobilité douce soit modifié sur la base de ce qui précède.

5 Discussion sur l'évaluation du projet

5.1 CE 1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transport

Les éléments suivants visent à préciser le concept d'organisation du réseau routier et notamment son lien avec les investissements fédéraux prévus sur les routes nationales.

Aussi, si la bonne hiérarchisation du réseau routier est relevée dans l'évaluation, il convient ici de revenir d'une part sur la stratégie de gestion du réseau routier en lien avec les aménagements prévus sur les réseaux supérieurs, et d'autre part sur le gestion du stationnement pour lequel un manque de concrétisation est mentionné dans l'évaluation.

Stratégie de gestion du réseau routier

L'évolution des infrastructures des réseaux supérieurs, qu'il s'agisse du réseau ferroviaire d'une part ou du réseau autoroutier d'autre part, va permettre de mener une politique de réduction des capacités TIM dans les centres et ce, en fonction des étapes de développement prévus. Ainsi pour le canton de Genève l'objectif est de conserver entre 2009 et 2030 une capacité routière globale sensiblement équivalente, et, ainsi, de tirer parti des différents projets de développement des routes nationales pour redéployer la capacité routière située dans le cœur d'agglomération en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Parallèlement et dans le même temps, la capacité des transports publics (ferroviaire et lignes urbaines) croît fortement. C'est ce qu'illustrent les schémas ci-après au niveau du Rhône et du Lac.

La première grande étape de redistribution des capacités routières (2020) correspond à la mise en service du Léman Express comme nouveau mode de déplacement à l'échelle de l'agglomération ; ceci inclut l'organisation des rabattements prévus TIM, TP, MD pour mettre en valeur cette infrastructure. Au niveau du réseau urbain, il s'agit principalement des lignes de tramway réalisées entre 2010 et 2012 conduisant à une réduction de la capacité routière en centre-ville. Le déploiement de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) vient également en appui pour réduire la capacité dans le centre et consolider la capacité de la moyenne ceinture. Parallèlement, la première étape d'élargissement de l'autoroute, entre le Vengeron et l'Aéroport permet une première amélioration des conditions de circulation sur le réseau supérieur.

La seconde étape (2025) correspond à la poursuite progressive de l'élargissement de l'autoroute pour résorber les goulets d'étranglement (y compris réalisation de la demi-jonction de Vernier-Canada permettant un soulagement fort de la traversée du tunnel autoroutier de Vernier) couplée à une poursuite du développement de la LMCE.

Parallèlement à cela, la montée en puissance progressive de la capacité en transport en commun axée sur le RER et le développement des lignes fortes, notamment en rabattement sur le réseau ferroviaire, permettra de prendre en charge la majeure partie de l'évolution de la mobilité, tout en tirant parti des capacités routières dégagées en centre-ville et sur la moyenne ceinture.

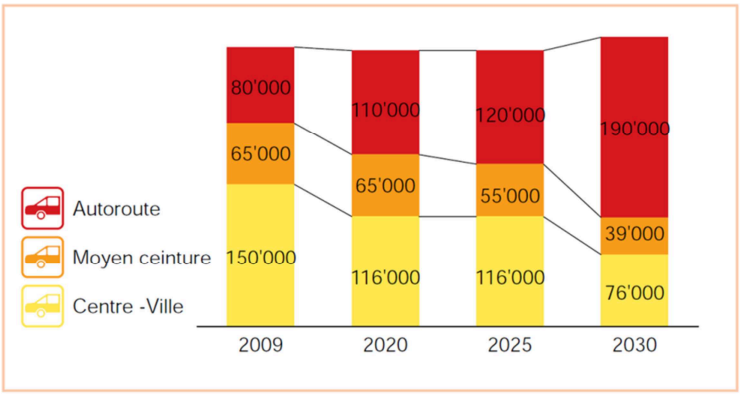


figure : Evolution de la capacité routière en véhicules par jour à la traversée du Rhône (Mobilité 2030, adopté par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013)

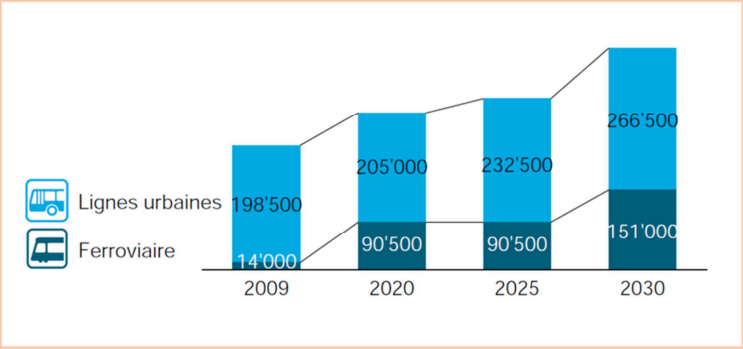


figure : Evolution de la capacité potentielle en transports collectifs en passagers par jour à la traversée du Rhône (Mobilité 2030, adopté par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013)

Afin de mettre en œuvre cette stratégie le Canton de Genève dispose de bases légales affirmant des principes forts en matière de priorité accordée aux différents modes de transport ainsi que de bases légales de financement, notamment afin de pouvoir influencer sur la demande.

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée H1 21 (LMCE) est entrée en vigueur le 2 juillet 2016 et a pour but de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité énoncés à l'article 190 de la constitution de la République et canton de Genève.

Concernant le financement de projet visant à améliorer la gestion de la mobilité dans le canton et notamment à influencer la demande, il est nécessaire de rappeler le vote par le Grand Conseil genevois de la loi 11'868 ouvrant un crédit d'investissement de 50MCHF pour la réalisation de mesures d'exploitation inscrites dans le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 (cf. mesure 30-40). Cette loi a ainsi permis la mise en service en 2017 de la centrale régionale de gestion du trafic (CRGT) rassemblant sur un même lieu les services de la police, des transports publics genevois (TPG) et de la Direction générale des transport (DGT) pour la partie régulation de la signalisation lumineuse. De plus, le remplacement de carrefours ainsi qu'une nouvelle régulation ont également pu être engagés selon le tableau ci-après.

	Mesure	Montant total (yc TVA, renchérissement et aléas)	Montant annuel moyen
1	Déploiement d'une nouvelle régulation lumineuse sur 436 carrefours à feux	32 000 000 F sur 4 ans	8 000 000 F / an
2	Déploiement d'une centrale régionale de gestion du trafic (CRGT)	14 000 000 F sur 4 ans	3 500 000 F / an
3	Mise en conformité de la signalisation directionnelle avec le schéma directeur du jalonnement	4 000 000 F sur 4 ans	1 000 000 F / an
TOTAL Général		**50 000 000 F**	**12 500 000 F / an**

Figure : Déploiement d'une nouvelle régulation lumineuse sur 436 carrefours à feux (source : exposé des motifs de la loi 11'868)

Gestion du stationnement

Les partenaires du Grand Genève ont intégré la gestion du stationnement dans leur politique de gestion des déplacements et il semble nécessaire de rappeler que ce thème est pris en considération

dans chacun des territoires de l'agglomération. Que ce soit dans l'agglomération centrale ou dans les centres régionaux, il existe une politique de stationnement faisant l'objet d'adaptation périodique ; il est à noter que les ratios de stationnement pour les logements et pour les emplois ont notamment été entièrement revus à la baisse dans le Canton de Genève en prévision de la mise en service du Léman Express. Le premier état des lieux des politiques de stationnement du Grand Genève fait en 2012 a fait l'objet d'une mise à jour en 2016 afin d'assurer le suivi objectif sur le thème du stationnement (rapport disponibles sur le site du Grand Genève). S'il existe des difficultés liées à la taille de l'agglomération et aux cadres réglementaires et administratifs du Grand Genève sur ce thème, les avancées en matière de stationnement demeurent réelles. Le diagnostic y fait largement référence (chap. 4.5) et le rapport d'évaluation ne reflète pas une compréhension complète sur ce point.
Enfin, il convient de noter que la LMCE prévoit dans les zones les plus contraintes du canton la possibilité de réduire le nombre de places de stationnement à disposition pour réaliser des projets en faveur de la sécurité et de la fluidité des transports.

5.2 CE 2 : encouragement du développement urbain vers l'intérieur

Les éléments suivants visent à préciser les outils et mesures concrets visant limiter le développement de l'urbanisation dans les aires périphériques et les bourgs, avec un risque d'étalement urbain, notamment dans le Genevois français.

Au contraire, la stratégie de densification et de maîtrise de l'extension urbaine du Projet de territoire est actuellement mise en œuvre de manière efficace par le biais des outils de planification et opérationnels spécifiques à chaque entité, décrits dans la fiche-action U-3 du programme de travail (Annexe 2 Mesures et programme de travail, p.467 à 473).

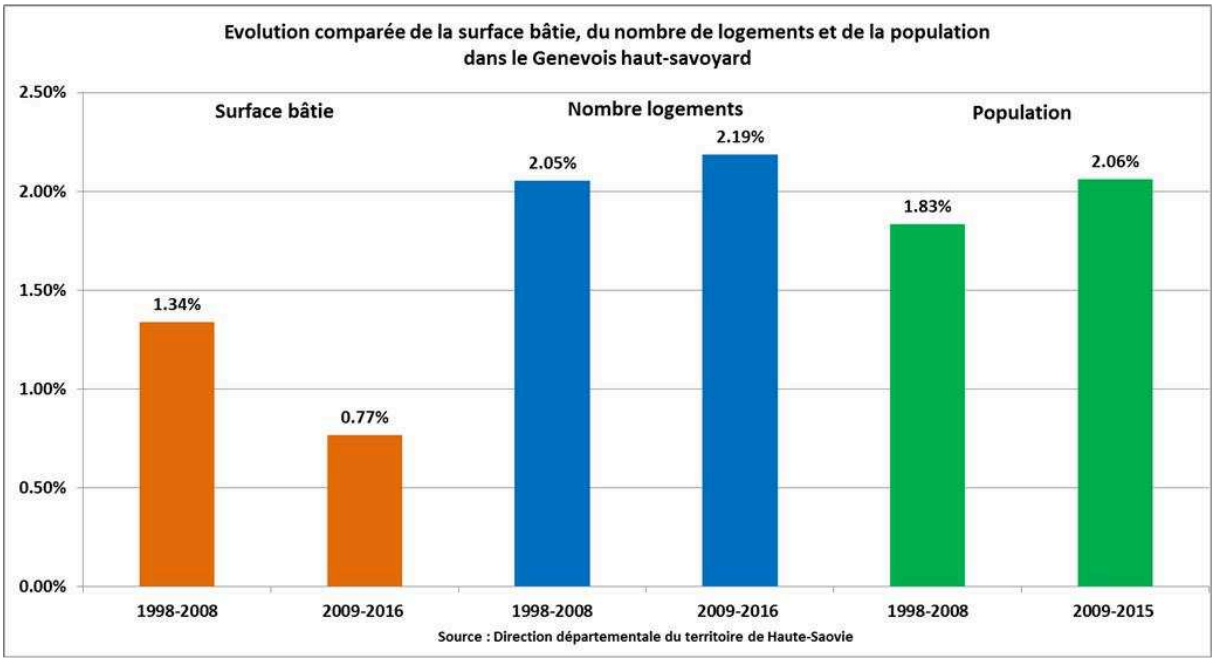
Concernant les territoires suisses, le Projet d'agglomération est conforme aux plans directeurs vaudois et genevois, qui donnent sur ces points des réponses très précises, approuvées par la Confédération en avril 2015 pour Genève et le 31 janvier 2018 pour Vaud.

Concernant les territoires français, la loi SRU du 13 décembre 2000, la loi ENE dite loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010, la loi ALUR du 24 mars 2014 et les planifications locales (SCOT, PLUI ou PLU) contraignent fortement l'urbanisation en limitant l'étalement urbain et en favorisant la densification urbaine. Les SCOT (Schéma de cohérence territoriale) donnent les grandes orientations, à l'image des plans directeurs cantonaux, et les PLU (Plan local d'urbanisme) communaux ou intercommunaux, l'équivalent des plans de zones, sont contraignants pour les tiers. En outre, le Pays de Gex, le Pays Bellegardien et Thonon Agglo sont engagés dans des PLUI (PLU intercommunal), ce qui permet de lier de manière très forte l'urbanisation aux projets TC (trams, BHNS…).

Le Grand Genève a mis en place des instruments transfrontaliers de suivi, le plan d'affectation des zones simplifié et le monitoring de la production de logements, qui montrent que **ces politiques se traduisent par des résultats concrets significatifs au niveau du Grand Genève** (Annexe 3 Diagnostic, chap.3 p.73 et suivantes) **:**

- D'importants reclassements en zones agricoles ou naturelles de zones, initialement prévues en zones urbaines, ont été effectués ces dernières années dans le cadre de planifications réglementaires : 1'657 ha de 2010 à 2015. Ces reclassements concernent essentiellement les villages et les bourgs, hors des agglomérations centrales et régionales.
- La surface totale des zones à densité forte et moyenne a augmenté de 2'801 ha, représentant 22% des zones à bâtir en 2015, contre 14 % en 2010 tandis que les zones à faible densité ont diminué de 1'480 ha.
- La part des villages dans la production de logements, en baisse constante depuis 2011, a été divisée par 2, de 22% à 11%, alors que celle cumulée du cœur d'agglomération et de l'aire urbaine de l'agglomération centrale est passée de 46% à 56%. En parallèle, la part du canton de Genève a aussi nettement augmenté, de 27% à 32%.

- Les zones à bâtir sont utilisées de façon bien plus dense : la part des logements individuels dans la production globale, en diminution quasi constante depuis 2007, est passée de 32% à 16% et la densité humaine (habitants + emplois / ha de surface bâtie) augmente régulièrement, y compris dans les territoires périphériques : +10% de 2005 à 2015.
- Dans le Genevois haut-savoyard (290'000 habitants, la croissance de la surface bâtie a fortement diminué, de 1,34%/an pour la période 1998-2016, à 0,77%/an pour la période 2009-2016, alors que la croissance du parc de logement a accéléré, de 2,05%/an à 2,19%/an, de même que celle de la population, de 1,83%/an à 2,06%/an.



- **Développement le long des axes structurants transfrontaliers :**

La cartographie des mesures d'urbanisation (voir fiches) montre leur concentration le long des axes actuels ou prévus et la coordination de leur réalisation avec la mise en service des infrastructures. La cartographie des mesures réalisées et en travaux par PACA met en évidence cette coordination.

Les collectivités publiques et les opérateurs privés anticipent la mise en services du Léman Express et des autres TC, ce qui se traduit par une densification forte autour des axes et des gares (1285 logements construits et environ 2300 logements programmés à court terme autour de la gare d'Annemasse).

De plus sur ce point et conformément aux objectifs d'une agglomération multipolaire affichée par le projet d'agglomération dès 2007, il découle de cette organisation territoriale, une discontinuité de l'urbanisation entre les différents périmètres compacts de l'agglomération et entre les centres régionaux. L'organisation multipolaire vise à concentre l'urbanisation dans les centres tout en assurant une desserte efficace entre ces pôles, reposant sur la mise en service de lignes suburbaines ou interurbaines structurantes (à l'image du BHNS Genève/Sciez).

- **planification des ICFF à l'échelle de l'agglomération :**

L'agglomération propose une **stratégie transfrontalière cohérente pour les surfaces commerciales de plus de 1000 mètres carrés**, tenant compte des différences réglementaires en la

matière et des planifications positives déjà existantes dans chacun des territoires (cf p.111 du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030).

- fiche A09 du plan directeur cantonal genevois,
- mesure D13 du plan directeur cantonal vaudois,
- orientations édictées dans les SCoT et dans les Documents d'aménagement artisanal et commercial (DAAC – document réglementaire de planification commerciale) du Genevois français

Ainsi, le Projet de territoire énonce une armature commerciale transfrontalière étroitement articulée aux réseaux de mobilité et en particulier au réseau TP (cf. figure 34, p.113 du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030, et carte et critères d'analyse en annexe).

Toutefois, dans le contexte transfrontalier du Grand Genève, le poids de l'effet frontière et de l'approche économique est particulièrement fort et nécessite de travailler sur une planification fine des ICFF tenant compte de tous les facteurs qui agissent sur l'implantation commerciale, et dont certains ne relèvent pas de l'aménagement du territoire.

A titre d'exemple, certains projets commerciaux récemment autorisés dans le Genevois français l'ont été dans le cadre de procédures de recours menées à l'échelle nationale française (commission nationale d'aménagement commercial) à l'encontre de décisions prises par des élus locaux et à l'encontre des planifications du territoire.

C'est pourquoi le Projet de territoire 2016-2030 s'engage à affiner encore cette planification positive, comme cela est expliqué dans la fiche-action U13 du programme de travail (Annexe 2 Mesures et programme de travail p.497), en préconisant tant les sites d'implantation des ICFF qu'une stratégie volontariste en faveur de l'accueil du commerce dans les centralités. La mise en œuvre de la fiche U13 est actuellement soutenue par un projet Interreg France Suisse sur 3 ans (2017-2020) nommé PROXICONSO qui se décline selon les étapes suivantes:

1. Réalisation d'une enquête sur les comportements d'achat des ménages (lancée) puis création d'un observatoire du commerce ;
2. Actualisation des stratégies des territoires en préfiguration d'une politique commerciale à l'échelle du Grand Genève:
    - pour le Genevois français, élaboration d'un Schéma métropolitain d'aménagement commercial, qui permettra de mettre en cohérence les stratégies commerciales et réglementation des SCoT. Il s'inscrit dans une volonté de maîtrise des implantations commerciales dans une logique de moindre consommation spatiale, de limitation des implantations en périphérie au profit des centres-villes, et de limitation des déplacements TIM.
    - pour Genève : mise à jour de la fiche A09 du PDCn ;
3. Stratégie commerciale transfrontalière coordonnée incluant la mise à jour de l'armature commerciale en vue du Projet d'agglomération de 4e génération, sur la base des planifications actualisées des partenaires.

5.3 CE 3 : Augmentation de la sécurité du trafic

Concernant ce critère d'efficacité, le Grand Genève est conscient des lacunes identifiées. Cependant il nous semble nécessaire de relever et de partager avec les évaluateurs que la configuration de l'agglomération et la complexité administrative rencontrée sur certains sujets, notamment liée à la gestion des données relatives aux statistiques d'accident, rendent le travail moins aisé que dans le cas d'un territoire homogène en termes de base légales et réglementaires.

Par ailleurs, certaines mesures proposées dans l'horizon A dans le cadre du PA3 participent très clairement à une amélioration de la sécurité des usagers ; il s'agit notamment de la réalisation du Pôle d'échange multimodal de Reignier et du BHNS Sciez – Genève.

Pour le surplus, le déploiement de la LMCE, notamment dans les zones les plus denses du canton, permet déjà d'améliorer la sécurité des usagers les plus fragiles, à travers, notamment, des

aménagements de zones pacifiées, des réalisations d'aménagements en faveur des modes doux et des fonctionnements de carrefours à feux favorables aux modes doux.

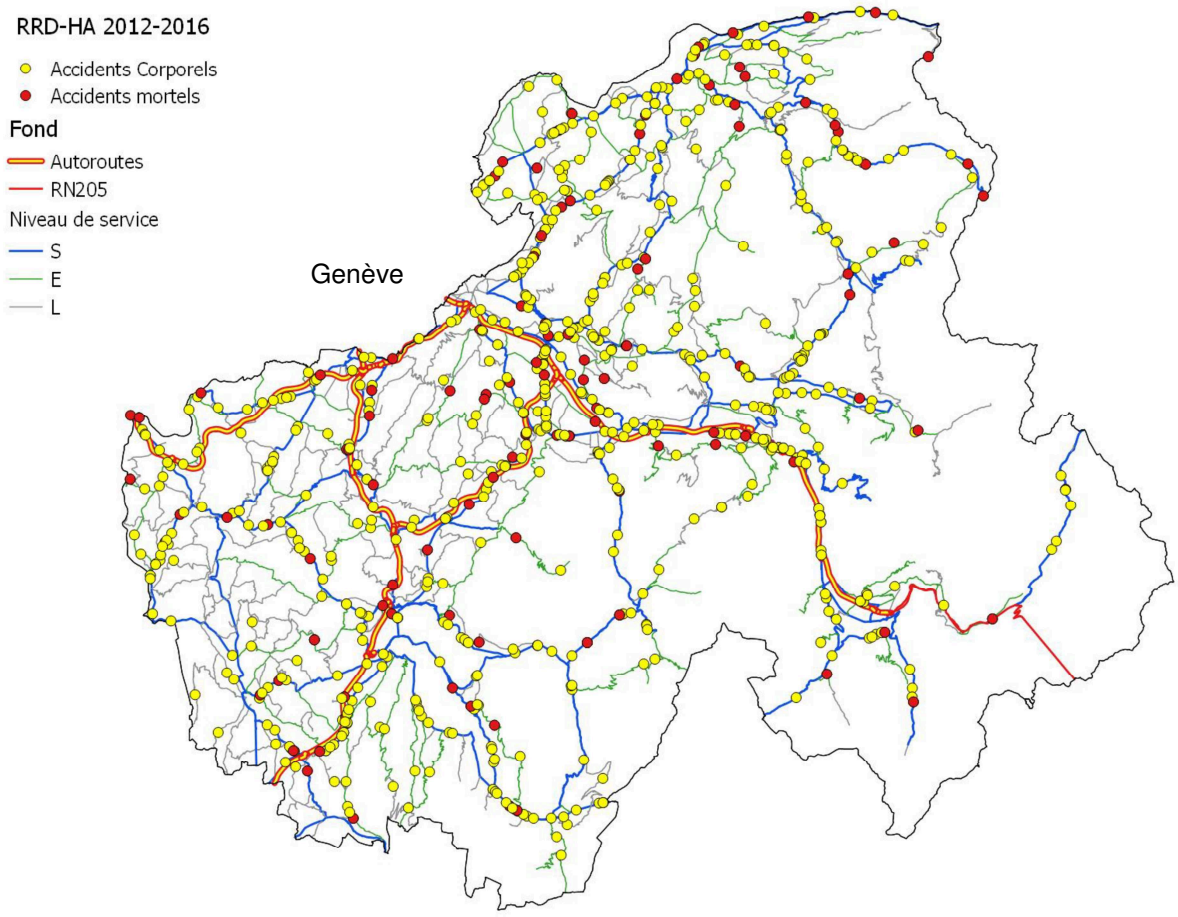


Figure : accidentalité du réseau routier de la Haute-Savoie classé hors agglomération – période 2012-2016

5.4 CE 4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources

Les éléments suivants visent à apporter des clarifications relatives aux aspects paysagers et environnementaux du Projet d'agglomération 3 du Grand Genève.

- **Mesures paysagères**

Le rapport d'examen salue l'ambition de la stratégie pour la **préservation des espaces ouverts et naturels**. Le Projet de territoire 2016-2030 totalise 58 mesures environnement paysage et plusieurs fiches-actions cadre sur ce sujet.

Les mesures environnement-paysage territorialisées n'ont pas fait l'objet de fiches dans le cadre du Projet de territoire car cela ne faisait pas partie des directives de la Confédération. Néanmoins, la rédaction de fiches de mesures est engagée depuis 2017 avec les maîtres d'ouvrage respectifs et certaines ont été publiées postérieurement au Projet de territoire.

En complément des fiches mesures territorialisées, le Projet de territoire propose bien un ensemble de fiches-actions thématiques environnement-paysage dans son programme de travail (Annexe 2 Mesures et programme de travail, fiches-actions U1, E2, E8, E9, E10, E14, U5, U10, U12). Il s'agit de

démarches globales programmées à l'échelle de l'agglomération dans le prolongement de ce qui a déjà été engagé dans le cadre des PA de 1ère et 2e générations.

- **Emprise sur les surfaces d'assolement (SDA)**

Le Plan directeur du canton de Genève a été approuvé par la Confédération en avril 2015 et la 4ème adaptation du Plan directeur du canton de Vaud le 31 janvier 2018. Concernant l'emprise sur les surfaces d'assolement et les éventuelles mesures compensatoires, le Projet d'agglomération est conforme aux plans directeurs vaudois et genevois, qui donnent sur ce point des réponses très précises De plus, depuis l'entrée en vigueur de son plan directeur, le Canton de Genève a engagé sa 1e mise à jour, qui vise notamment à préciser la stratégie cantonale en faveur des SDA. Cette stratégie a fait l'objet d'un avis favorable avec réserve dans le cadre de son examen préalable par le DETEC en septembre 2017.
A noter que l'attribution d'un quota très limité à Genève a des conséquences sur le développement hors canton et que la notion de SDA n'existe pas en France mais que les lois françaises visent également à limiter l'emprise sur les terres agricoles (cf. CE2). Entièrement remanié dans le projet de 4ème adaptation du Plan directeur du canton de Vaud, la mesure F12 présente une nouvelle stratégie des SDA afin de reconstituer une marge adaptée au développement au canton et de garantir en tout temps le contingent cantonal à l'horizon 2030, respectivement 2040, tout en assurant la réalisation des projets impliquant une emprise sur des SDA.

- **Extension de l'urbanisation dans les secteurs abritant des milieux naturels dignes de protection**

La superposition de la cartographie des milieux naturels protégés et/ou dignes de protection et de la cartographie des opérations d'urbanisation montrent qu'il n'y a pas d'urbanisation envisagée sur ces sites.
Sur la partie française, le Schéma régional de cohérence écologique de la Région Auvergne-Rhône-Alpes impose aux SCOT une trame verte et bleue reprenant tous les espaces naturels majeurs et les corridors écologiques, que les SCOT imposent à leur tour aux PLU et aux PLUI : la préservation de cette trame a une valeur réglementaire supérieure à l'urbanisation. Par exemple, les étangs des Iles à Etrembières ont été inventoriées dans les ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique), puis intégrées dans le site Natura 2000 Vallée de l'Arve, et, à ce titre, a été classé comme Espace naturel sensible et fait l'objet d'un Arrêté de protection de biotope, ce qui leur confère protection et ce qui sera traduit dans le PLU de la commune d'Etrembières, en cours de révision.
De plus, concernant le Genevois haut-savoyard, la Commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) de Haute-Savoie a en 2017 préavisé favorablement 37 PLU et PLUI et défavorablement 2, au titre de la réduction de la consommation d'espace et de la préservation des terres agricoles bénéficiant d'une appellation d'origine protégée.

Chaque périmètre d'extension urbaine ou d'infrastructures fait l'objet de procédures de planification et d'autorisations propres à chaque territoire, de nature à garantir le respect de la législation en matière environnementale.

Sur ce point, le rapport d'examen provisoire cite en particulier les mesures suivantes au chapitre 6.1.2, comme source de conflit ou de difficultés dans le domaine de l'environnement :

6621.3.196 UD3-03 La Plaine (Dardagny)

Ce projet lancé en 1999 s'est concrétisé entre 2016 et 2018 par la réalisation de deux lônes, l'une nature et l'autre baignade, avec reconstitution de milieux naturels variés. Il a nécessité le déplacement de la route de Challex le long de la voix CFF. Le site devrait être inauguré fin avril-début mai 2018.
Ce projet a été piloté par le service Lac Renaturation des cours d'eau et de la Pêche du canton de Genève et validé par la direction générale de la nature qui a participé activement à son élaboration.

Les autorisations de construire ont été délivrées après consultation des divers acteurs, dans le respect des différentes réglementations.
Dans ce périmètre ont été également construits un EMS et deux immeubles totalisant une centaine de logements qui sont actuellement habités.

6621.3.173 UD1-06 Gland - Vich
Dans le cadre du contrat corridors Lac Pied du Jura (mesure n EP1), une étude est réalisée pour envisager la possibilité de relocaliser le site de reproduction de batraciens d'importance nationale (Obat), dans un site plus propice à son maintien et développement, car l'Obat, est situé sur le lieu-dit de la Ballastière, entouré par un site de production industriel et des quartiers d'habitation. Cette étude est menée avec la Commune de Gland, le Canton de Vaud Direction générale de l'environnement et l'appui du bureau conseil de l'OFEV pour cette ordonnance fédérale et un bureau mandataire.
La première phase de l'étude -évaluation biologique et technique de la faisabilité pour la relocalisation du site de reproduction d'importance nationale- sera terminée ce printemps 2018.
Le développement urbain Gland-Vich est prévu dans les horizons 2030 puis 2040 qui permettent de travailler sur les questions de compensations SDA d'ici-là.

Construction d'une route d'accès entre la ZIMEYSA et la route de Peney
La route d'accès entre la ZIMEYSA et la route de Peney est en dehors des périmètres IFP n° 1204 et OROEM n°9. L'emprise sur la zone agricole est prise en compte afin de minimiser au maximum la fragmentation de cet espace et préserver le plus de SDA possible. Différentes variantes ont été étudiées.
Quant à la demi-jonction autoroutière du Canada (route de Peney-autoroute A1) qui empiète sur les deux inventaires d'importance nationale, elle est impossible à réaliser à l'extérieur d'IFP et OROEM car l'autoroute existante est, à cet endroit, totalement incluse dans ces deux périmètres. Néanmoins, le canton de Genève et l'OFROU sont attentifs à préserver au maximum les qualités résiduelles indéniables de ce site.

6621.3.065 31-12 Aménagement d'une liaison MD structurante Nyon - Gland (agglomération régionale), tronçon Prangins – Gland
Le projet sera coordonné avec le Contrat corridor biologique Lac-Pied du Jura (mesure EP1 destinée à développer et pérenniser ce couloir biologique) dont le groupe de travail réunit Régionyon, Communes et la Direction générale de l'environnement du canton de Vaud.

Enfin, selon le rapport d'examen, rien ne serait indiqué dans le rapport ni dans les fiches concernant le **maintien des valeurs naturelles dans les nouveaux quartiers**. Au contraire, ce sujet majeur est traité à la fois dans le programme et dans les fiches. Sans distinction entre les nouveaux quartiers et ceux existants, le programme rappelle tout d'abord l'importance de préserver les trames vertes et bleues, les zones de respiration et leur interconnexion y compris à l'intérieur du tissu bâti (Projet de territoire, pp 178 et 179 notamment). La stratégie se décline ensuite dans plusieurs fiches et mesures (Annexe 2 Mesures et programme de travail). Par exemple, la fiche U1 est précisément consacrée à l'accompagnement des projets urbains d'envergure et au développement de quartiers durables. De même, les fiches E8, E14 et E15 prévoient respectivement d'améliorer la prise en compte de la nature en ville, de généraliser la protection des espaces réservés aux cours d'eau et de mieux considérer la valeur du sol et sa préservation. Ces actions sont par ailleurs complémentaires de celles prévues par exemple en matière d'instauration des corridors noirs et de lutte contre la pollution lumineuse (fiche E5) dont le rapport reconnaît l'intérêt. Enfin, la fiche U3 porte sur les outils de planification et d'aménagement pour maîtriser la consommation des ressources et traduire les objectifs environnementaux de façon réglementaire dans les projets d'aménagement. En outre, cette fiche rappelle que depuis 2010, 1'657 ha de zones préalablement affectées au bâti sont retournées à une vocation naturelle ou agricole (cf CE2). De plus, les mesures environnement-paysage ont justement pour objectif de maintenir ou revaloriser les valeurs naturelles dans les nouveaux quartiers. C'est le

cas par exemple et de manière non-exhaustive du Projet de paysage prioritaire de l'Arve (EP6-0a et b), de la création du Parc des écoles entre les quartiers denses de l'Etang et de Châtelaine (EP2-04) ou encore du réseau d'espaces naturels et paysagers en limite urbaine de Gland Ouest (EP1-02).

- **Prise en compte de la stratégie de l'agglomération en matière de changement climatique et de qualité de l'air**

Parmi les points positifs, il n'est pas fait mention de l'effort conséquent entrepris par l'agglomération en regard des **enjeux climatiques**, ni des objectifs politiques pris dans ce domaine en cohérence avec les engagements suisses et internationaux. Pourtant, afin de compléter sa stratégie environnementale :

- le Grand Genève a fait le choix de s'engager sur des **objectifs chiffrés** (-40% de GES à l'horizon 2030) ;
- le projet d'agglomération ne se penche pas uniquement sur la question des émissions de CO_2 liées à la mobilité mais propose une **stratégie transversale** et des mesures dans différents domaines (bâtiments, énergie, mobilité…) en matière de réduction des gaz à effet de serre ;
- le projet d'agglomération intègre également les enjeux liés aux questions **d'adaptation aux changements climatiques**.

Concernant la **qualité de l'air**, le Grand Genève vise concrètement des **objectifs chiffrés** (-50%Nox et -18%PM_{10}). La stratégie ne s'apprécie pas qu'à l'aune des seules mesures de mobilité mais bien en considérant l'ensemble des composantes du projet d'aménagement. Contrairement à ce qui ressort de l'évaluation, l'objectif global d'amélioration de la qualité de l'air n'est pas « modéré » mais au contraire, **ambitieux**. Pour y parvenir, il convient de considérer le **programme de mobilité** en tant que tel ainsi que l'ensemble des mesures contenues dans le **programme Pact'Air** (Programme d'actions transfrontalier pour la qualité de l'air, cf. page 184-185 et fiche E6 Annexe 2 Mesures et actions). Annoncé dans le PA3, le programme Pact'Air a fait l'objet d'un important travail d'élaboration durant l'année 2017 et il entre désormais dans une phase de mise en œuvre. Premier programme transfrontalier et sans équivalent ailleurs, Pact'Air comprend 14 actions (33 sous-actions), dont certaines visent précisément à **réduire les prestations kilométriques TIM et à favoriser le report modal**, y compris via des **mesures contraignantes**. Une des actions emblématiques prévoit par exemple d'organiser une **circulation différenciée** sur la base de certificats qualité de l'air (macaron Crit'Air) à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise.

5.5 Compte rendu de mise en œuvre

Cartes d'avancement des mesures par PACA

Dans cette partie nous souhaitons améliorer la mise en évidence de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération dans une logique de coordination Urbanisation-Transport. Pour cela une série de carte par PACA précisant la localisation et l'état d'avancement de la mise en œuvre (en service ou en travaux) est désormais disponible.
A titre d'exemple, est présentée ci-après la carte relative au PACA Genève-Annemasse-Salève.

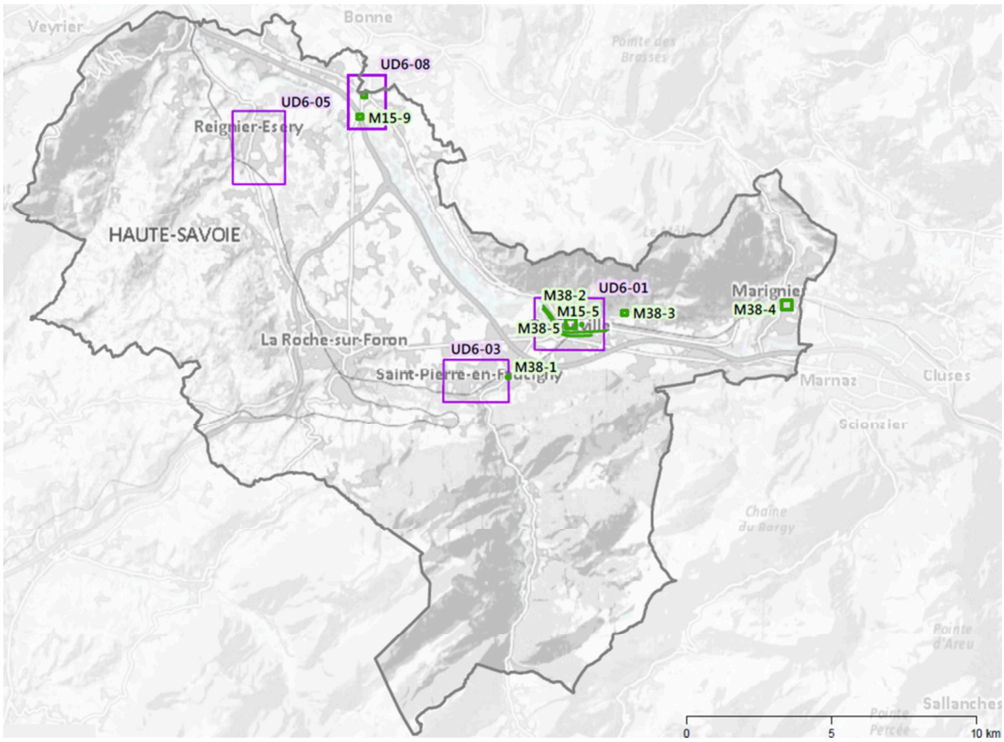


Figure : Mesures en service et en travaux – PACA Genève-Annemasse-Salève

Etat d'avancement du projet de Tram Cornavin – Meyrin – CERN (TCMC)
Dans le rapport explicatif joint au projet d'arrêté fédéral, est indiqué en pages 30 et 38 que le projet de TCMC est "partiellement en service et comptabilisé en service en décembre 2023, comptabilisation 2024".

Or cet aménagement est en service depuis 2011. Nous souhaitons nous assurer qu'il ne s'agit pas là d'une mauvaise information qui vous aurait été transmise.

5.6 Coordination des mesures d'urbanisation avec les plans directeurs cantonaux (chapitre 6.2)

Les mesures d'urbanisation (listées dans le tableau 6-4, chapitre 6.2 du rapport d'examen provisoire du PA), liées à des mesures infrastructurelles de la liste A sont toutes en état de coordination réglée, pour tout ou partie de leur périmètre. Les différents périmètres composant les grands projets sont énoncés dans mesures du PDCn genevois, en fonction de la nature de l'urbanisation, mais ne sont pas détaillées dans le Projet d'agglomération compte tenu de l'échelle territoriale et de la grande taille de l'agglomération.

- UD2-03a Grand Saconnex : mesure A05 - Réglée (Pré du Stand) MZ en cours

- UD7-01 PAV: mesure A01: réglée

- UD5-09 : Communaux d'Ambilly : mesure A03 – réglée: MZ 29460 adoptée (2008

- UD5-14 Grands Esserts: mesure A05 – tous les sous périmètres sont en coordination réglée:
  - Ch. des Beaux-Champs, PLQ 29578 adopté (2008)
  - Grands-Esserts, secteur Beaux-Champs, MZ 29738 adoptée (2012), PLQ 30038 en cours
  - Grands-Esserts, secteur Cirses, MZ 29738 adoptée (2012), PLQ 30082 en cours
  - Route de Vessy, ch. des Beaux-Champs, MZ 29738 adoptée (2012), PLQ 29983 adopté (2016)
  - Route de Vessy, ch. des Beaux-Champs (ferme), MZ 29738 adoptée (2012), PLQ 30008 en cours

- UD4-13 Bernex: mesure A05 - Sous périmètres:
  - Vailly-Sud, MZ 29955 en cours et PLQ 30022 en cours : Réglée
  - Grouet, MZ 29954 adoptée, PLQ 30021 en cours : Réglée
  - Abarois, MZ 29954 adoptée : Réglée
  - Rouette, Abarois et Croisée de Bernex, MZ 29954 adoptée : Réglée
  - Chemin de Tréchaumont, MZ 29954 adoptée : Réglée
  - Bernex-en-Combes, MZ 29954 adoptée :Réglée
  - Stand, MZ 29954 adoptée :Réglée
  - Goutte de Saint-Mathieu, MZ 29954 adoptée (2017) et PLQ 30058 en cours (fiche P02) : Réglée
  - Chemin de Tréchaumont-Sud : Réglée
  - Bernex-Nord : En cours
  - Chemin des Tacons : Information préalable

6 Suite de la procédure, divers

6.1 Traitement des mesures dont le début de réalisation est prévu en 2019 ou en 2023, lien avec la directive OPTA

Le schéma suivant illustre les principaux jalons ayant trait aux Projets d'agglomération de troisième génération, entre la date de leur dépôt (fin 2016) et la date estimée de la signature de l'accord sur les prestations (septembre 2019), soit un délai de plus de 2 ans et demie. Cet accord est préalable à l'élaboration des conventions de cofinancement des mesures du PA3, conventions qui doivent elles-mêmes être signées avant le démarrage des travaux de ces mesures.

Pour le PA3, ce schéma fait apparaître une période entre le début 2019 et le troisième trimestre 2019 durant laquelle les travaux de mesures du PA3, éligibles en horizon A ne pourront démarrer sous peine de perte du cofinancement fédéral.

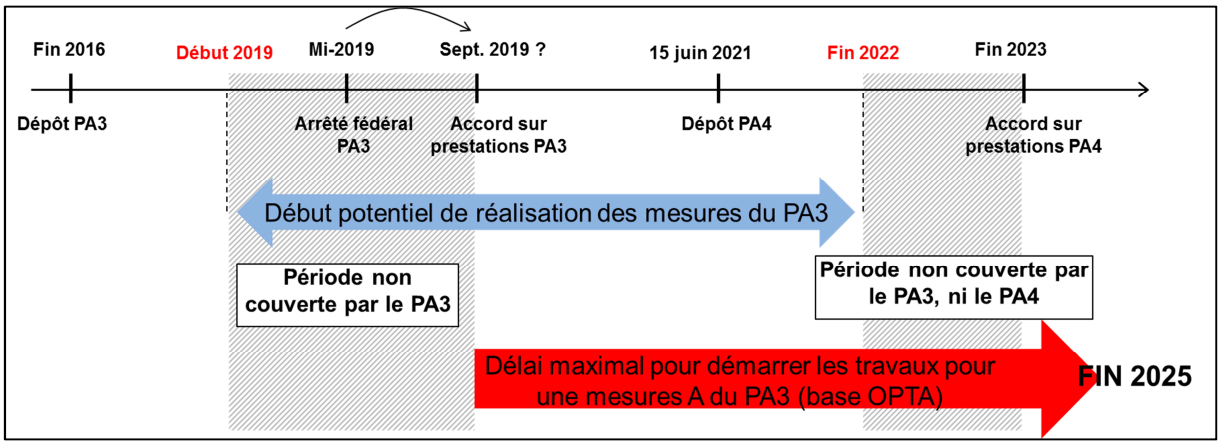


Figure : Aperçu des processus PA3 et OPTA

Sur la base du même délai de deux ans et demi, un dépôt de Projet d'agglomération de quatrième génération prévu le 15 juin 2021 permet d'estimer une signature de l'accord sur les prestations relatif au PA4 au plus tôt fin 2023.

Or plusieurs mesures du PA3 Grand Genève n'ont pas été retenues en horizon de réalisation A car, lors de l'évaluation, l'ARE estimait que les travaux ne pourraient débuter avant la fin 2022. Si nous pouvons convenir que le délai de fin 2022 est possible mais optimiste pour ces dernières, un début de réalisation dans le courant de 2023 est tout à fait réaliste. C'est notamment le cas pour la mesure 32-1-2 "Tram Nations – P47". Par ailleurs, il n'existe aucune garantie que ces mesures seront retenues dans le cadre d'un PA4.

Ainsi, pour ces mesures, le fait d'être repriorisées dans le cadre de l'évaluation du PA3 en horizon B va engendrer, au-delà de la démobilisation des acteurs, un retard dans la réalisation qui sera dû au seul processus du PA4.

Enfin, il convient de souligner l'écart important concernant la date de début de réalisation des mesures A du PA3 entre d'une part l'évaluation actuelle du document (fin 2022) et d'autre part la directive OPTA qui porte ce délai à 6 ans et trois mois après signature de l'accord sur les prestations, soit en l'espèce à fin 2025.

Question à l'attention de l'Office fédéral du développement territorial :

1. Comment sont traitées les mesures dont le démarrage des travaux est prévu en 2019 au regard du risque de perte de la subvention fédérale ?

2. Quel traitement pour les mesures non retenues en horizon A dans le PA3 et dont les travaux démarreraient en 2023 ?
3. Quelle articulation entre l'évaluation du PA3 et la directive OPTA pour le délai de démarrage des travaux des mesures A?

6.2 Suite de la procédure : délais

Notre compréhension des deux processus relatifs d'une part à la mise en consultation de l'arrêté fédéral relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération de troisième génération et d'autre part aux discussions techniques relatives au Projet d'agglomération Grand Genève de troisième génération est illustrée sur le schéma ci-dessous :

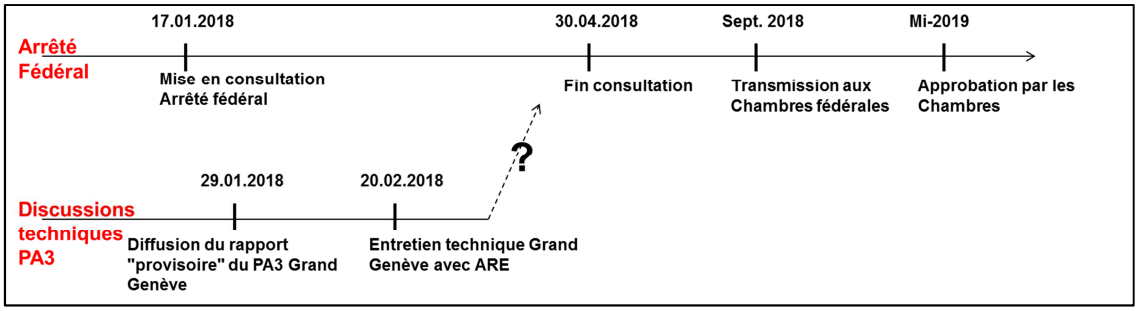


Figure : Processus technique et politique relatifs à l'évaluation du PA3 et à la libération des crédits

La consultation relative à l'arrêté fédéral débute le 17 janvier 2018 pour se clore le 30 avril 2018 avec un vote des Chambres fédérales estimé à la mi-2019.

Les discussions techniques relatives au Projet d'agglomération de troisième génération ont, pour le Grand Genève, débuté le 29 janvier 2018 avec l'envoi du rapport d'examen. L'entretien du 20 février 2018 est l'unique moment pour l'agglomération de soumettre des demandes à la Confédération.
Pour la première fois ces deux processus se déroulent en parallèle, alors qu'ils étaient séquentiels dans le cadre des deux premiers Projets d'agglomération (discussions techniques puis mise en consultation de l'Arrêté fédéral).

Or les réponses que formulera l'Office fédéral du développement territorial aux demandes du présent document sont nécessaires pour que le canton de Genève, notamment, puisse formuler son avis sur l'arrêté fédéral en toute connaissance de cause et sur la base d'éléments complets, comme cela a été le cas dans le cadre des Projets d'agglomération de première et deuxième génération.

Question à l'attention de l'Office fédéral du développement territorial :
A quelle date seront transmises au Grand Genève les réponses relatives aux demandes formulées dans le cadre du présent document ?
Pour le canton de Genève, cette réponse étant de la compétence du Conseil d'Etat, cette date ne devrait être postérieure au 31 mars 2018.

ANNEXES

Comme convenu lors de l'entretien technique du 20 février 2018, vous trouverez, dans la suite, les éléments complémentaires sollicités en séance concernant les différentes mesures concernées. Ils complètent les documents remis le 20 février 2018 (document + support de présentation remis le 20 février 2018), dans le cadre des requêtes relatives au rapport d'examen provisoire du Projet d'agglomération de 3ème génération du Grand Genève.

Annexe 1 : Compléments apportés à la mesure " 4.11 Mesure 6621.3.11, 36-1-11 – Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics"

Degré de maturité

Etant donné les éléments ci-après il est demandé que la maturité du projet soit considérée comme suffisante *:*

- Le prolongement du tramway constitue la deuxième partie d'un projet conçu de manière globale.
- La première partie du projet, cofinancée par la Confédération suisse, au titre du Projet d'agglomération de 1ère génération, est en travaux, et doit s'achever fin 2019. L'avancement des travaux est positif, et ne rencontre pas de difficulté particulière, avec une vraie adhésion de la population et des élus autour du projet.
- La volonté du maître d'ouvrage est d'enchaîner aussi rapidement que possible les travaux sur la deuxième partie (la mesure 36-1-11), si les modalités de financement et de procédure le permettent.
- L'ensemble des études et procédures sont validées, et le financement partenarial confirmé :
    - Dossier AVP voté en juillet 2012 et déposé auprès du Canton de Genève
    - Remise dossier PRO en février 2013
    - Déclaration d'Utilité Publique en février 2014
    - Ordonnance d'expropriation en février 2015.
    - L'ensemble du foncier nécessaire au projet est acquis

Prolongement du Tramway Genève -Annemasse tranche 1 (PA1) - travaux de déviation de réseaux – octobre 2017

Prolongement du Tramway Genève -Annemasse tranche 1 (PA1) - Travaux préparatoire – avril 2017

Pour plus d'informations : http://www.tram-annemasse-geneve.fr/actualites

Effet sur territoire OFS Suisse

Nous considérons l'impact sur le Canton de Genève de cette deuxième étape du projet comme important, de par les voyageurs transfrontaliers supplémentaires captés par le projet, et en conséquence la réduction du trafic automobile parallèle sur les routes du Canton de Genève.

- Annemasse est une banlieue de Genève, avec un centre situé à moins de 5 kms du centre de Genève. Elle connaît une croissance urbaine très forte parmi les plus élevées de France.
- Cette agglomération est très marquée par le phénomène transfrontalier : aujourd'hui, les frontaliers représentent 40% de la population active du territoire, avec un pourcentage qui croît en permanence notamment dans les secteurs urbains bien desservis en transports publics.

FRONTALIERS ANNEMASSE AGGLO	1999 *(chiffres INSEE)*	2014 *(chiffres INSEE)*	2021 *(Estimation AA)*
et pourcentage de la population active	7 954, soit 26,6% de la PA	18 650 soit 40% de la PA	21 650

- Aux échanges domicile / travail s'ajoutent l'ensemble des autres échanges dans le cadre d'une frontière de plus en plus perméable : notamment étudiants allant sur les universités genevoises, échanges commerciaux et touristiques, pratiques culturelles …
- Les **lignes de bus transfrontalières sont celles dont la croissance de fréquentation est la plus forte**.
    - La croissance très forte des usagers des transports traduit un report modal significatif.
    - Mais cette croissance est particulièrement élevée chez les voyageurs transfrontaliers : ainsi, de 2010 à 2016, **les voyageurs transfrontaliers recensés dans le réseau urbain TAC (réseau urbain d'Annemasse Agglo) ont augmenté de 88%.**
    - Cela se traduit sur le cœur urbain et à proximité de la frontière par des niveaux de saturations élevés sur le réseau de bus, avec les difficultés inhérentes (perte de vitesse commerciale, inconfort pour les usagers). Cette situation, combinée avec les restrictions de circulations routières envisagées sur le cœur urbain, imposent le **passage à court terme à des modes lourds**.

Dans cette logique, le prolongement du projet de tramway est avant tout un projet à vocation transfrontalière.

Il permet l'établissement d'une liaison de centre à centre entre Annemasse et Genève. Les hypothèses de fréquentation sur le projet de tramway permettent d'envisager une fréquentation (par rapport à la première étape du projet) de +6500 voyageurs supplémentaires / jours, soit **environ 4500 voyageurs supplémentaires transfrontaliers / jour.**

Rapport coût / Intérêt

Considérant les quatre critères de l'évaluation transversale sur les trams, les critères n°1 et n°2 (respectivement Densité d'habitants et d'emplois et Utilisation des TP existantes) ne font pas l'objet de remarques de la part du maître d'ouvrage ; cependant les critères n°3 et n°4 (Moteur de développement et Effet réseau) nécessitent de prendre en considération les éléments ci-après.

- **Demande de réévaluation du critère 3 : Moteur de développement (2/3)**

  - L'agglomération a connu une trajectoire urbaine accélérée qui se traduit par une augmentation démographique très forte.

POPULATION ANNEMASSE AGGLO	1999 *(chiffres INSEE)*	Estimation 2017 *(chiffres DDT)*	Estimation 2021 *(chiffres DDT)*
	68 269	95 000	107 000

Cette évolution se traduit par une forte densification des communes urbaines (cf illustrations) et en parallèle une réduction drastique de la consommation d'espaces agricoles et naturels dans les secteurs périphériques de l'Agglomération.

Si la densification est réelle sur toutes les communes du territoire, elle est particulièrement forte sur la ville d'Annemasse qui accueille la deuxième étape du projet :

DENSITE VILLE D'ANNEMASSE	1999 *(chiffres INSEE)*	Estimation 2017 *(chiffres DDT)*	Estimation 2030 *(chiffres DDT)*
	5 932 hab/km²	7 356 hab/km²	8 053 hab/km²

Ce niveau de densité fait de la ville d'Annemasse la 4ème ville la plus dense de la Région Auvergne Rhône-Alpes, et elle serait la 5ème commune la plus dense de Suisse.

Une carte jointe en annexe présente une estimation de la population desservie à échéance 2021.

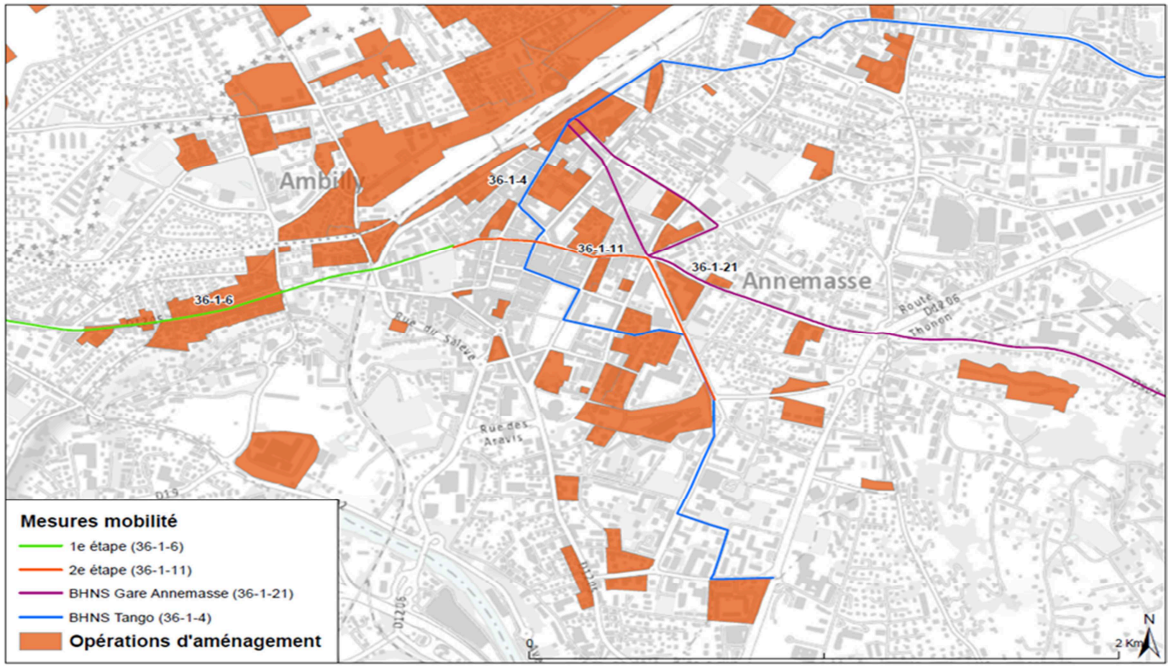
En parallèle les emplois dans le centre urbain se développent (+2000 emplois entre 2007 et 2021, soit +34%).

Le **projet de tramway est un projet emblématique de la stratégie de développement urbain de l'agglomération annemassienne**, qui permet d'accélérer les mutations urbaines par l'effet levier qu'il a sur le marché immobilier (mobilisation des promoteurs, renforcement de l'image urbaine) et sur les autres modes de transport.

Ainsi, **la deuxième étape du projet permet** notamment de :

- Densifier la ville : 2200 nouveaux logements ont été construits, entre 2013 et 2017, sur le périmètre d'attraction du projet. Et le potentiel de construction reste élevé sur le secteur desservi : plus de 1500 logements à moyen terme, par exemple dans le cadre de l'écoquartier de Château-Rouge qui prévoit 388 logements au terminus du tramway.
- Renforcer les modes doux : vaste projet de piétonnisation sur le centre d'Annemasse + voies cyclables en lien avec le projet tram.
- Mise en place de restriction de trafic, avec notamment la réduction forte d'un axe routier traversant la ville.

La 2ème étape du prolongement du tram Genève-Annemasse a un effet très important sur le développement urbain.



Chablais Parc : un écoquartier de 500 logements réalisé à 200 mètres de l'arrêt principal du prolongement du tramway – 90% de l'opération est terminée

- **Demande de réévaluation du critère 4 : Effet réseau (0/3)**

La deuxième étape du projet de tramway Genève-Annemasse apporte une plus-value notoire au réseau urbain de l'agglomération annemassienne et aux liaisons transfrontalières.

De manière concrète, l'étape 1 du projet est mal connectée avec le réseau annemassien. Ceci s'explique par le fait que lors du dépôt du PA1, le financement n'avait pu être réuni que jusqu'au centre d'Annemasse, et que l'insertion d'un terminus en tiroir n'était pas possible dans le cœur de ville. Aussi, l'étape 1 positionne le terminus sur un secteur en amont du centre-ville, dans un endroit moins dense et moins pratique en matière d'échange (pas de connexion quai à quai avec le BHNS, 3 lignes de bus secondaires non connectées au tramway).

C'est pourquoi **le projet a été complété par une deuxième étape, qui permet une connexion quai à quai avec le BHNS au cœur de la ville**, une connexion avec toutes les lignes de bus du réseau annemassien et la desserte d'un P+R au terminus.

Plus-value de cette deuxième étape en termes d'effet réseau

Elle permet de desservir de manière bien meilleure le centre-ville d'Annemasse et les quartiers denses situés au sud de la commune, et d'offrir une liaison directe de centre à centre. Elle est totalement complémentaire au CEVA, connectée à la Gare d'Annemasse (située au nord du centre-ville) et qui assure une desserte très différente de Genève.

Le BHNS (fréquence prévue 8' en HP) reconnecte les deux et complète la desserte vers les pôles urbains périphériques et les zones d'activités.

A échéance de réalisation du tramway, 4 autres lignes de bus se reconnecteront au tramway pour desservir de manière fine la ville, ainsi que les bourgs et villages périphériques.

Fréquence prévisionnelles en heures de pointe :

- *Ligne 3 : 20'*
- *Ligne 4 : 40'*
- *Ligne 5 (correspondant au nouveau BHNS envisagé en direction de Bonne à échéance 2023) : 20 à 30' dans un premier temps. 20' à terme.*
- *Ligne 6 : 20 à 30'*
- *La ligne 7 ne se connectera pas à priori au tramway au vu de sa configuration.*

Cette évolution des fréquences représente un effort important vis-à-vis des fréquences actuelles.

A l'échelle transfrontalière, la ligne 17 de tramway se reconnecte avec la Gare des Eaux-Vives et la Halte de Chêne-Bourg, ainsi qu'avec les 4 autres lignes de tramway et les 17 autres lignes principales. **Ainsi, l'effet réseau nous semble très efficace,** et nettement amélioré par la deuxième étape du projet**.**

Trois documents joints en annexe présentent :

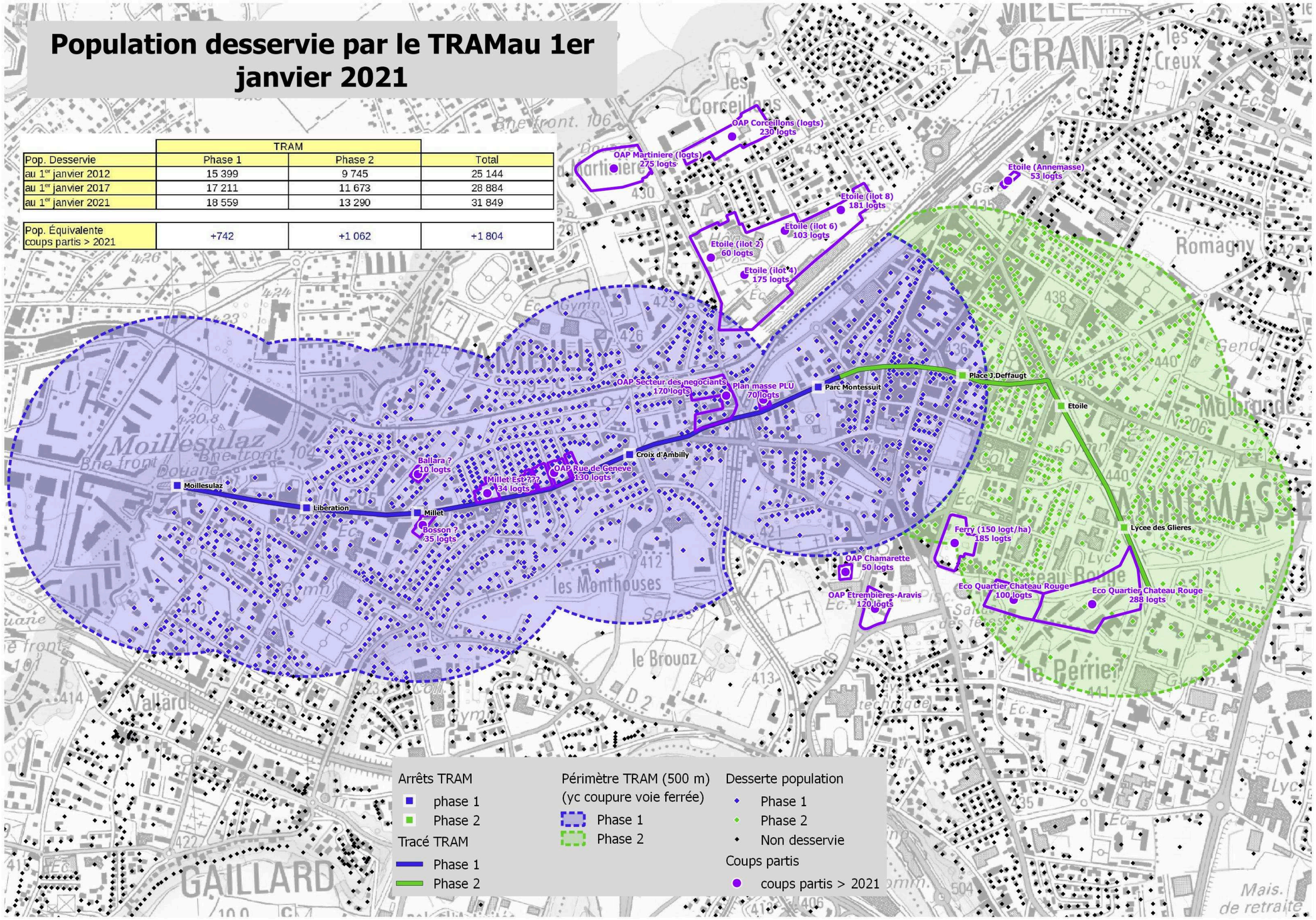
- *Le réseau de transport de l'Agglomération annemassienne TAC avant tram (réseau 2016 – antérieur à travaux tram).*
- *Le réseau de transport TPG + TAC envisagé à échéance de réalisation du tramway, détaillant les principaux points d'interface multimodaux majeurs de la ligne 17 + détaillant le réseau secondaire d'Annemasse-Agglo.*
- *Un zoom sur les interfaces envisagées*

Autres pièces graphiques

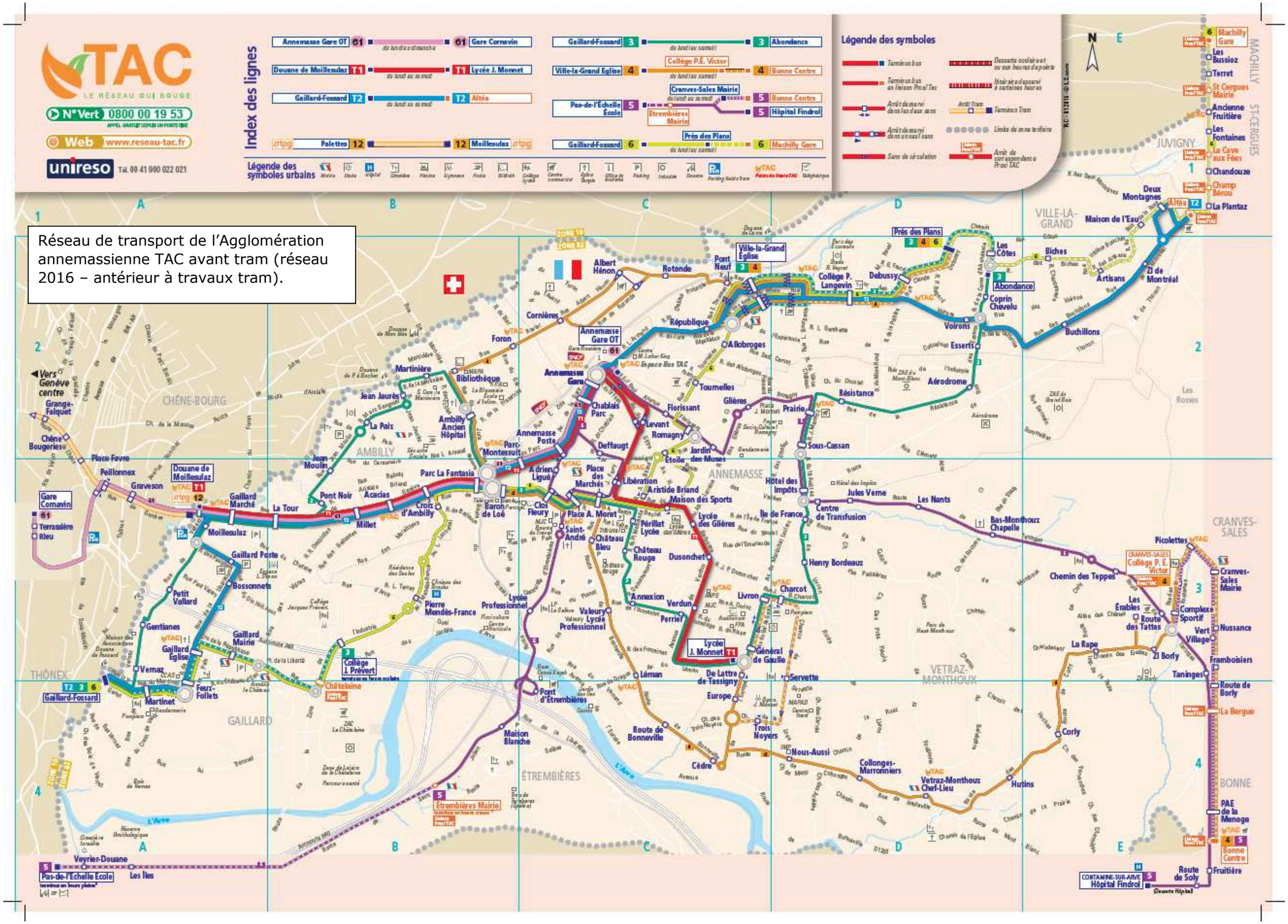
1. Estimation de la population desservie à échéance 2021
2. Réseau de transport de l'Agglomération annemassienne TAC avant tram (réseau 2016 – antérieur à travaux tram).
3. Réseau de transport TPG + TAC envisagé à échéance de réalisation du tramway, détaillant les principaux points d'interface multimodaux majeurs de la ligne 17 + détaillant le réseau secondaire d'Annemasse-Agglo.
4. Zoom sur les différentes interfaces.

Population desservie par le TRAMau 1er janvier 2021

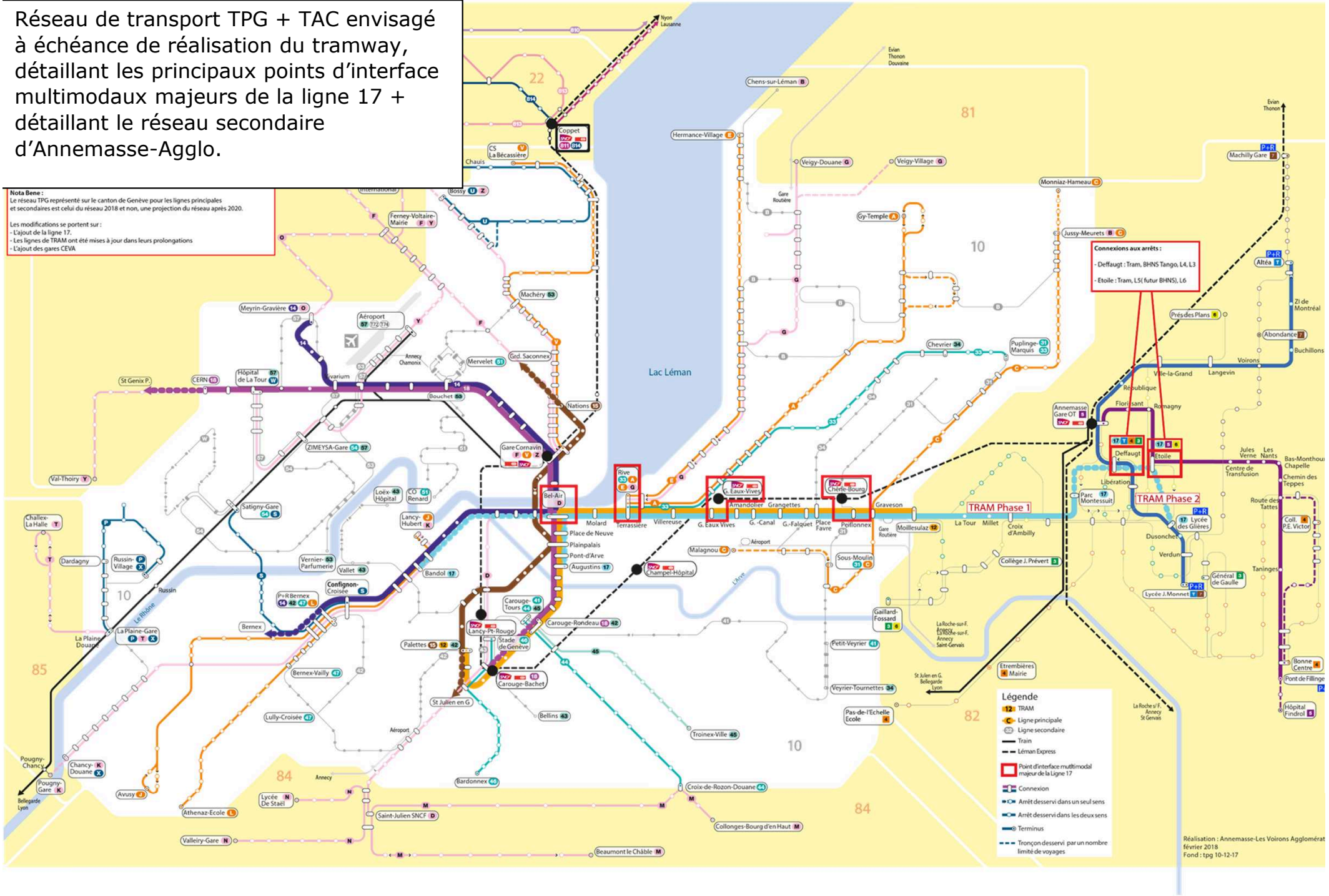
	TRAM		
Pop. Desservie	Phase 1	Phase 2	Total
au 1er janvier 2012	15 399	9 745	25 144
au 1er janvier 2017	17 211	11 673	28 884
au 1er janvier 2021	18 559	13 290	31 849
Pop. Équivalente coups partis > 2021	+742	+1 062	+1 804



Réseau de transport de l'Agglomération annemassienne TAC avant tram (réseau 2016 – antérieur à travaux tram).



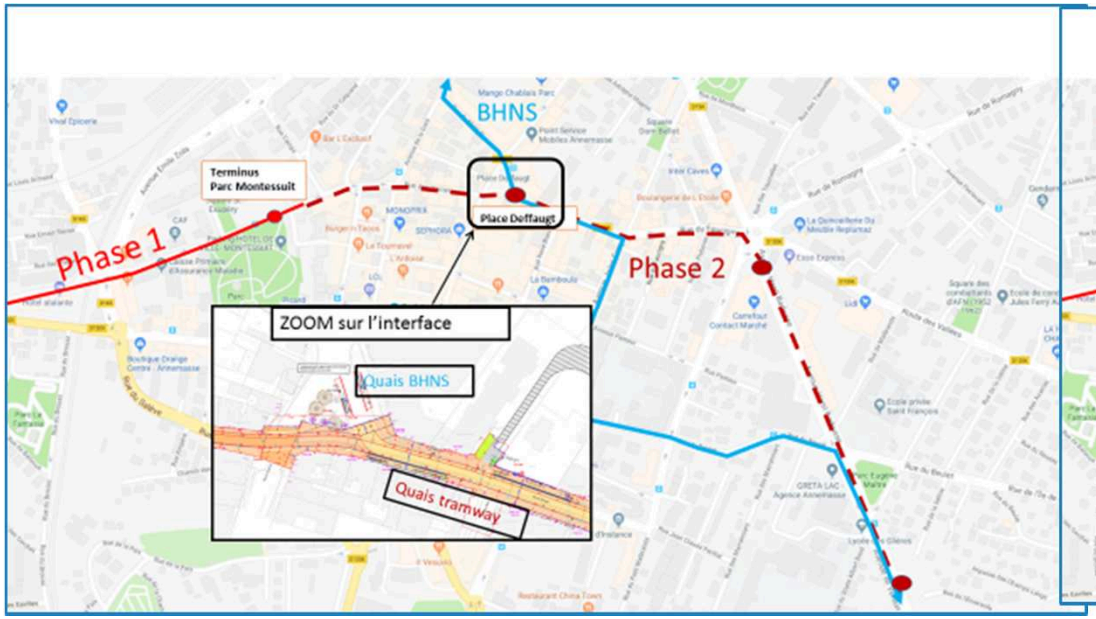
Réseau de transport TPG + TAC envisagé à échéance de réalisation du tramway, détaillant les principaux points d'interface multimodaux majeurs de la ligne 17 + détaillant le réseau secondaire d'Annemasse-Agglo.

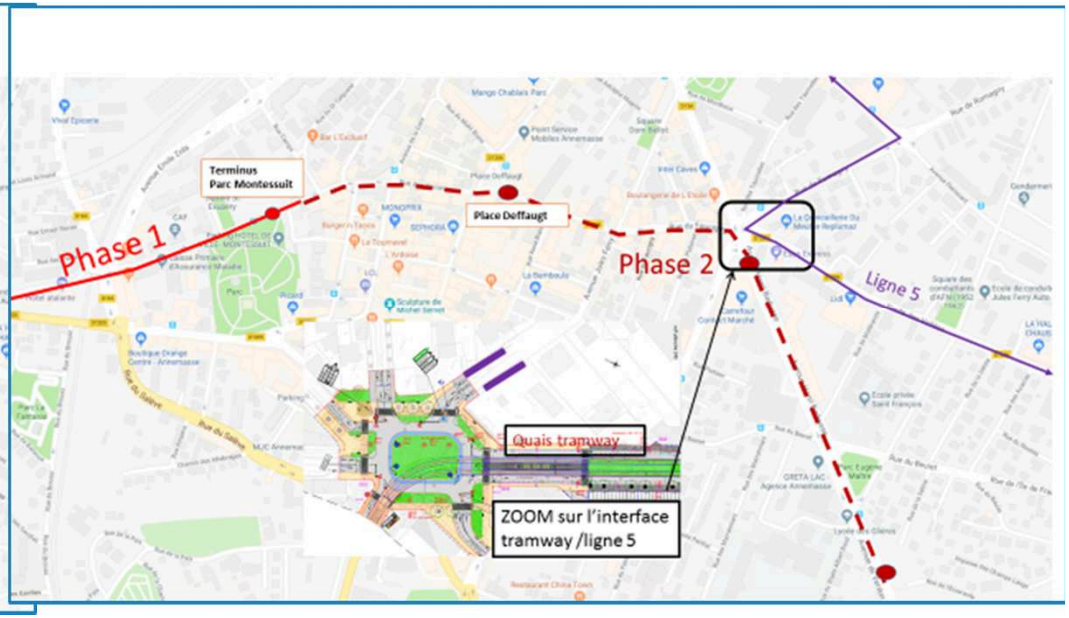


Zoom sur les interfaces – terminus 1ère étape & interfaces 2ème étape.

Le terminus de la phase a été conçu en amont du centre urbain du fait de contraintes techniques. L'interface présente des défauts, et notamment une connexion avec le BHNS Tango compliquée (350m sur le tracé prévu – au mieux 200m sur un tracé modifié – en pointillé violet).

A l'inverse, la deuxième étape permet d'optimiser les interfaces, notamment sur deux arrêts sur lesquels se connecteront 2 lignes de BHNS + 3 lignes de bus : Place Deffaugt (à gauche ci-dessous) et Etoile (à droite ci-dessous)





Annexe 2 : Compléments apportés à la mesure "Mesure 6621.3.086, 32-1-2 – Construction d'un axe tram entre la Place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics "

- Plan décennal des Investissements (brochure et présentation)
- Loi H1.50 "Loi sur le réseau des transports publics" – voir Art. 4, al.1, lettre b), point 3a) pour le lien entre l'axe de tramway et la Route des Nations.

POST TENEBRAS LUX

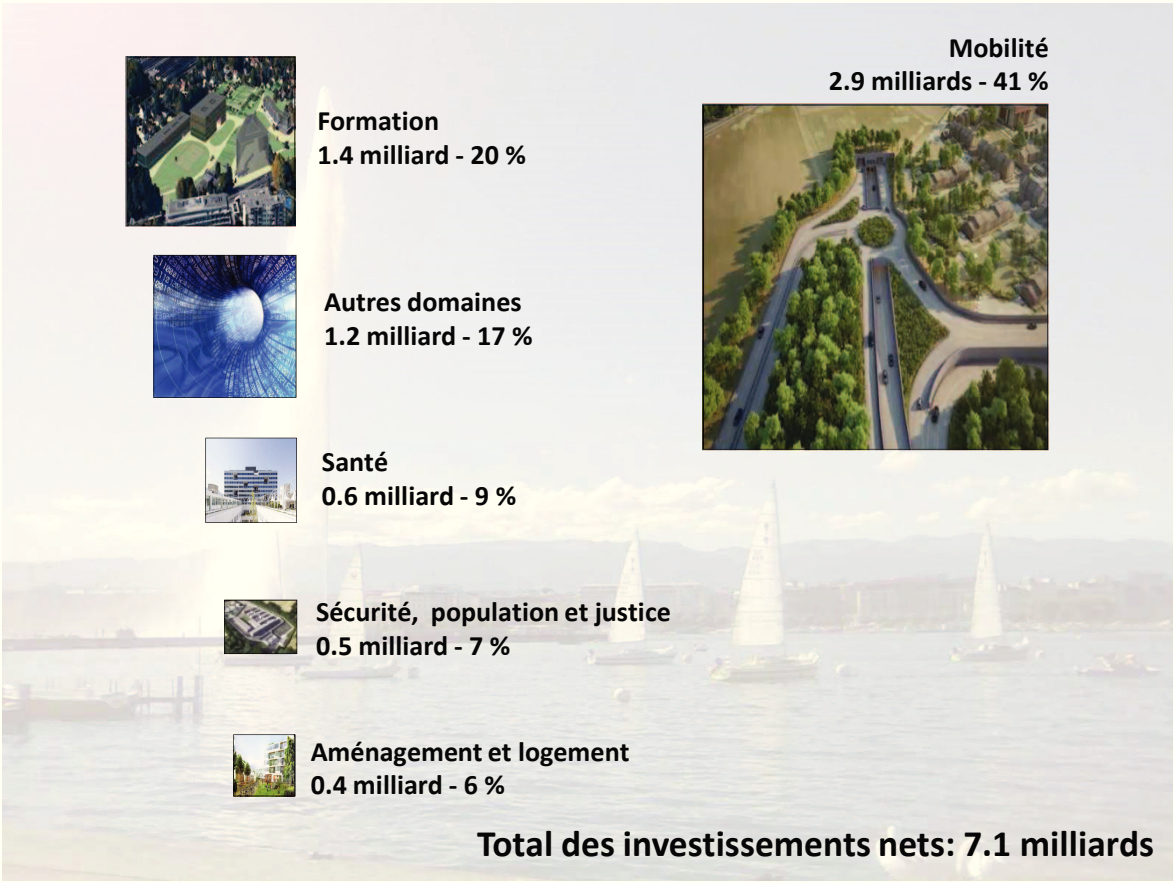
Le canton **investit**

Plan décennal des investissements 2018-2027

Adopté en avril 2017 par le Conseil d'Etat, le plan décennal fixe les priorités du canton de Genève en matière d'investissement pour ces prochaines années.

Il prévoit plus de 7,1 milliards de francs d'investissements nets pour améliorer la qualité de vie et répondre aux besoins des habitants du canton et de sa région.

Les investissements se concentrent principalement sur **5 politiques publiques**. Elles sont réparties entre renouvellement et entretien des actifs existants (crédits de renouvellement) et la création de nouveaux actifs (crédits d'ouvrage).



Plan décennal des investissements 2018-2027

Le Conseil d'Etat a validé, le 26 avril 2017, son plan décennal des investissements (PDI) pour la période 2018 à 2027. Ce faisant, il a fixé ses priorités et ses grandes orientations en matière d'infrastructures essentielles au développement du canton et de sa région.

Ainsi, l'effort d'investissement se poursuit dans les différents domaines de l'action publique, de la mobilité à la formation, en passant par la santé, la sécurité et le logement.

Les années 2015 et 2016 ont été marquées par un autofinancement des investissements. Pour autant, le Conseil d'Etat se doit de trouver un juste niveau d'investissement et de veiller aux impacts sur la dette. Ce d'autant plus que des projets majeurs, tels que la nouvelle réforme de l'imposition des entreprises, influenceront sans aucun doute les finances du canton.

La mise à jour annuelle du PDI constitue donc un outil de pilotage important qui permet aux autorités de concentrer les ressources sur les réalisations essentielles pour les habitants du Grand Genève. Cette démarche implique un examen des besoins et une sélection accrue des projets.

Les arbitrages menés au début 2017 par le Conseil d'Etat ont abouti à l'adoption d'une enveloppe de projets prioritaires de 7.1 milliards de francs nets (dépenses déduction faite de subventions à recevoir). La planification sur la période 2018 à 2027 est supérieure à la précédente d'environ 140 millions (+2%). Cet écart s'explique essentiellement par l'intégration de projets qui avaient été qualifiés de priorité secondaire dans la précédente version.

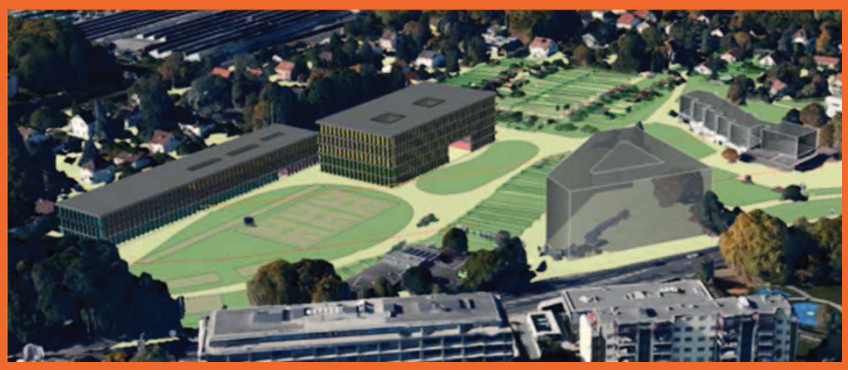
L'exercice a permis, sur la base d'analyses et d'études récentes, de redimensionner des projets, d'ajuster la planification de certains autres, voire de reporter ou d'abandonner ceux qui ne répondaient pas aux besoins sur la période considérée.

Les projets retenus concernent les infrastructures de mobilité de l'agglomération du Grand Genève, la traversée du lac, la construction ou la rénovation de bâtiments pour l'enseignement et la recherche, l'extension des structures pénitentiaires, l'extension de la capacité d'accueil en milieu hospitalier, la mise en conformité des embrassures des bâtiments de l'Etat, la construction du nouveau palais de justice ou encore la création de logements. Par ailleurs, les chantiers d'envergure en cours de réalisation, tels que le CEVA ou le nouveau dépôt TPG, se poursuivent. La stabilisation des dépenses relatives aux renouvellements d'actifs existants se confirme à un niveau annuel moyen proche de 0.2 milliard.

Le PDI actualisé détermine les projets que le Conseil d'Etat entend soumettre au Grand Conseil au cours de la prochaine décennie. Ce dernier concrétisera la politique de développement des infrastructures du canton au travers du vote des différents objets.

Le gouvernement a également recensé des projets considérés comme importants, mais moins prioritaires. Ils représentent un niveau d'investissement net global de 2.5 milliards sur la période. S'il s'avérait que certains d'entre eux ne peuvent pas être repoussés au-delà de 2027, le Conseil d'Etat serait amené à les étudier à nouveau et à opérer éventuellement des arbitrages.

Formation



Cette image est une illustration possible du projet avant études de réalisation.

Les études concernant la construction du nouveau cycle d'orientation du Renard sur le site de Balexert à Vernier commencent en 2017. Le début de la réalisation de l'ouvrage est prévu en 2020 pour une livraison en 2024. Le coût total net de ce projet est estimé à 89 millions.

Durant la période 2018-2027, l'Etat envisage d'investir un montant total de 1'432 millions dans le domaine de la formation. Près de la moitié des investissements est dédiée au renouvellement et au maintien des actifs existants, soit 715 millions. Le solde de 717 millions est destiné à la création de nouveaux ouvrages dont les principaux sur la période sont :

Projets *en millions de F*	Début des travaux*	Montant sur période 2018-2027			Coût total**	Loi votée
		dépenses	*recettes*	Net	Net	
Centre de formation professionnelle santé social	**2022**	*100*	*-*	**100**	**100**	
Cycle d'orientation du Renard	**2020**	*88*	*-*	**88**	**89**	✓ (études)
Ecole de culture générale - Meyrin	**2021**	*88*	*5*	**83**	**83**	
UNI Bastions - Rénovation	**2019**	*93*	*10*	**83**	**83**	
Ecole de culture générale - Plan-les-Ouates	**2022**	*81*	*-*	**81**	**81**	
Cycle d'orientation à Bernex	**2022**	*75*	*-*	**75**	**75**	
Collège Rousseau - Rénovation	**2019**	*63*	*-*	**63**	**64**	✓ (études)
Centre médical universitaire *(achèvement partiel 2016)*	**2009**	*64*	*20*	**44**	**296**	✓
Haute école de la santé - Champel	**2021**	*49*	*10*	**39**	**39**	✓ (études)
Total		*700*	*45*	**656**	**910**	

* Il s'agit de la date de démarrage des travaux. Cette date ne tient pas compte des délais d'études nécessaires pour certains projets.
** Le montant indiqué est la part des dépenses, déduction faite de recettes à recevoir pour la totalité du projet.

Aménagement et logement

L'aménagement des nouveaux quartiers urbains aux abords des gares et haltes du CEVA comporte la création d'espace publics, la construction de parkings souterrains ainsi que des mesures de mobilité complémentaires. La mise en service est prévue pour 2019.

Durant la période 2018-2027, l'Etat envisage d'investir un montant total de 414 millions dans le domaine de l'aménagement et du logement. Environ 4% des investissements sont dédiés au renouvellement et au maintien des actifs existants, soit 15 millions. Le solde de 399 millions est destiné à la création de nouveaux ouvrages dont les principaux sur la période du PDI sont :

Projets *en millions de F*	**Début des travaux***	**Montant sur période 2018-2027**			**Coût total** Net**	**Loi votée**
		dépenses	*recettes*	**Net**		
Construction de logements d'utilité publique* **	**2007**	*350*	*-*	**350**		✓
Aménagement autour des interfaces CEVA *(achèvement 2021)*	**2016**	*29*	*6*	**23**	**25**	✓
Contribution du canton au fonds de développement urbain	**2017**	*18*	*-*	**18**	**20**	✓
Total		*397*	*6*	**391**	**45**	

* Il s'agit de la date de démarrage des travaux. Cette date ne tient pas compte des délais d'études nécessaires pour certains projets.
** Le montant indiqué est la part des dépenses, déduction faite de recettes à recevoir pour la totalité du projet.
*** La loi pour la construction de logements d'utilité publique (LUP L 4 06) ne prévoit pas de crédit pluriannuel mais fixe un objectif de proportion de logements d'utilité publique dans le parc immobilier du canton. Pour y parvenir, l'Etat peut investir 35 millions par an.

Sécurité, population et justice

Avec la construction de l'établissement de détention Les Dardelles, Genève aura achevé son site pénitentiaire. Le coût total net du projet des Dardelles est de 171 millions. En arrière-plan, l'établissement Curabilis, pour l'exécution de mesures et une unité de psychiatrie pénitentiaire (92 places au total). De type pavillonnaire, il a été achevé en 2014 .

Durant la période 2018-2027, l'Etat envisage d'investir un montant total de 474 millions dans les domaines de la sécurité et de la justice. Plus de 40% des investissements sont dédiés au renouvellement et au maintien des actifs existants, soit 199 millions. Le solde de 275 millions est destiné à la création de nouveaux ouvrages dont les principaux sur la période du PDI sont :

Projets *en millions de F*	Début des travaux*	Montant sur période 2018-2027			Coût total**	Loi votée
		dépenses	*recettes*	Net	Net	
Les Dardelles	**2018**	*224*	*62*	**162**	**171**	✓ **(études)**
Bâtiment administratif Police internationale	**2020**	*40*	*-*	**40**	**40**	✓ **(études)**
Relocalisation caserne des Vernets - Epeisses	**2019**	*36*	*13*	**23**	**25**	✓
Nouveau palais de justice (NPJ)	**2027**	*21*	*-*	**21**	**254**	
Etablissement de travail externe TEX	**2021**	*22*	*5*	**17**	**17**	
Relocalisation caserne des Vernets - Aire-la-Ville	**2018**	*25*	*9*	**16**	**17**	✓
Relocalisation caserne des Vernets - Meyrin-Mategnin *(achèvement 2019)*	**2016**	*11*	*-*	**11**	**21**	✓
Brenaz + 100 *(mise en service en septembre 2015)****		*1*	*40*	**-39**	**44**	✓
Total		*379*	*129*	**251**	**589**	

* Il s'agit de la date de démarrage des travaux. Cette date ne tient pas compte des délais d'études nécessaires pour certains projets.
** Le montant indiqué est la part des dépenses, déduction faite de recettes à recevoir pour la totalité du projet.
*** Les subventions fédérales de 40 millions seront versées lorsque l'établissement de la Brenaz sera effectivement dédié à de la détention administrative, soit après la construction de Dardelles. Dans l'intervalle, la Brenaz est utilisée pour de la détention pénale.

Mobilité

Vue depuis la Jonction Autoroutière du Grand-Saconnex (JAG) du portail d'accès Nord de la route des Nations (NAT) à proximité du site "Pré-du-Stand", dont le début des travaux est prévu en 2017 pour une mise en service de l'ouvrage en 2022.

Durant la période 2018-2027, l'Etat envisage d'investir un montant total de 2'938 millions dans le domaine de la mobilité. Plus de 10% des investissements sont dédiés au renouvellement et au maintien des actifs existants, soit 359 millions. Le solde de 2'579 millions est destiné à la création de nouveaux ouvrages dont les principaux sur la période du PDI sont :

Projets *en millions de F*	Début des travaux*	Montant sur période 2018-2027 *dépenses*	 *recettes*	 Net	Coût total** Net	Loi votée
Liaison CEVA (achèvement prévu en 2019)	2011	*48*	-	48	698	✓
Projet d'agglomération de première génération (hors Route des Nations)	2011	*87*	*29*	58	99	✓
Dépôt TPG En Chardon (achèvement prévu en 2019)	2014	*67*	-	67	150	✓
Projet d'agglomération de deuxième génération	2017	*266*	*21*	245	249	✓
Route des Nations et jonction du Grand-Saconnex	2017	*169*	-	169	197	✓
Prolongement du tramway jusqu'à Bernex Vailly	2018	*95*	*24*	71	73	✓
Construction d'un tramway entre Genève et Saint-Julien	2019	*282*	*84*	198	210	✓
Projet d'agglomération de troisième génération	2021	*300*	*44*	256	256	
Construction d'un tramway Nations - Grand-Saconnex - aéroport	2022	*171*	*52*	119	120	✓
Projet d'agglomération de quatrième génération	2023	*253*	*17*	236	263	
Jonction autoroutière de Lancy et infrastructures Genève Sud (réalisation)	2023	*110*	*10*	100	100	
Extension de la capacité de la gare Cornavin	2024	*205*	-	205	426	✓
Bouclement autoroutier et mesures connexes - traversée du lac	2026	*266*	-	266	1'404	
Total		*2'319*	*281*	2'038	4'245	

* Il s'agit de la date de démarrage des travaux. Cette date ne tient pas compte des délais d'études nécessaires pour certains projets.
** Le montant indiqué est la part des dépenses incombant au canton, déduction faite de recettes à recevoir (subvention fédérale par exemple).

Santé

La construction du nouveau bâtiment des lits (Gustave Julliard) de l'hôpital cantonal fait partie des grands chantiers du canton avec un coût total net de 254 millions. Ce projet a été initié au profit des Hôpitaux universitaires de Genève au même titre que la nouvelle maternité et la rénovation des blocs opératoires.

Durant la période 2018-2027, l'Etat envisage d'investir un montant total de 644 millions dans le domaine de la santé. Plus de la moitié des investissements sont dédiés au renouvellement et au maintien des actifs existants, soit 371 millions. Le solde de 273 millions est destiné à la création de nouveaux ouvrages dont les principaux sur la période du PDI sont :

Projets *en millions de F*	Début des travaux*	Montant sur période 2018-2027			Coût total** Net	Loi votée
		dépenses	*recettes*	Net		
Réorganisation des activités ambulatoires sur le site Cluse-Roseraie	**2021**	*49*	-	49	49	
Maternité 4ème étape	**2021**	*35*	-	35	35	
Rénovation partielle des pavillons (3A) de l'Hôpital de Loëx	**2020**	*31*	-	31	31	
Rénovation et agrandissement des blocs opératoires	**2020**	*31*	-	31	31	
Construction de 2 unités d'accueil temporaire de répit de 25 places	**2021**	*29*	-	29	44	
Equipement d'immeuble avec encadrement pour personnes âgées (IEPA)	**2017**	*28*	-	28	29	✓ (1ère tranche)
Crédits d'ouvrage des HUG 2016-2021* **	**2017**	*26*	-	26	29	✓
Maternité - 3e étape (phase 3.1, 3.2 et 3.3) *(achèvement 2018)*	**2005**	*12*	-	12	163	✓
Bâtiments des lits 2 *(achèvement partiel fin 2016)*	**2011**	*11*	-	11	264	✓
Total		*252*	-	252	662	

* Il s'agit de la date de démarrage des travaux. Cette date ne tient pas compte des délais d'études nécessaires pour certains projets.
** Le montant indiqué est la part des dépenses, déduction faite de recettes à recevoir pour la totalité du projet.
*** Système d'automation de la microbiologie, équipements d'imagerie aux blocs opératoires et rénovation / réaffectation de la maison du personnel de la clinique de Joli-Mont.

Autres domaines de l'action publique

Exploitations agricoles genevoises

Dans les domaines de l'énergie et de l'environnement, les principaux investissements concernent l'enfouissement des lignes haute tension de la façade sud de l'aéroport, les infrastructures agricoles durables et les travaux de protection contre les dangers naturels.

Parmi les projets en lien avec les finances, les autorités et la gouvernance, citons l'évolution du système d'information de l'AFC, la rénovation de l'Hôtel-de-Ville et un nouveau bâtiment des Archives.

Rénovation du bâtiment de l'Hôtel-de-Ville de Genève (salle du Grand Conseil)

Projet de la future plage des Eaux-Vives

La politique publique en lien avec les sports, la culture et les loisirs vise à soutenir et à fournir les infrastructure en matière sportive culturelle et de loisirs. Les compétences dans ces domaines restent prioritairement de la responsabilité des communes. Citons tout de même la réalisation de la future plage des Eaux-vives.

Autres domaines de l'action publique (suite)

Projets informatiques du canton

La politique publique des prestations de moyens englobe notamment l'ensemble des dépenses futures liées à l'évolution des systèmes d'information et de communication de l'Etat de Genève, au bénéfice de l'ensemble des politiques publiques. Les dépenses comprennent également l'entretien et la rénovation courante des bâtiments administratifs de l'Etat et les acquisitions foncières pour permettre la réalisation d'infrastructures publiques.

Certaines politiques publiques nécessitent peu d'investissement notamment celle en lien avec l'économie et l'emploi. En ce qui concerne l'aide sociale, les personnes âgées et le handicap, les investissements relèvent d'établissements privés ou autonomes que l'Etat subventionne.

EMS la Maison de Vessy

Durant la période 2018-2027, l'Etat envisage d'investir un montant total de 1'219 millions dans les autres domaines de l'action publique. Près de 50% des investissements sont dédiés au renouvellement et au maintien des actifs existants, soit 602 millions. Le solde de 617 millions est destiné à la création de nouveaux ouvrages dont les principaux sur la période du PDI sont :

Projets *en millions de F*	Début des travaux*	Montant sur période 2018-2027			Coût total**	Loi votée
		dépenses	recettes	Net	Net	
Crédits d'ouvrage à venir en matière de systèmes d'information (SIC)	2018	145	-	145	146	
Mise en conformité des embrasures des bâtiments propriété de l'Etat	2019	130	-	130	150	
Acquisitions de terrains et de bâtiments	2018	95	-	95	95	
Nouvelle comédie	2018	45	-	45	45	✓
Parc et plage aux Eaux-Vives et agrandissement du port	2017	44	-	44	61	✓
Bâtiment pour les archives d'Etat de Genève	2020	53	25	28	28	✓ (études)
Transformation du bâtiment de l'Hôtel-de-Ville	2018	18	-	18	19	✓
Axe stratégique réseaux - Façade sud aéroport	2019	45	30	15	15	
Efficience énergétique	2017	32	18	14	17	✓
Zone portuaire et de loisirs du Vengerons	2020	13	-	13	13	
Total		472	43	429	450	

* Il s'agit de la date de démarrage des travaux. Cette date ne tient pas compte des délais d'études nécessaires pour certains projets.
** Le montant indiqué est la part des dépenses, déduction faite de recettes à recevoir pour la totalité du projet.

Planification décennale des investissements (PDI) Période 2018 à 2027

Commission des travaux

DGFE – 12 décembre 2017

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

Département des Finances
Direction générale des finances de l'Etat

Le plan décennal des investissements (PDI)

Selon la LGAF et son règlement d'application :

Outil d'aide à la **décision politique**.

Instrument de planification financière à long terme qui énonce les **priorités du Conseil d'Etat** en matière d'investissement en tenant compte de la capacité financière du Canton

Porte sur **dix ans** et mis à jour chaque année.

Sert de cadre à l'élaboration du **Plan Financier Quadriennal (PFQ)** et du **Projet de Budget** (PB).

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

Le plan décennal des investissements (PDI) : enjeux

1. Contexte:

- Autofinancement des investissements en 2015 et 2016

2. Incertitudes sur les perspectives économiques à moyen terme :

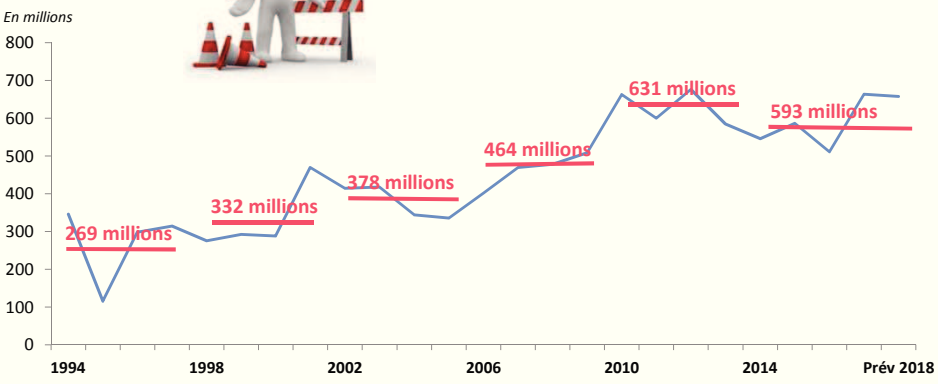
- Contexte du franc fort
- Troisième réforme de l'imposition des entreprises

3. Cadre légale contraignant :

- Frein à l'endettement et frein au déficit

Afin de maitriser la croissance de la dette, le niveau des investissements est déterminant.
Une sélection des projets est nécessaire en tenant compte des chantiers en cours.

Evolution des investissements nets depuis 1994 par législature

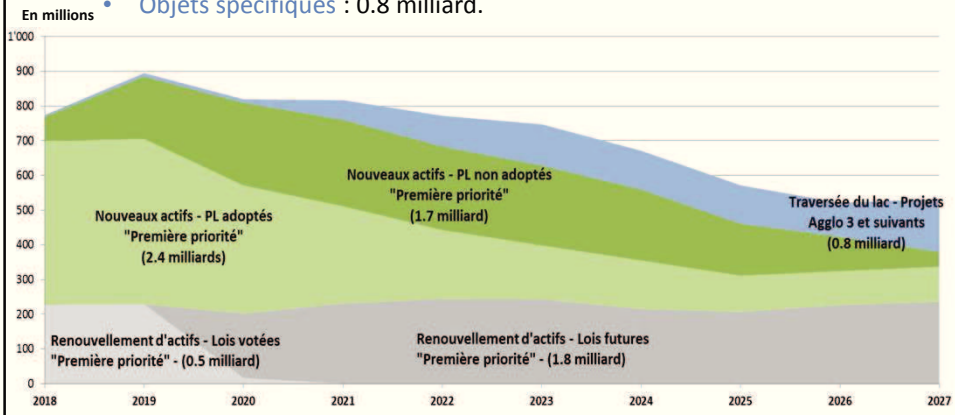


Le Conseil d'Etat souhaite poursuivre son effort de rattrapage de l'important retard accumulé depuis plusieurs décennies en maitrisant son effet sur la dette du Canton.

Le plan décennal des investissements (PDI) – PDI 2018-2027

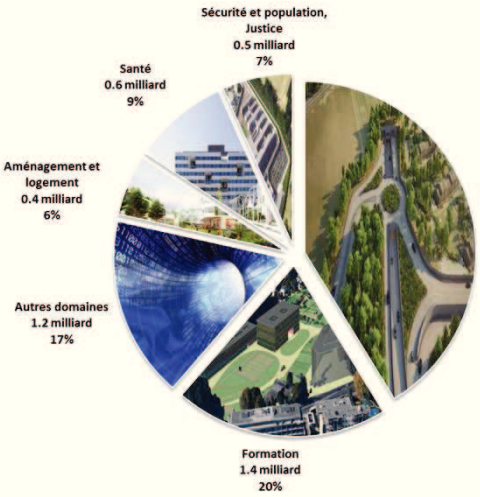
Planification des investissements nets (7.1 milliards) sur la période 2018-2027 :

- Renouvellement d'actifs : 2.3 milliards.
- Nouveaux actifs : 4.1 milliards.
- Objets spécifiques : 0.8 milliard.



PDI 2018-2027 – Brochure PDI

PDI 2018-2027 – Répartition des investissements nets par politique publique (PP)



Mobilité
Formation
Santé
Sécurité et population, Justice
Aménagement et logement

représentent

83%

des investissements nets

7.1 milliards

PDI 2018-2027 – Répartition des investissements nets par PP - Formation

La moitié des investissements sont dédiés au renouvellement des actifs (0.7 milliard). L'autre moitié est destiné à la création de nouveaux ouvrages (0.7 milliard).

Les principaux sont :

	Projets *en millions de F*	Début des travaux	Montant net sur la période
1	Centre de formation professionnelle santé social	2022	100
2	Cycle d'orientation du Renard	2020	88
3	Ecole de culture générale - Meyrin	2021	83*
4	UNI Bastions - Rénovation	2019	82*
5	Ecole de culture générale - Plan-les-Ouates	2022	81
6	Cycle d'orientation à Bernex	2022	75
7	Collège Rousseau - Rénovation	2019	64
8	Centre médical universitaire *(achèvement partiel 2016)*	2009	44*
9	Haute école de la santé - Champel	2021	38*

** Projets incluant des subventions fédérales*

PDI 2018-2027 – Répartition des investissements nets par PP – Aménagement et logement

Les investissements sont majoritairement (96%) destinés à la création de nouveaux ouvrages.

Les principaux sont :

Projets *en millions de F*	Début des travaux	Montant net sur la période
Construction de logements d'utilité publique	2007	350
Aménagement autour des interfaces CEVA (achèvement 2021)	2016	23*
Contribution du canton au fonds de développement urbain	2017	18

** Projets incluant des subventions fédérales*

PDI 2018-2027 – Répartition des investissements nets par PP - Sécurité et population, Justice

Plus de 40% des investissements (0.2 milliard) sont dédiés au renouvellement des actifs. Le solde (0.3 milliard) est destiné à la création de nouveaux ouvrages.

Les principaux sont :

	Projets *en millions de F*	Début des travaux	Montant net sur la période
1	Les Dardelles	2018	162*
2	Bâtiment administratif Police internationale	2020	40
3	Relocalisation caserne des Vernets - Epeisses	2019	23*
4	Nouveau palais de justice (NPJ)	2027	21
5	Etablissement de travail externe TEX	2021	17*
6	Relocalisation caserne des Vernets - Aire-la-Ville	2018	16*

** Projets incluant des subventions fédérales*

PDI 2018-2027 – Répartition des investissements nets par PP - Mobilité

Plus de 10% des investissements (0.4 milliard) sont dédiés au renouvellement des actifs. Le solde (2.6 milliards) est destiné à la création de nouveaux ouvrages.

Les principaux sont :

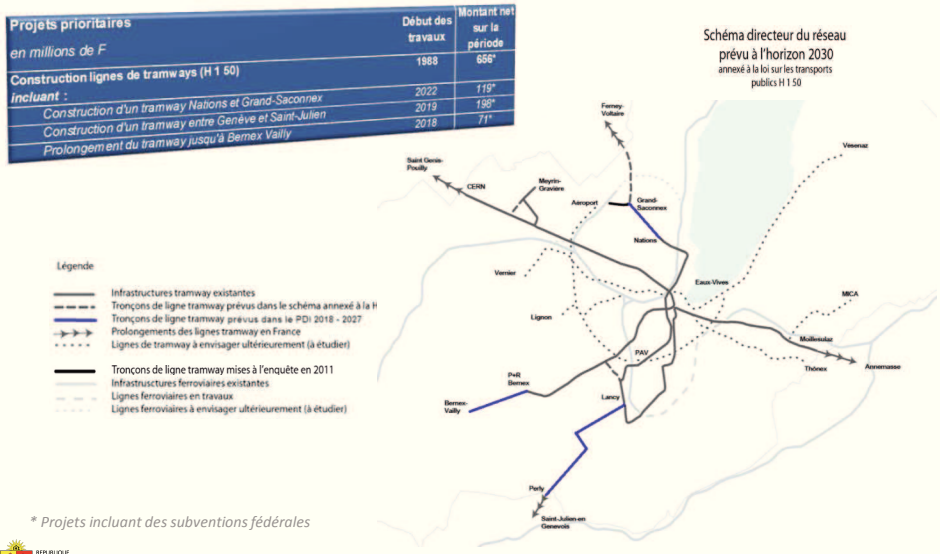
Projets prioritaires *en millions de F*	Début des travaux	Montant net sur la période
Construction lignes de tramways (H 1 50) (voir diapositive suivante)	1988	656*
Projet d'agglomération de première génération (dont Route des Nations)	2011	227*
Projet d'agglomération de deuxième génération	2017	245*
Projet d'agglomération de troisième génération	2021	256*
Projet d'agglomération de quatrième génération et suivants	2023	236
Jonction autoroutière de Lancy et infrastructures Genève Sud	2023	100*
Extension de la capacité de la gare Cornavin	2024	205
Bouclement autoroutier et mesures connexes - traversée du lac	2026	266

** Projets incluant des subventions fédérales*

PDI 2018-2027 – Répartition des investissements nets par PP - Mobilité

Les principaux projets de la loi H 1 50 sont :

Projets prioritaires *en millions de F*	Début des travaux	Montant net sur la période
Construction lignes de tramways (H 1 50)	1988	656*
incluant :		
Construction d'un tramway Nations et Grand-Saconnex	*2022*	*119**
Construction d'un tramway entre Genève et Saint-Julien	*2019*	*196**
Prolongement du tramway jusqu'à Bernex Vailly	*2018*	*71**



** Projets incluant des subventions fédérales*

PDI 2018-2027 – Répartition des investissements nets par PP - Santé

Plus de la moitié des investissements (0.4 milliard) sont dédiés au renouvellement des actifs. Le solde (0.3 milliard) est destiné à la création de nouveaux ouvrages.

Les principaux sont :

	Projets *en millions de F*	Début des travaux	Montant net sur la période
1	Réorganisation des activités ambulatoires sur le site Cluse-Roseraie	2021	49
2	Maternité 4ème étape	2021	35
3	Rénovation partielle des pavillons (3A) de l'Hôpital de Loëx	2020	31
4	Rénovation et agrandissement des blocs opératoires	2020	31

PDI 2018-2027 – Répartition des investissements nets par PP - Autres

La moitié des investissements (0.6 milliard) sont dédiés au renouvellement des actifs. L'autre moitié(0.6 milliard) est destinée à la création de nouveaux ouvrages.

Les principaux sont :

Projets *en millions de F*	Début des travaux	Montant net sur la période
Crédits d'ouvrage à venir en matière de systèmes d'information (SIC)	2018	145
Mise en conformité des embrasures des bâtiments propriété de l'Etat - partie 1	2019	130
Acquisitions de terrains et de bâtiments	2018	95
Nouvelle comédie	2018	45
Parc et plage aux Eaux-Vives et agrandissement du port	2017	44
Bâtiment pour les archives d'Etat de Genève	2020	27*

** Projets incluant des subventions fédérales*

Le plan décennal des investissements (PDI) - conclusions

Le Conseil d'Etat a adopté en avril 2017 son plan d'investissements.

Le gouvernement a défini ses grandes priorités pour les dix années à venir.

Les perspectives sont grevées d'incertitudes. Cela pourrait avoir comme conséquences le niveau de la dette et/ou sur le volume des investissements

Le Conseil d'Etat s'est également positionné sur des projets de priorité secondaire (2.5 milliards d'investissements nets).

Loi sur le réseau des transports publics (LRTP) **H 1 50**

Tableau historique

du 17 mars 1988

(Entrée en vigueur : 2 juillet 1988)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Chapitre I[(1)] Dispositions générales

Art. 1 Principe

1 L'ensemble des modes de transports collectifs et semi-collectifs est organisé de manière à offrir un réseau complet au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

2 Les modes de transports cités à l'alinéa 1 et les modes de déplacement individuels sont conçus et organisés dans une perspective complémentaire. Pour le surplus, la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016, est applicable.[(13)]

3 D'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions du réseau des transports collectifs qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle.[(13)]

4 La réalisation d'un service public de taxis efficace est assurée de manière complémentaire à celui offert par les transports publics. Le plan d'action du réseau des transports collectifs intègre cette complémentarité et définit les lignes directrices relatives à la coordination de ce service public avec l'offre de transports publics.[(13)]

Art. 2 Offre de base

Par étapes, le plan d'actions du réseau des transports collectifs conduit à la réalisation d'une offre de transports publics répondant au moins aux objectifs suivants dans tout le canton :[(13)]

a) la vitesse commerciale d'un bout à l'autre de la ligne est supérieure à 18 km/h pour les lignes importantes du réseau qui empruntent le réseau routier, elle est supérieure à 30 km/h pour les lignes en site propre intégral;
b) en dehors des heures de pointe, tous les passagers disposent en principe d'une place assise; durant les heures de pointe, il ne doit pas être nécessaire de refuser des passagers;
c) dans l'agglomération urbaine, le réseau et l'horaire sont organisés de telle sorte que la durée de parcours de n'importe quel arrêt de transports publics à l'arrêt le moins accessible est inférieure à 60 minutes;
d) toutes les lignes régulières sont desservies tous les jours entre 6 h et 24 h; sur les lignes importantes du réseau, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 6 minutes entre 7 h et 19 h 30 du lundi au vendredi; sur les autres lignes, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 30 minutes en début de matinée, en milieu de journée et en fin d'après-midi et 60 minutes en dehors de ces heures;
e) la distance entre le point de départ ou le point de destination d'un déplacement et l'arrêt de transports publics le plus proche ne dépasse en principe pas 300 mètres ou 5 minutes à pied dans l'agglomération urbaine, 500 mètres ou 10 minutes à pied dans le reste des zones habitées du canton.

Art. 3[(6)] Harmonisation des prestations

1 Les horaires, tarifs et titres de transport sont harmonisés de manière à permettre l'accès à l'ensemble du réseau.

2 Afin de renforcer l'attrait des transports publics en facilitant leur usage, notamment par une offre tarifaire régionale globale et cohérente, l'Etat peut conclure un contrat de prestations pluriannuel avec les Chemins de Fer Fédéraux Suisses SA (CFF), les Transports publics genevois (TPG), la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) et tout autre opérateur de transport dont les prestations poursuivent des buts analogues, afin de permettre aux usagers de bénéficier de titres de transport combinés dans un périmètre arrêté par les autorités organisatrices de transport.

3 L'Etat requiert des opérateurs de transport qu'ils se regroupent pour assumer leurs missions dans le cadre d'une Communauté tarifaire intégrale.

Art. 3A[(14)] Principe de compensation tarifaire

1 Les tarifs et les rabais octroyés par l'Etat, les communes, les communautés de communes ou toutes autres autorités organisatrices de transport doivent être fixés en appliquant le mécanisme de compensation prévu par les articles 28 et suivants de la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009, et les articles 5 et suivants de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs, du 11 novembre 2009.

2 Toute augmentation des tarifs des transports décidée par l'Union des transports publics doit être compensée, afin de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres.

3 Une augmentation des tarifs ne peut en aucun cas donner lieu à une réduction de subvention pour les opérateurs.

4 Une baisse des tarifs pour les usagers doit être compensée par un complément de subvention aux opérateurs de transports permettant de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres, en vigueur avant la baisse des tarifs. Une baisse des tarifs ne peut en aucun cas être compensée par une détérioration des conditions de travail des salariés des opérateurs de transports.

5 Chaque année, un complément de subvention annuelle est accordé aux opérateurs de transports subventionnés pour compenser le manque à gagner des opérateurs causé par la baisse des tarifs du 14 décembre 2014 faisant suite à l'adoption de l'IN 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! ». Ce complément doit permettre de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres, telle que contenue dans le contrat de prestations pour l'année 2014, sans détérioration des conditions de travail pour les salariés des opérateurs de transports.

Chapitre II[(1)] Infrastructures du réseau

Art. 4[(7)] Réseau

1 Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2030, en conformité avec le projet d'agglomération 2012 et le plan directeur cantonal, dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale et transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci par les mesures suivantes :[(10)]

a) Transports régionaux

La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de fer est développée, notamment par la réalisation du raccordement Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives et des aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire express régional (RER), avec l'étude d'une boucle Aéroport – Nations – Cornavin et d'une liaison entre la ligne de Bellegarde et celle de l'Aéroport. Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du projet d'agglomération.[(10)]

b) Tramways

1° Des lignes de tramways sont développées par étapes; elles sont réalisées en principe partout où cela est possible en site protégé, tout en réservant des possibilités d'extension aux extrémités et d'interconnexion de lignes supplémentaires. La réalisation des étapes du réseau global peut être modifiée en fonction des autorisations fédérales et des possibilités d'ouverture des chantiers.

2° La première étape de cette construction de lignes porte sur le prolongement Cornavin – rond-point de Plainpalais – Acacias, jusqu'au Grand-Lancy, puis jusqu'aux Palettes ainsi que la ligne entre Cornavin et Meyrin.

3° La deuxième étape porte sur :

a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, avec desserte de Palexpo, puis Ferney-Voltaire et l'Aéroport, dès que la route des Nations sera construite;
b) l'achèvement d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly, sans retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex;
c) le prolongement en deux étapes, si nécessaire, de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien; la traversée de Lancy devra se faire sans diminution de la capacité routière, celle de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional;
d) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Meyrin – CERN jusqu'à la frontière franco-suisse, et sous maîtrise d'ouvrage française, jusqu'à Saint-Genis;
e) le raccordement de la ligne de tramway de Moillesulaz à son prolongement de Gaillard jusqu'au centre d'Annemasse, réalisé sous maîtrise d'ouvrage française.[(10)]

4° D'autres extensions possibles du réseau de tramway sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure des axes en direction :
– de Genève-Plage – Vésenaz,

– de Thônex, avec un axe tangentiel en direction des Communaux d'Ambilly,
– du Lignon,
– de Rive – pont du Mont-Blanc – Vernier,

ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.

Sur ces axes, des aménagements intermédiaires pour mettre en place un site propre autobus, voire éventuellement un trolleybus, pourront être envisagés, afin d'accompagner la montée en charge de ces axes de transports publics avant la mise en service d'un futur tramway.

Toutes les extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant partout où cela est possible des sites propres intégraux; l'ensemble du réseau à réaliser doit au moins être en voies réservées partout où cela est possible afin de permettre d'atteindre des vitesses commerciales attractives; enfin, les aménagements des lignes doivent prévoir des terminus ou des terminus intermédiaires avec des possibilités de garage.

Avant la réalisation d'une traversée lacustre, la mise en place de ces aménagements n'aura pas d'impact sur la capacité routière globale utile des voies traversant le Rhône.*(10)*

c) Bus et trolleybus

Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées, partout où cela est possible, en site réservé; les lignes secondaires et suburbaines sont conçues de façon à faciliter l'accès aux gares ferroviaires et aux nœuds du réseau urbain principal.

Deux nouvelles lignes de trolleybus sont en particulier réalisées dans un premier temps : la première entre Rive et les Communaux d'Ambilly, et la seconde entre Onex et Cressy.Concernant la ligne entre Rive et les Communaux d'Ambilly, elle sera réalisée sans réduire la capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels dans l'attente d'une traversée lacustre.

Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau bus et trolleybus sont entrepris dans un second temps à partir de 2016 : moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casaï, Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, axe PAV – Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – Grands Esserts, Jonction – stade de la Praille, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – Gare d'Annemasse et Eaux-Vives – Pallanterie.*(10)*

d) Transports semi-collectifs

Des transports semi-collectifs peuvent être mis en place dans les secteurs ou aux heures où l'exploitation de lignes régulières n'est pas adéquate.

e) Mesures d'accompagnement

Les développements mentionnés dans le présent alinéa doivent s'accompagner de mesures de promotion propres à rendre attractif l'usage des transports publics tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses.

2 Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a et b, du présent article est défini par le schéma directeur du réseau sur rail, annexé à la présente loi.*(10)*

3 Tout projet de modification du schéma directeur du réseau sur rail doit faire l'objet, avant d'être approuvé par le Grand Conseil, d'une enquête publique de 30 jours annoncée par le département, par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle et d'affichage dans les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance du dossier à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations.*(10)*

4 Les projets de modification du schéma directeur du réseau sur rail sont également soumis pour avis au Conseil municipal des communes concernées. Le Conseil municipal se prononce sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication du projet à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve.*(10)*

5 Les modalités d'exploitation des lignes sont définies d'entente entre l'autorité compétenteet les opérateurs de transport concernés.

Art. 5*(1)* **Réalisation**

1 Le Conseil d'Etat veille à ce qu'une collaboration adéquate s'instaure entre toutes les instances concernées, notamment les communes et l'entreprise des Transports publics genevois, dans le cadre des études et de la construction des lignes du réseau sur rail à écartement métrique à créer en vertu de l'article 4.*(3)*

2 L'élaboration, la réalisation et l'exploitation des infrastructures nouvelles peuvent être confiées, en tout ou en partie, à une entreprise ou une association d'entreprises; dans ce cas, le Conseil d'Etat conclut le contrat et le soumet à l'approbation du Grand Conseil sous forme de projet de loi.

Art. 5A*(12)* **Gare CFF de Cornavin**

Dans le respect des compétences fédérales en la matière, l'Etat prend toutes les mesures relevant de sa compétence pour favoriser l'agrandissement de la gare de Cornavin dans une variante souterraine.

Art. 6*(1)* **Suivi**

Concertation

1 Le Conseil d'Etat veille à l'information et à la consultation régulière sur la réalisation des infrastructures prévues à l'article 4 du Grand Conseil, des communes, des populations particulièrement concernées et des associations intéressées.

Contrôle parlementaire

2 Il présente tous les 2 ans au Grand Conseil un rapport sur :

a) l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures prévues à l'article 4;
b) la prochaine étape de réalisation;
c) les aménagements induits pour les modes de déplacements individuels et les autres lignes de transports publics;
d) les modalités de financement des nouvelles infrastructures et de l'exploitation du réseau.

3 Le Conseil d'Etat présente à la commission des travaux le budget d'investissement ainsi que les plans de construction de toute nouvelle ligne du réseau sur rail à écartement métrique avant leur présentation à l'autorité fédérale, conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957. Le budget mentionne le montant et l'affectation des subventions d'investissement accordées éventuellement par la Confédération, les montants à charge des communes, des entreprises de transport et de tout autre entité publique ou privée concernée. Le Conseil d'Etat présente simultanément un récapitulatif financier de l'ensemble des projets d'infrastructures de transports publics détaillant les montants dépensés, les montants engagés par rapport à des travaux adjugés, ainsi que les montants prévus pour la ligne projetée.*(8)*

Art. 7*(1)* **Concession**

1 Les lignes du réseau sur rail à écartement métrique à créer font l'objet d'une demande de concession auprès de l'autorité fédérale, conformément à l'article 5 de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957.*(3)*

2 Dans le cadre des demandes de concession, le dossier présenté à l'autorité fédérale est soumis à une enquête publique de 30 jours annoncée par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle et d'affichage dans les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance du dossier à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations.

3 Le dossier est également soumis pour avis au Conseil municipal des communes concernées. Le Conseil municipal se prononce sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication des plans à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve.

Art. 8*(1)* **Plans de construction**

1 Les plans de construction des lignes du réseau sur rail à écartement métrique sont soumis à l'approbation de l'autorité fédérale conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer.*(3)*

2 Dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation, les plans de construction présentés à l'autorité fédérale sont soumis à une enquête publique de 30 jours annoncée par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle et d'affichage dans les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance des plans à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations. La qualité de partie à la procédure n'est toutefois reconnue que conformément à la loi fédérale sur la procédure administrative, du 20 décembre 1968.

3 Les plans de construction sont également soumis pour avis aux communes concernées, qui se prononcent dans un délai de 30 jours. Leur silence vaut approbation sans réserve.

4 Les éléments des projets de construction qui ne font pas l'objet de la procédure d'approbation fédérale sont soumis aux procédures cantonales d'autorisation instituées par la loi sur les routes, du 28 avril 1967, et la loi sur les constructions et les installations diverses, du 14 avril 1988.

Chapitre III*(1)* Financement

Art. 9*(1)* **Ressources**

1 Le financement des infrastructures nouvelles du réseau sur rail à écartement métrique et des projets de trolleybus prévus à l'article 4 est assuré par :*(10)*

a) de 2009 à 2013, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 80 millions de francs; le montant annuel inscrit au budget d'investissement ne peut pas dépasser 100 millions de francs;*(8)*

b) de 2014 à 2030, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 23 625 000 F; le montant annuel net inscrit au budget d'investissement ne peut pas dépasser 70 000 000 F. Les projets listés dans le tableau des investissements prévisionnels annexé à la présente loi et leurs montants bruts correspondant de 2014 à 2030 sont :

1° Prolongement tram Meyrin – Cornavin – Bernex à Vailly : 65 000 000 F,
2° Tram Saint-Julien en deux étapes si nécessaire : 190 000 000 F,
3° Tram prolongé depuis Grand-Saconnex jusqu'à l'Aéroport et la douane de Ferney-Voltaire : 78 000 000 F,
4° Compléments au réseau tram et interfaces (prolongement tram de Meyrin, réaménagements plateforme Moillesulaz, abords interfaces de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), interfaces principales) : 65 800 000 F,
5° Principaux projets trolleybus (Axe Frontenex, Onex – Cressy, Cressy – Bernex, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – Gare d'Annemasse) : 202 400 000 F,
6° Autres projets d'aménagements pour les bus et trolleybus (moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casaï, axe PAV – Grands Esserts –

Veyrier, Champel-Hôpital – Grands Esserts, Jonction – Stade de la Praille, Cherpines – Bernex, Eaux-Vives – Pallanterie) : 102 500 000 F;*(10)*

c) un investissement complémentaire estimé à 100 millions de francs pour l'extension du tramway tronçon Nations – Grand-Saconnex dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui est inscrit au budget en complément;*(10)*

d) des subventions fédérales issues du trafic d'agglomération, conformément à la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011, et toutes les autres contributions publiques ou privées.*(10)*

2 Lors de la présentation de toute nouvelle infrastructure du réseau sur rail à écartement métrique, le Conseil d'Etat présente à la commission des travaux et des transports les incidences de l'investissement sur le budget de fonctionnement des Transports publics genevois pour approbation. Après validation, ces dépenses seront intégrées dans le contrat de prestations quadriennal des Transports publics genevois.*(8)*

3 Un an au moins avant l'échéance de la loi, le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil une proposition de révision de la loi comprenant le cadre financier prévu pour les 10 années suivantes.*(8)*

Chapitre IV*(1)* Dispositions finales et transitoires

Art. 10*(1)* Règlement d'exécution

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'application de la présente loi.

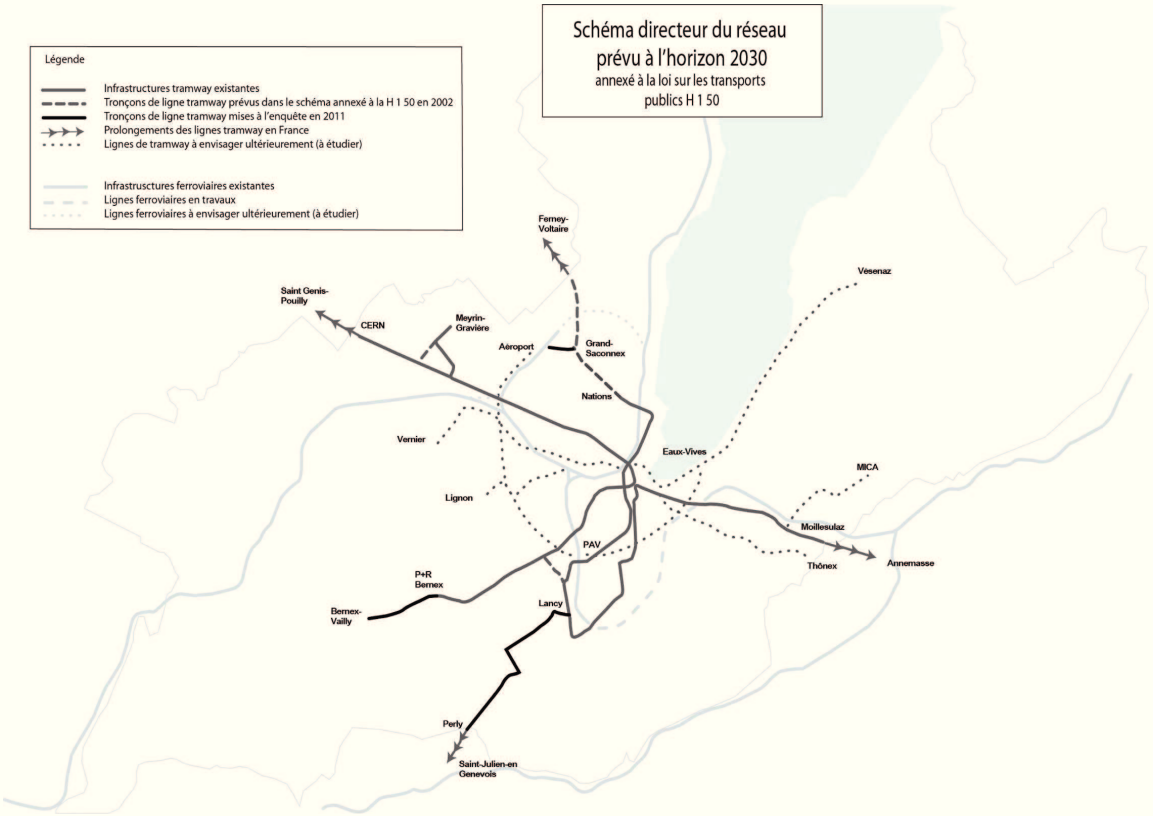
Art. 11*(1)* Dispositions transitoires

L'article 7, alinéas 2 et 3, et l'article 8, alinéas 2 et 3, ne sont pas applicables aux tronçons de lignes pour lesquels la concession a été délivrée avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 12*(5)* Suivi des projets et des travaux*(11)*

1 La commission des transports du Grand Conseil désigne une délégation formée d'un député par parti représenté en son sein, dont elle désigne le président et le vice-président, pour suivre l'élaboration du projet de réseau au sens de l'article 4 de la présente loi et l'avancement de sa réalisation.

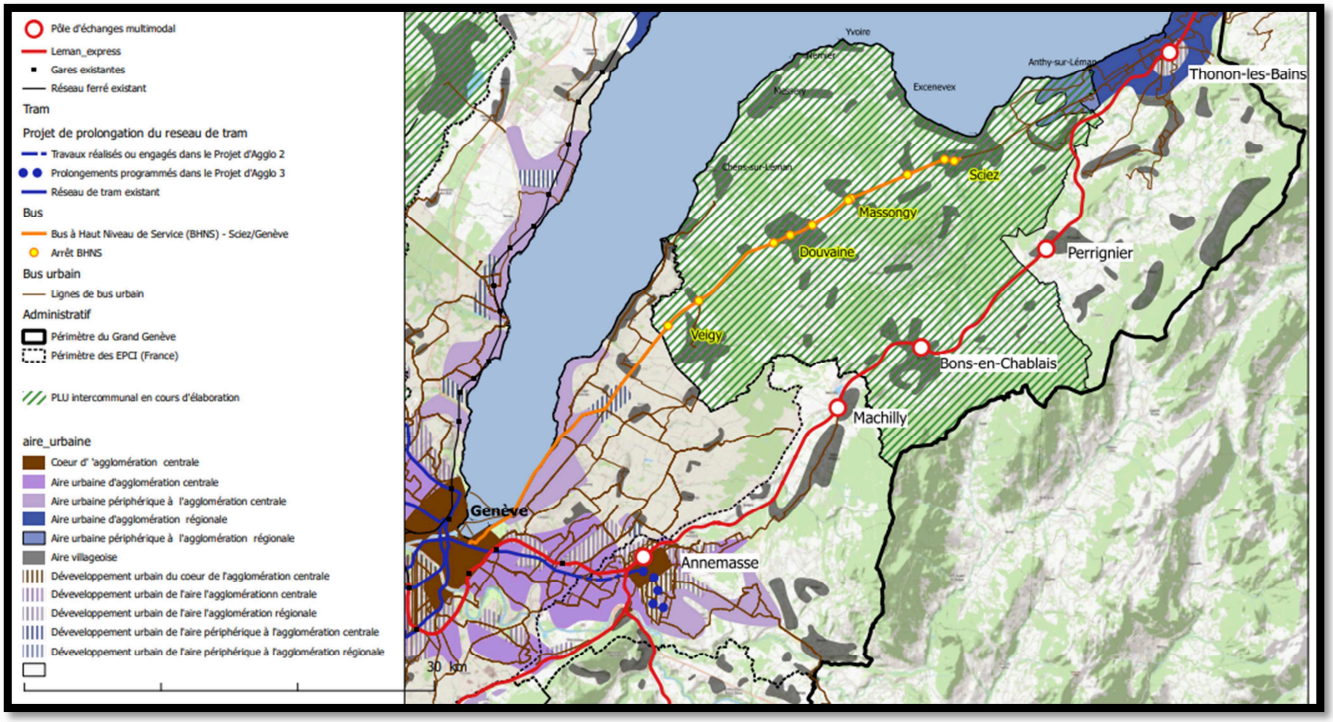
2 La délégation convoque régulièrement les responsables des projets et des travaux pour remplir la mission qui lui est confiée. Elle présente tous les 6 mois un rapport à la commission des transports. Celle-ci le transmet ensuite au Grand Conseil accompagné, le cas échéant, de ses recommandations.



Annexe 3 : Compléments apportés à la mesure "Mesure 6621.3.031, 16-20 – Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD1005 Sciez-Genève"

Les éléments complémentaires suivants concernent les charges de trafics et poids urbains sur la ligne Sciez-Genève.

Le territoire de Thonon Agglomération se structure autour d'une double colonne vertébrale de transports en commun impactant le territoire suisse : d'une part le Léman Express permet de relier Thonon-les-Bains à Genève en passant par les coteaux du Chablais (Perrignier, Bons-en-Chablais, Machilly), d'autre part le BHNS Sciez-Genève permettrait de rabattre la population des trois pôles urbains que sont Sciez, Douvaine et Veigy-Foncenex ainsi que la population de la Presqu'île. Ces deux colonnes vertébrales se complètent et structurent les deux couloirs de mobilité principaux.

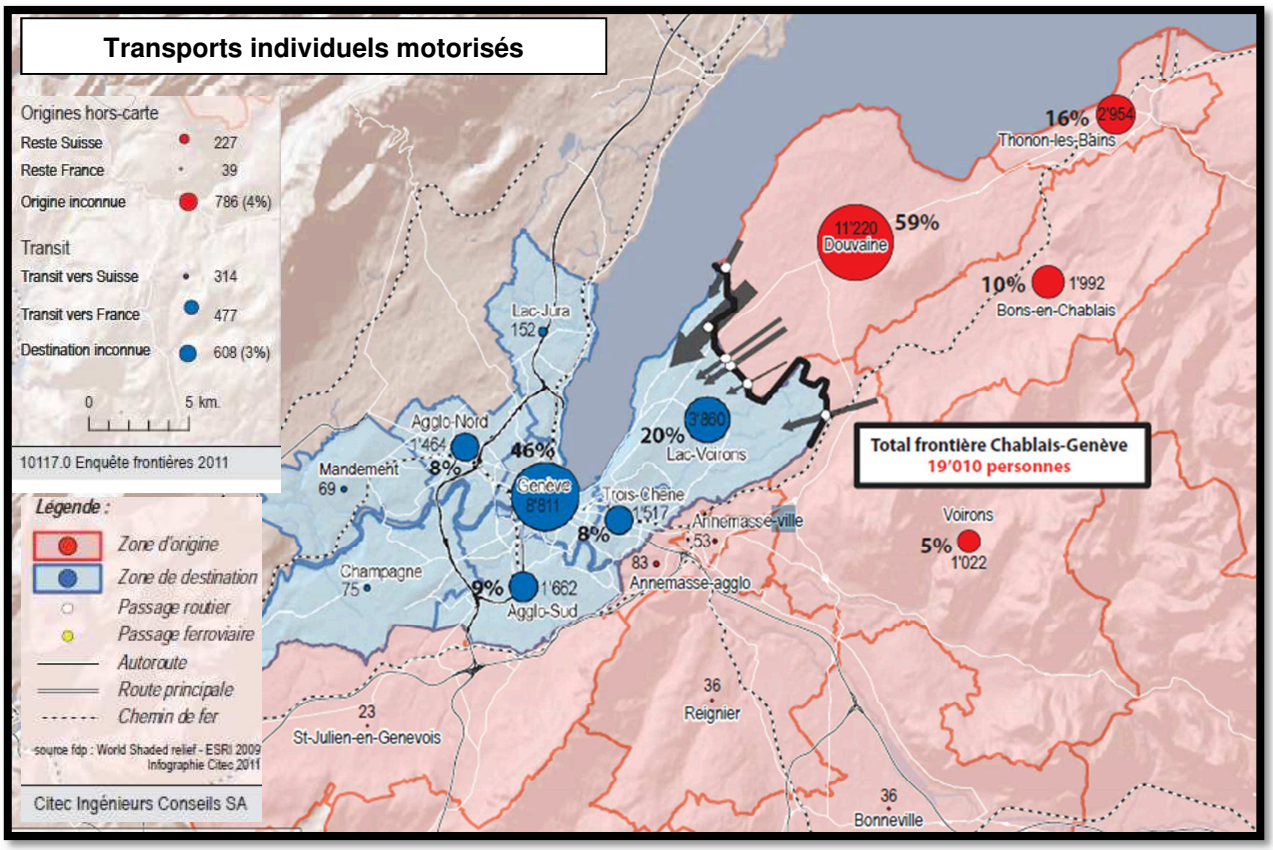


1) Les charges de trafics par tronçons du BHNS (actuelles et en projet)

Il convient de rappeler la faiblesse de l'utilisation des TC sur l'axe Chablais-Genève : la figure suivante illustre les origines et destinations des 19 100 personnes entrant dans le canton de Genève **en transports individuels** en traversant l'écran Chablais. Avec 1 220 personnes venant de Douvaine, le secteur est largement le plus important en termes d'origine des flux (59% du total), ce qui atteste de l'importance de ce couloir de déplacement.

La ville de Genève représente la destination de près de la moitié des personnes (46%), elle est suivi par le secteur Lac-Voirons (20%) qui est proche des douanes.
Les zones attractives que sont les secteurs d'Agglo-Nord, Agglo-Sud et Trois-Chênes représentent chacun 8 à 9% de l'ensemble des destinations des flux.

Les flux entrant à Genève en franchissant l'écran Chablais **en transports publics** sont très faibles : 260 personnes quotidiennement **soit seulement 1.3% de l'ensemble des flux**.



Source : Enquête sur les flux de déplacements aux frontières en 2011

Plusieurs comptages, issus du Modèle Multimodal Transfrontalier (MMT), donnent les charges de trafics. Ces données ont été complétées par des comptages directionnels réalisés en 2013 à l'HPM au niveau du carrefour à feu de Douvaine et de Sciez.

Depuis 2013, ces charges de trafic se sont accrues.

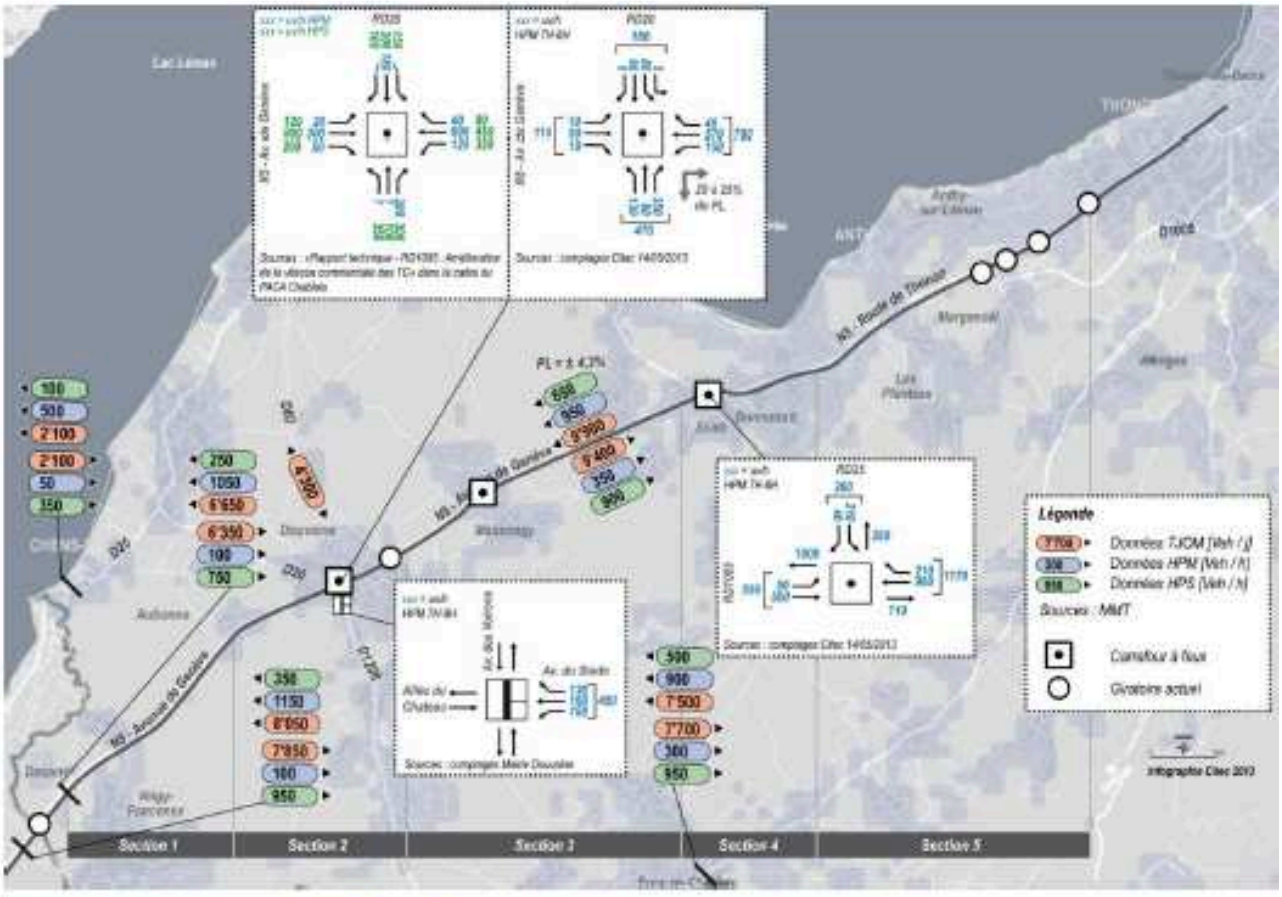


Figure 12 - Comptages disponibles sur le secteur
HPM/HPS : heure de pointe du matin / soir ; TJOM : Trafic moyen par jour ouvrable ; uv/h : unité véhicule par heure ; PL : Poids Lourd

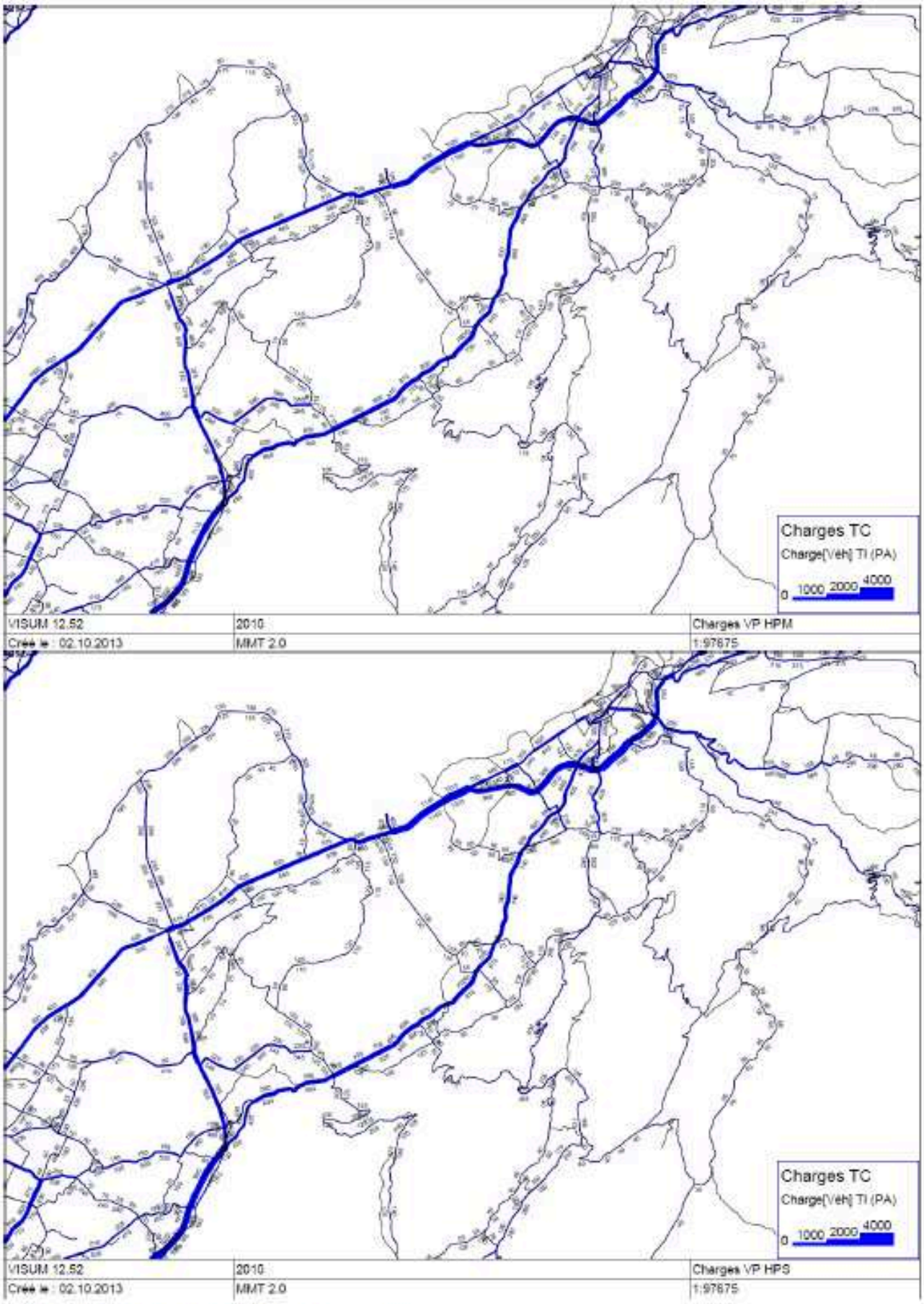


Figure 13 - Plan de charges HPM et HPS issus du MMT-2010

© Citec Ingénieurs Conseils – 11.2013

Plusieurs constats ressortent de ces données :

- Les volumes jours sont équilibrés par sens sur la RD 1005.
- Un fort déséquilibre est observé aux heures de pointe : le matin les flux sont concentrés dans le sens Sciez→ Genève et le soir dans le sens Genève → Sciez. La majorité des déplacements sont donc des déplacements de résidents en France allant travailler en Suisse. Au passage de la douane les passages pendulaires représentent 70% des déplacements de la journée, tous modes confondus.
- Les déplacements journaliers motorisés entre les communes traversées par la RD 1005 représentaient en 2010, 6 000 véhicules par jour. Ces déplacements sont sans commune mesure avec les flux traversant la douane à la même date : près de 19 000 véhicules par jour.
- La période de pointe est étalée sur plusieurs heures, et le trafic reste soutenu tout au long de la journée.

Les principaux points de congestions identifiés sont :

- traversée de Sciez et Bonnatrait,
- Massongy,
- Douvaine.

Les retards engendrés par ces congestions affectent les temps de parcours bus, ces derniers circulant sur la chaussée avec les flux automobiles.

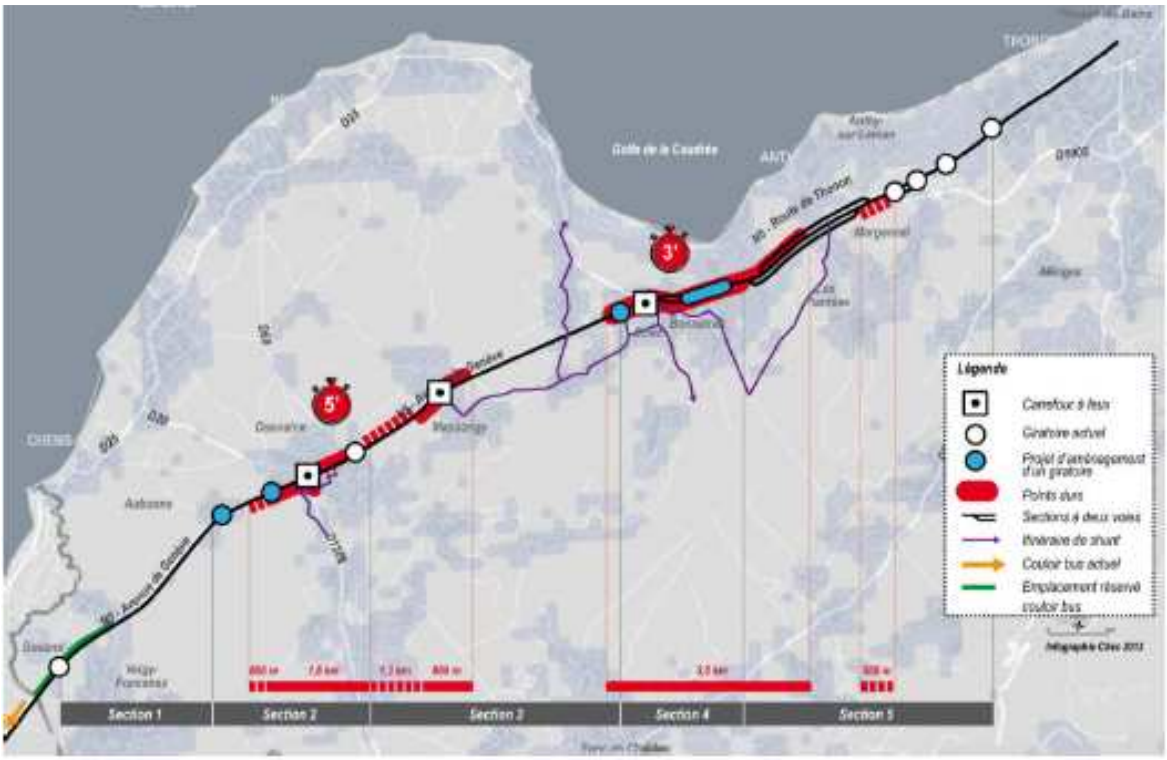
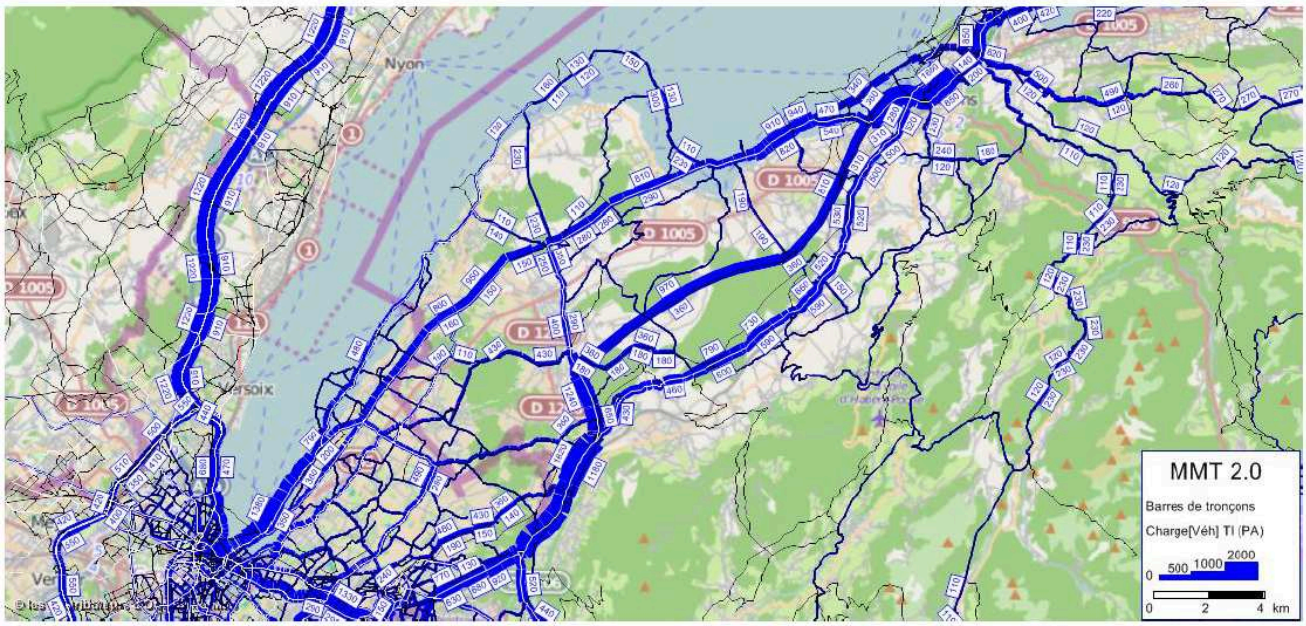
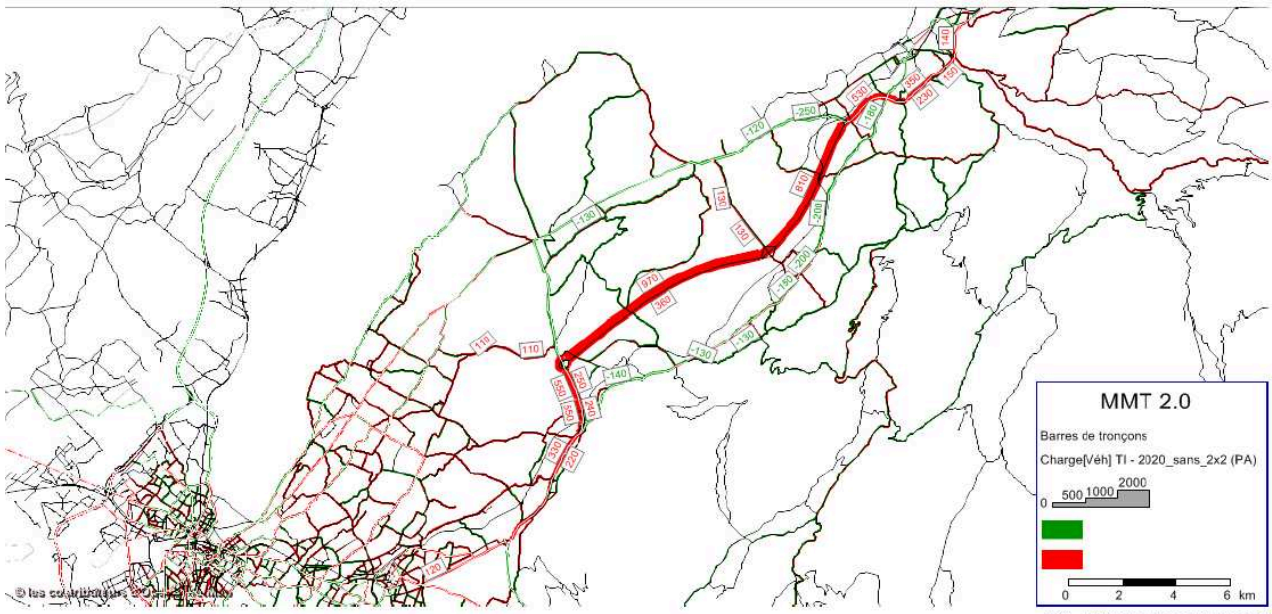


Figure 14 - Points durs et temps perdu lié à la congestion

Les prévisions de charges de trafic à horizon 2022 prévoient une diminution de 130 à 250 véhicules/h à l'heure de pointe, fruit de la mise en service du BHNS.



2020 – Avec 2x2 voies
Charges VP HPM
Seules les charges > 100 véh/heure sont affichées



2020 – Différence Avec 2x2 - Sans 2x2
Charges VP HPM
Seules les charges > 100 véh/heure sont affichées

A noter que, au-delà des flux domicile-travail, le BHNS est également utile pour des déplacements de loisirs depuis la Suisse et vers le Chablais. La création d'une piscine intercommunale à Douvaine devrait permettre une mutualisation avec les communes suisses de la rive gauche (tel que discuté dans le cadre du PACA – Périmètre d'Aménagement Coordonné d'Agglomération – Grand Genève).
Enfin, il est à noter que la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Thonon Agglomération réfléchissement actuellement à l'implantation d'un projet de lycée. Ce nouvel établissement aura la capacité d'accueillir entre 1900 et 2000 élèves. Comptant le personnel dédié, l'internat, il y aura plus de 2 500 personnes chaque jour sur ce nouveau site à Douvaine. Il sera situé en entrée de la ville, à proximité du parking relais du BHNS, à côté du futur pôle sportif composé de la piscine intercommunale, d'un gymnase.

Ce nouveau pôle desservi par le BHNS permettra à ces usagers captifs d'y accéder. Sur ce point, Thonon Agglomération en tant que nouvelle Autorité Organisatrice de la Mobilité a mené à bien une étude de refonte des lignes sur son territoire, en utilisant le BHNS comme colonne vertébrale, en privilégiant du rabattement sur cet axe pour les scolaires venant notamment de la Presqu'île. En effet, le BHNS dessert actuellement les différents établissements scolaires du territoire.

2) Les poids de population actuels et futurs pour Douvaine et Sciez

Au regard de la croissance du Grand Genève et de Thonon Agglomération ces dernières années, les taux de croissance annuel prévus pour les 15 prochaines années, dans le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) actuellement en vigueur, sont de : 2,80% pour Douvaine, 2,30% pour Sciez et Veigy-Foncenex, et 1,4% pour les autres communes bourgs et villages. Ils respectent l'armature territoriale du Projet de territoire Grand Genève qui propose de concentrer l'urbanisation dans les pôles structurants du territoire.

Ces taux de croissance prévus dans le SCOT correspondent à l'accueil, pour la période 2010 à 2023, de :

+ 1 400 habitants à Veigy-Foncenex
+ 2 500 habitants à Douvaine
+ 330 habitants à Massongy
+ 2 180 habitants à Sciez
+ 920 habitants entre Margencel et Anthy-sur-Léman
+ 11 200 habitants à Thonon-les-Bains

Soit pour la période 2010-2023, un total de 18 550 habitants supplémentaires, directement sur l'axe du BHNS RD 1005, et sans compter les habitants supplémentaires des communes voisines.

Cet accueil de population à proximité immédiate des points d'arrêts du BHNS RD 1005 renforcera encore l'attractivité de la ligne BHNS.

3) Les projets urbains à Douvaine et Sciez (nombre de logements et échéance)

Les taux de croissance prévus dans le SCOT correspondent à la construction, pour la période 2010 à 2023 de :

+ 640 logements à Veigy-Foncenex
+1140 logements à Douvaine
+ 150 logements à Massongy
+ 990 logements à Sciez
+ 420 logements entre Margencel et Anthy-sur-Léman
+ 5100 logements à Thonon-les-Bains

A Sciez, le PLU (Plan Local d'Urbanisme) datant de 2017 est dans la même dynamique et prévoit la construction d'environ 660 logements pour les 10 prochaines années uniquement sur les deux hameaux que sont Bonnatrait et Sciez centre et qui se trouvent sur l'axe BHNS.

Que ce soit pour Douvaine ou Sciez, l'essentiel de ces logements sont prévus dans des opérations de logements collectifs dans le centre-ville ou à proximité immédiate.

Ces éléments vont être repris dans le cadre du PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) en cours d'élaboration, où le lien urbanisme-transport va être renforcé, comme cela est stipulé dans le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable). Ces secteurs stratégiques, le long de l'axe du BHNS seront couverts par des Orientations d'Aménagement et de Programmation, qui permettront à Thonon Agglomération d'optimiser le foncier, en implantant les logements, équipements publics de façon rationnelle.

Illustration : Programme de logements à Sciez- 2013 - Crédit photo Pierre Thiriet

Illustration : Programme de logements à Veigy-Foncenex - 2016- Crédit photo : Pierre Thiriet

Annexe 4 : Présentation faite en séance le 20 février 2018.

Le contenu de cette présentation fait partie des précisions versées par l'Agglomération du Grand Genève.

© Luftbild Schweiz

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Examen du Projet d'agglomération de troisième génération

Entretien technique

ARE - Ittigen

20 février 2018

Salutations et introduction	**10'**
Demandes relatives aux mesures	**30'**
Demandes relatives aux critères d'efficacité	**10'**
Suite de la procédure	**5'**
Questions / réponses	**35'**

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Demandes de réévaluation

6621.3.082	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	**Horizon A : 11 mesures**
6621.3.086	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	
6621.3.099	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	
6621.3.116	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois	
6621.3.027	Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier	
6621.3.031	Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD 1005- Sciez/Genève	
6621.3.070	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz - St-Jean	
6621.3.101	Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER "Vernier"	
6621.3.111	Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France	
6621.3.112	Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)	
6621.3.011	Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics	
6621.3.050	Restructuration du réseau routier dans le cœur d'agglomération : déploiement de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée	**Horizon Ae : 2 mesures**
6621.3.024	Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine	
6621.3.117	Requalification multimodale de la moyenne ceinture (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1er août)	**Horizon B : 2 mesures**
6621.3.013	Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines et de la Route de Base	

Mesure N° 6621.3.11 – 36.1.11
Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics

- **Degré de maturité :**
  - **2ème étape d'un projet en cours de réalisation, financé dans le cadre du PA1**
  - **Toutes les études sont réalisées, Déclaration d'utilité publique en 2014**
  - **Financement partenarial de l'investissement confirmé**
  - **Accord d'exploitation transfrontalier formalisé en 2017**

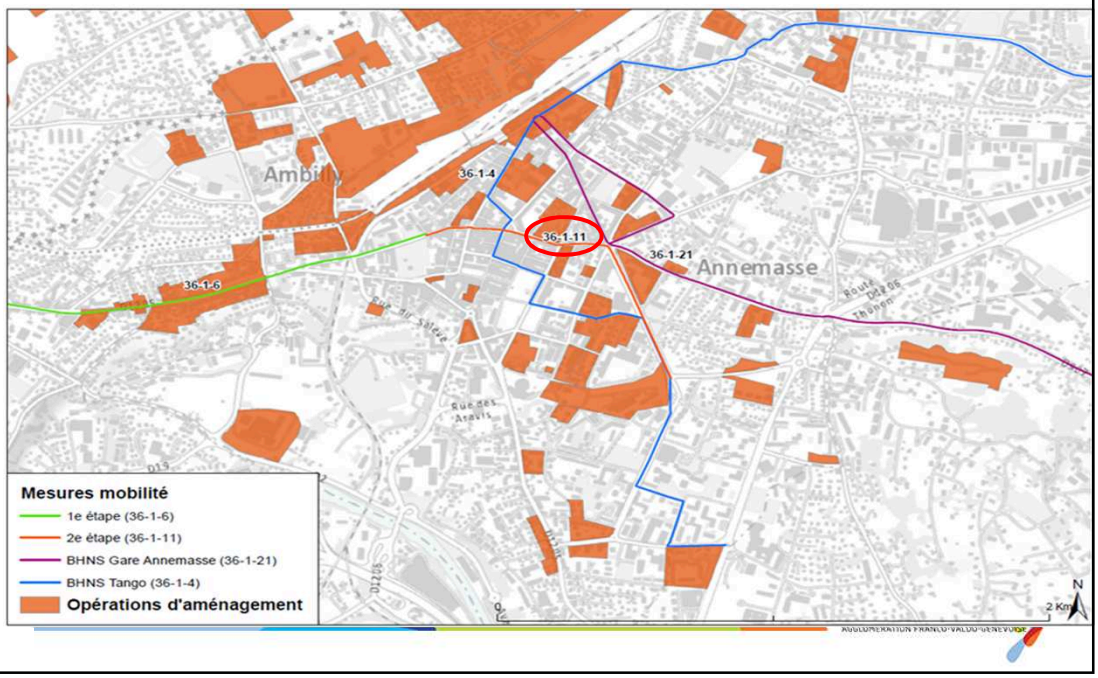
  ➔Projet prêt à être réalisé et financé d'ici à 2022

- **Effet sur territoire suisse :**
  - **Augmentation de 80% de la fréquentation de la ligne transfrontalière Genève – Annemasse**
  - **Soulagement du réseau routier cantonal (notamment Route de Malagnou et Autoroute A1)**

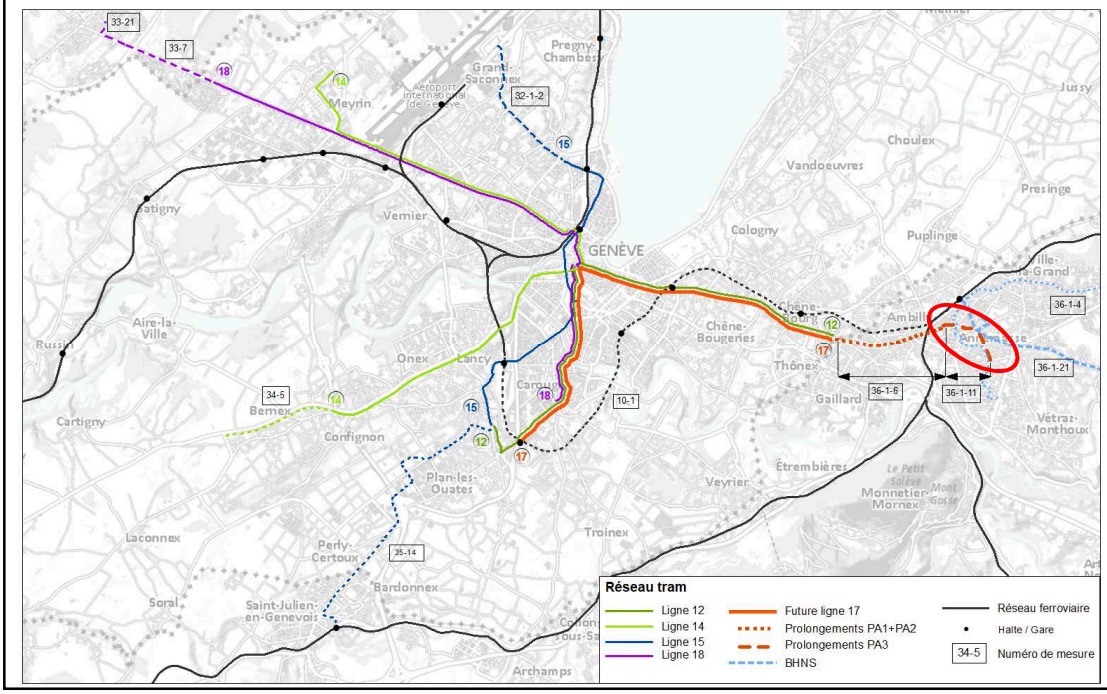
5

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Mesure N° 6621.3.11 – 36.1.11
Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics



Mesure N° 6621.3.11 – 36.1.11
Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics



Mesure N° 6621.3.11 – 36.1.11
Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics

- **Rapport coût – utilité :**
  - **+2200 logements ces trois dernières années**
  - **1500 logements en cours de réalisation dans le périmètre d'influence du prolongement du tram**
  - **Potentiel de 1500 logements supplémentaires à moyen terme**
  - **Agglomération d'Annemasse : 100'000 habitants en 2020**

  - **Comparaison transversale : ré-évaluation des critères**
    - **N°3 - "Moteur du développement"**
    - **N°4 - "Effet réseau dans le système TP"**

➔ Demande de reclassement de priorité C en priorité A

Mesure N° 6621.3.086 – 32.1.2
Construction d'un axe tram entre la Place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics

- **FINANCEMENT**
  - **Part genevoise du financement acquise (H1.50 et planification décennale des investissement du canton)**

- **PLANNING**
  - **2017 : Mise à jour du programme de l'opération (pôle multifonctions P47, place des Nations, Place de Carantec)**
  - **2018 – 2019 : Actualisation du dossier d'avant-projet**
  - **2020 – 2021 : Etude de projet et dossier PAP**
  - **2021 – 2022 : Procédure PAP**
  - **Fin 2022: Début des travaux**

➔ **Projet prêt à être réalisé et financé à fin 2022**

Mesure N° 6621.3.086 – 32.1.2
Construction d'un axe tram entre la Place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics

- **Actualisation de l'Avant-Projet :**
  - **Tracé et périmètre toujours d'actualité**
  - **Les choix d'insertion sont confirmés**
  - **Compatibilité garantie avec l'urbanisation**
  - **3 évolutions ponctuelles à mettre à jour**
    - **Place des Nations / Cité de la Musique : projet nouveau à intégrer**
    - **Place Carantec: intégration du projet PLQ**
    - **Intégration interface P+R P47 (mesure PA3)**

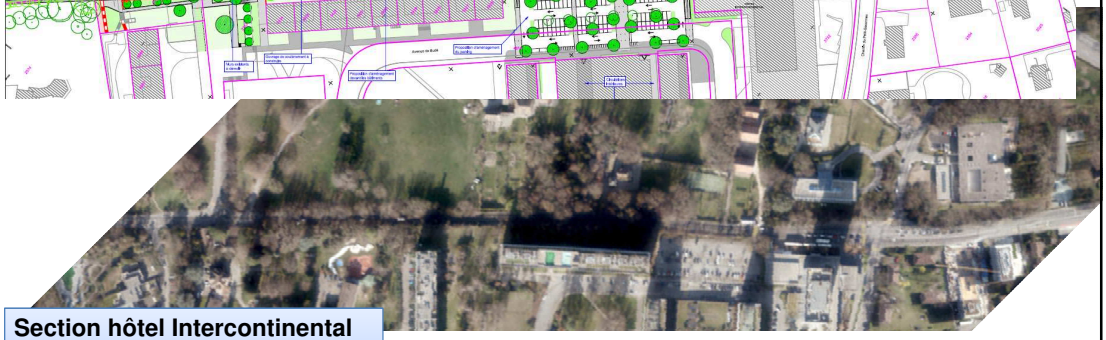
▪ Actualisation de l'Avant-Projet

Section Place des Nations

- **Insertion axiale**
- **Urbanisation anticipée**
- **Évolution boucle de rebroussement – cité de la musique/jardin des Nations**

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

▪ Actualisation de l'Avant-Projet



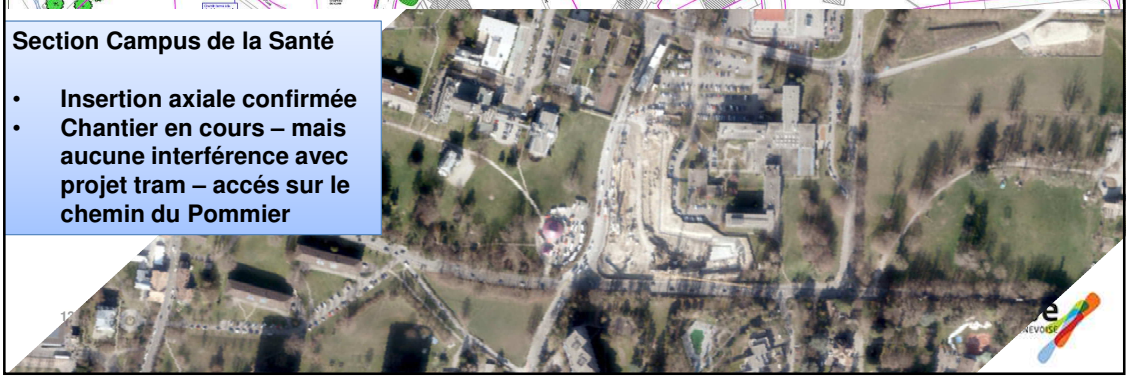
Section hôtel Intercontinental

- **Insertion axiale confirmée**
- **Aucune évolution**

▪ Actualisation de l'Avant-Projet

Section Campus de la Santé

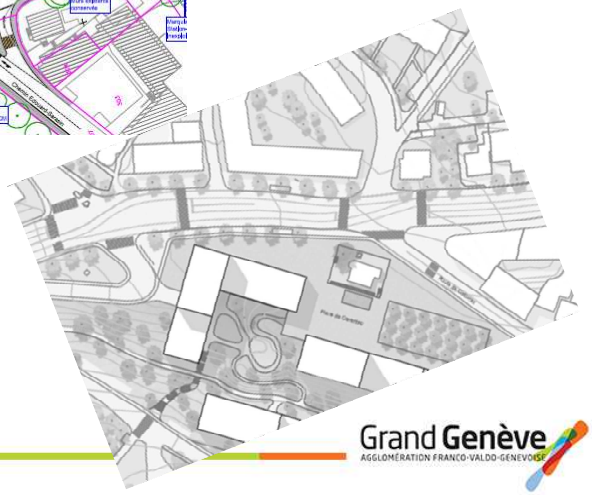
- **Insertion axiale confirmée**
- **Chantier en cours – mais aucune interférence avec projet tram – accès sur le chemin du Pommier**



▪ Actualisation de l'Avant-Projet

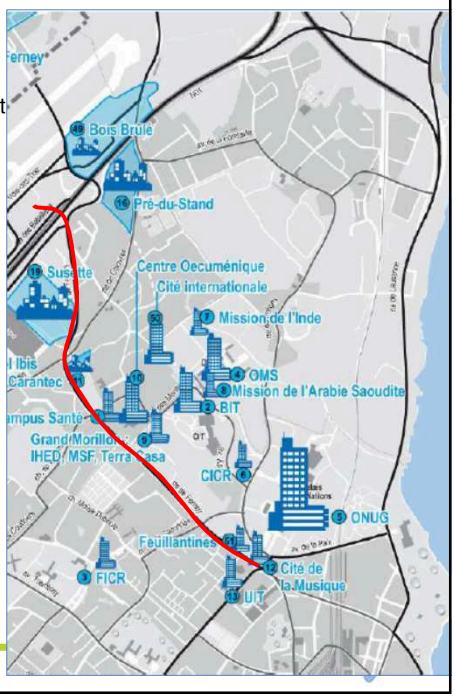
Section Place de Carantec

- **Prise en compte du résultat du concours architectural (lauréat désigné en 2017)**
- **Passage en insertion bilatérale au droit de la place**



Mesure N° 6621.3.086 – 32.1.2
Construction d'un axe tram entre la Place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics

- **Rappel des enjeux urbains et mobilité de la mesure**
  - Depuis l'élaboration de la demande genevoise en décembre 2016, confirmation du rythme soutenu du développement logements et emploi du secteur, renforçant l'utilité et le rapport coût / utilité du projet
  - Croissance de la fréquentation de la ligne F +22% sur les 2 dernières années, soit 2.5 millions de passagers par an.
  - Participe à la desserte de l'aéroport (coordination avec la mesure 32-2-13 retenue
- **Comparaison transversale : ré-évaluation du critère 2 "Utilisation des lignes TP existantes"**



➔ Demande de reclassement de priorité B en priorité A

Mesure N° 6621.3.111 – 33-7
Construction d'un axe de tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly – Porte de France

- **Degré de maturité :**
  - **Etude de Projet en cours (Avant-Projet validé en 2015) / Autorisation de construire en force coté Suisse**
  - **Financement partenarial de l'investissement confirmé**
  - **Accord d'exploitation transfrontalier formalisé en 2017**

➔Projet prêt à être réalisé et financé d'ici à 2022

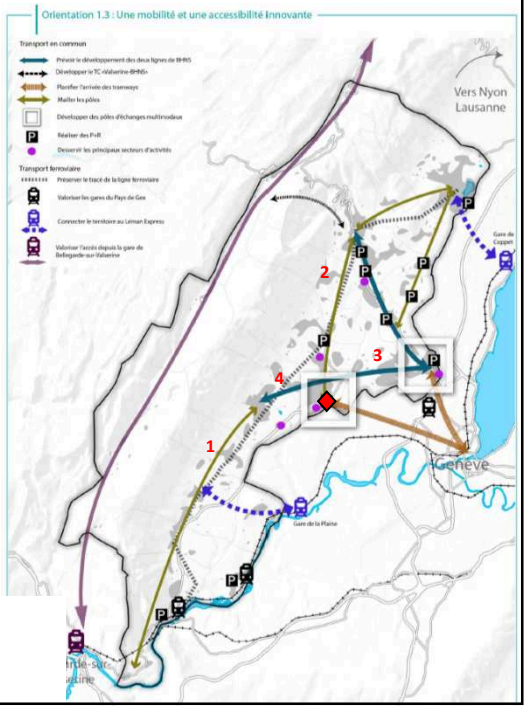
- **Coordination Urbanisation - Transport :**
  - **+4000 habitants attendus d'ici 2024 dans le secteur Porte de France**
  - **Desserte depuis la France du CERN : 10 000 emplois permanents et 100'000 visiteurs par an**

Mesure N° 6621.3.111 – 33-7
Construction d'un axe de tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly – Porte de France

- **Concept de rabattement**

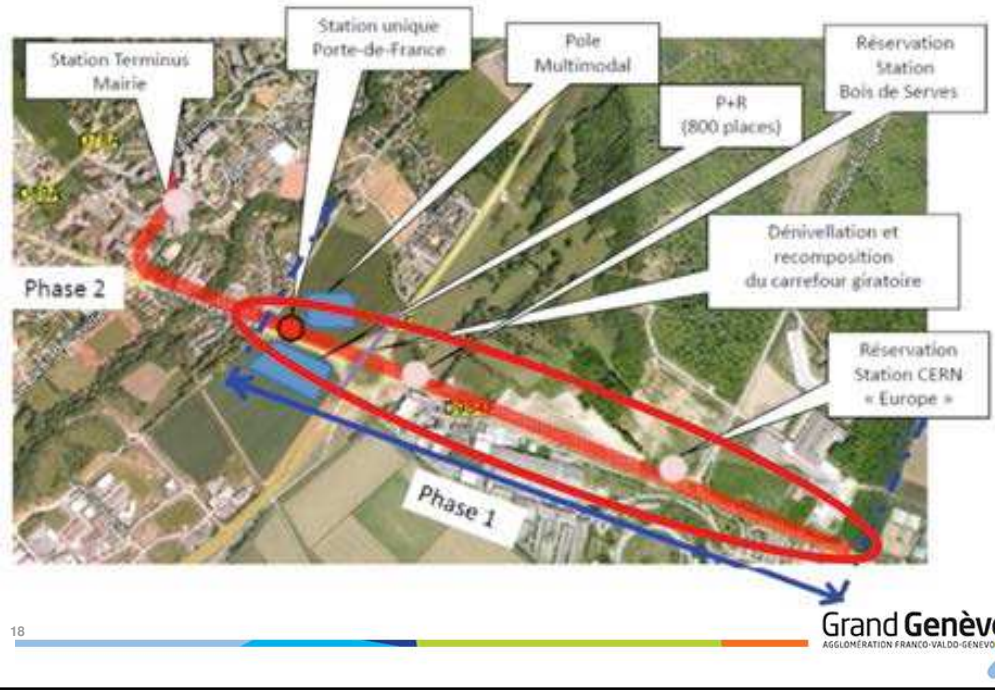
- **Prise en compte des alternatives et concept global :**
  Alternative examinée par les partenaires : soit un BHNS jusqu'à l'arrêt CERN
  ➔ **Solution abandonnée compte-tenu du transbordement très pénalisant et des coûts qui restent élevés**

- **Comparaison transversale : ré-évaluation des critères**
  - **N°1 - "Densité d'habitants et d'emplois"**
  - **N°2 - "Utilisation des lignes TP existantes"**



➔ Demande de reclassement de priorité C* en priorité A

Mesure N° 6621.3.111 – 33-7
Construction d'un axe de tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly – Porte de France



Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Mesure N° 6621.3.099 – 33-13
Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier

- **FINANCEMENT**
  - **Part genevoise du financement acquise (H1.50 et planification décennale des investissement du canton)**

- **PLANNING**
  - **2016 : Étude d'opportunité**
  - **2017 : Étude préliminaire**
  - **2018 – 2019 : Consultation puis lancement de l'avant-projet**
  - **2020 – 2021 : Etude de projet et procédure PAP**
  - **2022 – 2023 : Travaux**

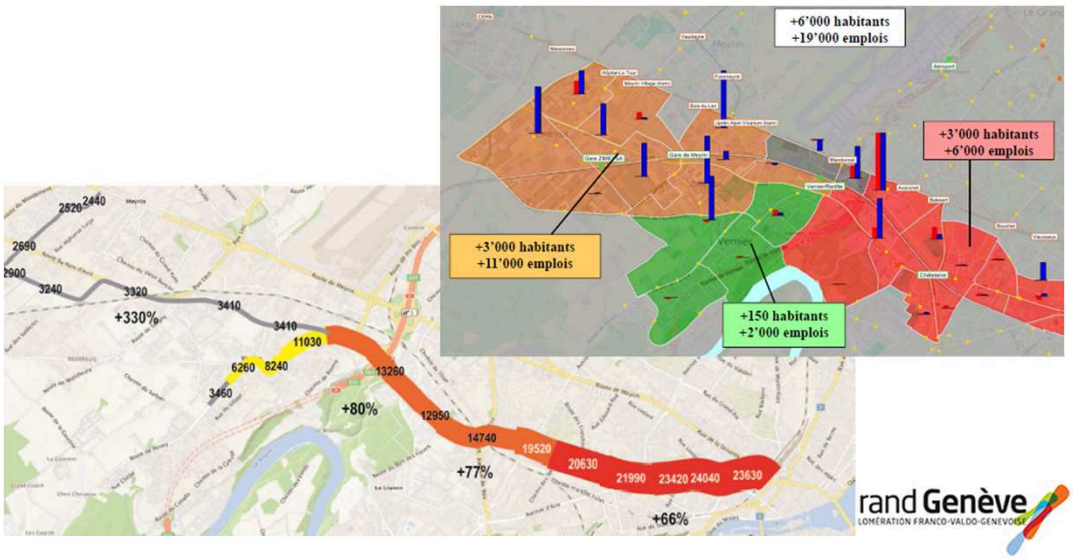
➔ Projet prêt à être réalisé et financé d'ici à 2022

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Mesure N° 6621.3.099 – 33-13
Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier

Précisions sur la conception et le réaménagement routier

> **9 KM dont 6.5 km en site propre intégral.**
> **Cout estimatif de 58.7 millions de francs.**



rand Genève
LOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Mesure N° 6621.3.099 – 33-13
Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier

Réaménagement de façade à façade

➔ **Demande de reclassement de priorité B en priorité A**

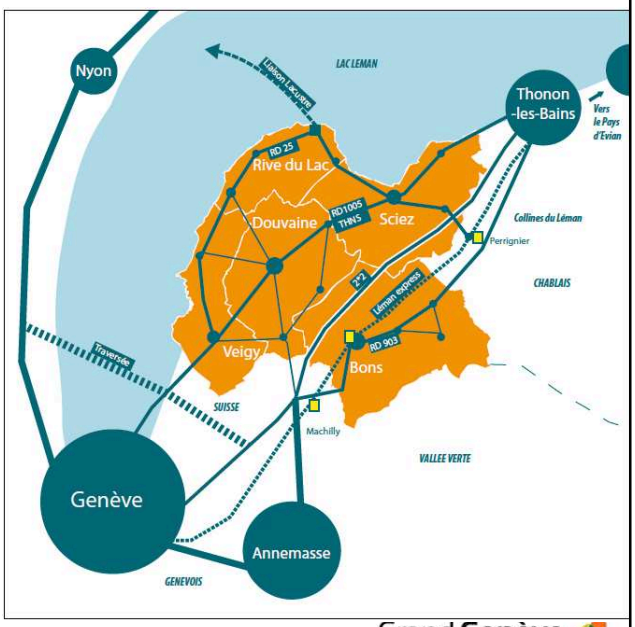
Mesure N° 6621.3.031 – 16-20
Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD1005 Sciez - Genève

- **Effet sur territoire suisse :**
  - **+ 200% de croissance de la ligne de transport en 10 ans (380'000 voyages réalisés en 2016)**
  - **20'000 passages à la frontière chaque jour dont 2% en transport public**
  - **Impacts attendus sur le réseau cantonal (notamment route de Thonon) et dans les traversée de villages (Gy, Meinier, Corsier)**

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Mesure N° 6621.3.031 – 16-20
Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD1005 Sciez - Genève

- **Effet réseau :**



➔ **Demande de reclassement de priorité Av en priorité A**

Autres mesures pour lesquelles une repriorisation en A est demandée

- **6621.3.027 – 15.1 –** Réalisation du Pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier
  - ➔ Valorisation du Léman Express
- **6621.3.070 – 31.18 –** Requalification MD et TP de la route de l'Etraz
  - ➔ Réorganisation des mesures, efficience améliorée
- **6621.3.101 – 33.15 –** Passerelle MD de l'Etang
  - ➔ 2500 habitants et 2500 emplois à rabattre sur la gare de Vernier
- **6621.3.116 – 35.10 –** Développement du réseau MD vers Saint-Julien
  - ➔ Etudes de faisabilité terminées, Avant-projet en cours

Autres repriorisations demandées

- **Demande de priorisation en Ae/Av :**
  - **6621.3.024 – 13.20 –** PEM Châtelaine
  - **6621.3.050 – 30.40 –** Mise en œuvre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée
- **Demande de priorisation en B :**
  - **6621.3.117 – 35.26 –** Requalification multimodale moyenne ceinture (Pont de Lancy)
  - **6621.3.013 – 35.28 –** Accessibilité des Cherpines

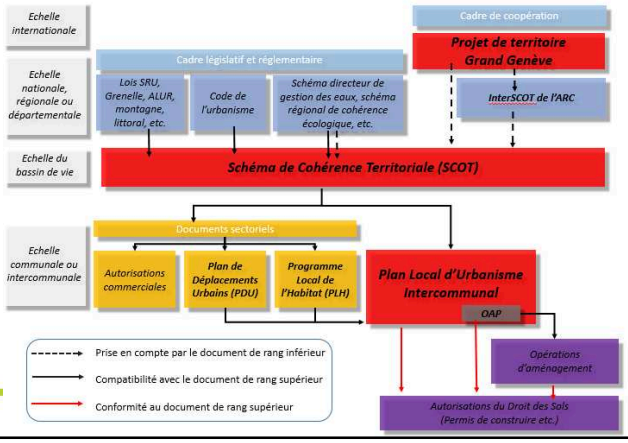
Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Demandes relatives aux critères d'efficacité

Demandes relatives aux critères d'efficacité

- **Critère d'efficacité 1 et Critère d'efficacité 3 :**
  ➔ Cf rapport "Requête pour l'entretien technique"

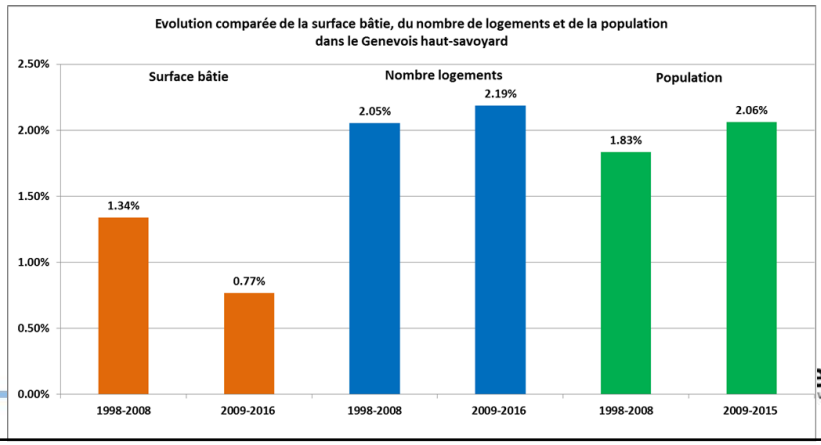
- **Critère d'efficacité 2 :**
  Précision sur les outils réglementaires français et PDCn



Demandes relatives aux critères d'efficacité

- **Critère d'efficacité 4 :**
  - **Qualité de l'air :**
    le Grand Genève a développé une approche ambitieuse portant sur une stratégie transversale ne se limitant au seul domaine des transports

  - **Consommation des sols : exemple sur la partie française**

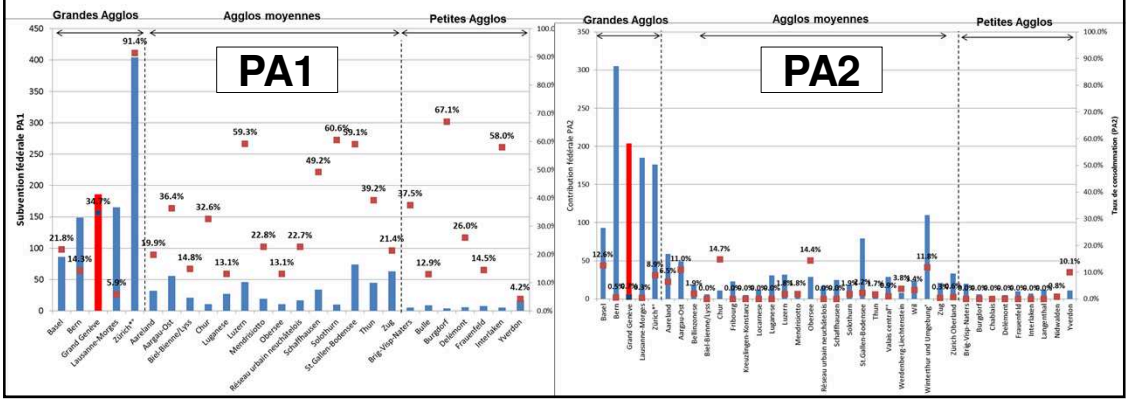


Compte-rendu de mise en œuvre

Constat :

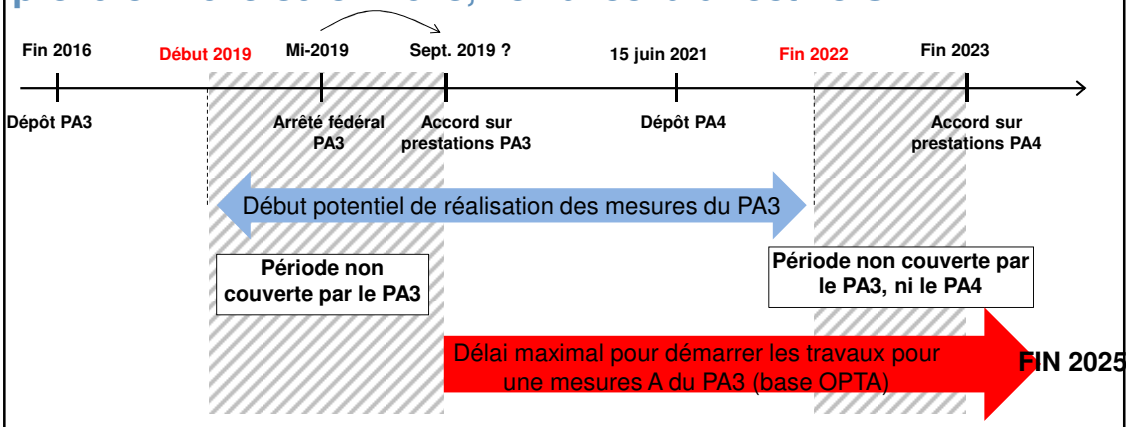
- 12 agglomérations avec une note de -1 (p. 19 du rapport explicatif accompagnant l'Arrêté fédéral)

Précisions sur le processus d'évaluation de ce critère ?



Suite de la procédure, divers

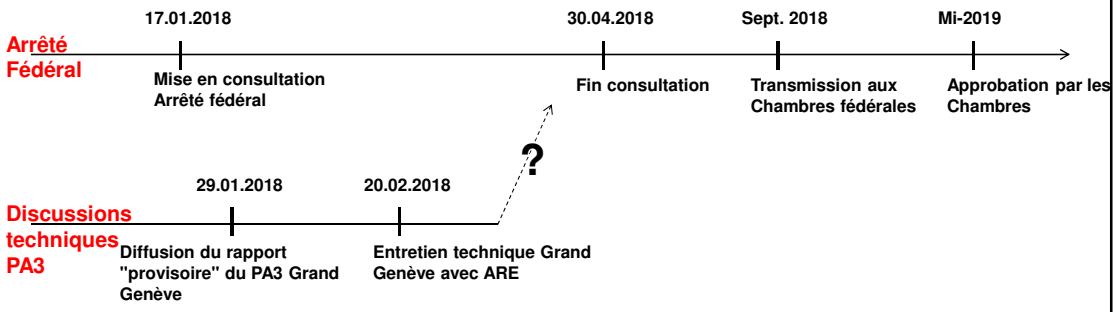
Traitement des mesures dont le début de réalisation est prévu en 2019 ou en 2023, lien avec la directive OPTA



Questions à l'Office fédéral du développement territorial :

1. Comment sont traitées les mesures dont le démarrage des travaux est prévu en 2019 au regard du risque de perte de la subvention fédérale ?
2. Quel traitement pour les mesures non retenues en horizon A dans le PA3 et dont les travaux démarreraient en 2023 ?
3. Quelle articulation entre l'évaluation du PA3 et la directive OPTA pour le délai de démarrage des travaux des mesures A?

Suite de la procédure : délais



Question à l'Office fédéral du développement territorial :

A quelle date seront transmis les retours de l'ARE sur les demandes formulées ci-avant pour que l'avis formulé dans le cadre de la consultation relative à l'Arrêté fédéral puisse l'être en toute connaissance de cause ?

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Questions