

Date de dépôt : 9 juin 2015

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la mise en œuvre des mesures prévues par la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (LITAgglo - H 1 70) 2011-2013

Rapport de M^{me} Lisa Mazzone

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est penchée sur le rapport du Conseil d'Etat sur la mise en œuvre des mesures prévues par la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (LITAgglo – H 1 70) 2011-2013 lors de sa séance du 8 avril 2014, sous la présidence de M. le député Daniel Zaugg et en présence de M. Favre, secrétaire général adjoint du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, ainsi que de M^{me} Toussaint et M. Mulon, ingénieurs à la direction de la planification générale de la direction générale des transports. Pour ce faire, elle a auditionné M. Ferretti, chef du projet agglo au service du projet d'agglomération (SPAG) dépendant du département présidentiel.

Audition de M. Ferretti, chef du service agglo

M. Ferretti présente le rapport en commençant par rappeler des éléments de base du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise (ci-après : l'agglo ou le Grand Genève). Le Grand Genève, dont Genève est le centre, se trouve à la convergence de deux grands territoires de taille comparable, tant en superficie ou en dynamisme économique qu'en population : la Suisse et la Région Rhône-Alpes. Les frontières de l'agglo ne répondent à aucune logique topographique, mais sont fondées à la fois sur des considérations

politiques, économiques et relatives à la vie des populations. Son territoire s'étend sur deux pays, deux cantons, deux départements, une région et 211 communes. Les communes françaises ont de grandes compétences et se rassemblent souvent en communautés de communes. A Genève, le canton dispose quasiment de toutes les compétences, notamment en matière d'aménagement du territoire, d'environnement et de mobilité.

Les problèmes de mobilité sont parmi les plus importants auxquels doivent faire face les partenaires de l'agglomération, en grande partie parce que Genève n'arrive pas à loger sur son territoire toutes les personnes qui y travaillent, ce qui génère des déplacements. Genève ne construit pas assez de logements, alors que les territoires voisins de la France construisent énormément par rapport à leur population : en 2012, quasiment autant de nouveaux logements ont été construits sur le territoire de la communauté de communes du Pays de Gex que sur celui du canton de Genève. Pour mémoire, Genève devrait construire entre 2500 et 3000 logements par année pour pouvoir loger les personnes qui occupent les emplois créés sur le canton, ainsi que pour détendre quelque peu le marché de l'immobilier.

Cette situation génère des flux de déplacements importants. On compte ainsi 550 000 passages des frontières du canton de Genève par jour (y compris les passages avec le canton de Vaud), alors qu'il y en avait 90 000 de moins en 2002, soit une augmentation de 20 %. Les flux de mobilité sont divisés en cinq secteurs : Vaud, Chablais, Annemasse, Saint-Julien et Ain. La part modale des transports publics dans les déplacements varie énormément selon les axes, en fonction de l'offre : entre 33 % pour le couloir Vaud et 2 % sur l'axe Chablais. Cet indicateur est en hausse sur tous les secteurs. En outre, la demande en transport collectif existe partout ; c'est l'offre disponible qui définit en grande partie la part modale du transport collectif.

L'agglomération souffre en outre d'un important retard en matière d'infrastructures ferroviaires, des deux côtés de la frontière. Cette situation s'explique en partie par le fait que la ville centrale se trouve au bout du réseau des deux pays, ce qui n'est pas le cas des réseaux ferroviaires de Zurich, Berne et Lausanne, qui sont bien plus développés qu'à Genève. Aucun investissement ferroviaire n'a été engagé sur le réseau de chemin de fer français de la région, qui est encore en voie unique, depuis les années 1960. Le CEVA permettra enfin de réunir les deux réseaux ferroviaires.

On prévoit que l'agglomération comptera 200 000 habitants de plus à l'horizon 2030 par rapport à la population de 2007. Le but du projet d'agglomération n'est pas d'atteindre ce chiffre, mais bien de se préparer à devoir faire face à cet afflux de population.

Lors de la mise en place du projet d'agglo en 2007, les partenaires politiques ont souhaité définir les objectifs suivants : une agglomération compacte, multipolaire et verte. Lors du second projet d'agglo, en 2012, s'y sont rajoutés les trois qualificatifs suivants : solidaire, dynamique et efficace. Ces principes se traduisent en politiques de services, qui doivent servir de base au vivre ensemble à l'échelle de l'agglo.

Les grands principes de rééquilibrage des différents territoires de l'agglomération, tels que définis dans la charte 2012 du projet d'agglo, sont les suivants : accueillir plus de 200 000 habitants, dont la moitié à Genève (l'autre moitié se répartissant entre la France et le district de Nyon) ; créer 100 000 emplois supplémentaires, dont 30 % sur le territoire français, avec une attention particulière portée aux emplois qualifiés ; produire 50 000 logements d'ici dix ans, équitablement répartis au sein de l'agglomération, a minima selon les objectifs de répartition du Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT). Dernièrement, plusieurs événements ont par ailleurs modifié le contexte régional : votation du 9 février, perspective de transformation de l'imposition des personnes morales en Suisse ou projet de modification de la loi sur l'assurance-maladie en France.

Selon le projet d'agglo, deuxième génération, à l'horizon 2030, la région possèdera plusieurs pôles périphériques : Thonon, La Roche-Bonneville, Bellegarde et Nyon. Ceux-ci possèdent leur dynamisme propre, par exemple en matière de transports collectifs. La région pourra compter sur un réseau de RER, qui constituera l'épine dorsale du réseau TC et permettra de relier n'importe quelle gare de l'agglo à Cornavin, en 35 ou 40 minutes. Le second niveau du réseau de transports collectifs est constitué par les bus interurbains, véhicules rapides qui s'arrêtent rarement. Le troisième niveau est celui des bus urbains et des trams, qui proposent une desserte locale. Le dernier niveau est celui de la mobilité douce : vélo et marche à pied.

Le projet d'agglo a pour objectif de développer la complémentarité des transports, ce qui signifie que, pour une utilisation donnée, un mode doit être privilégié. En ce sens, il n'est ni imaginable ni possible de mettre en place une desserte de transport collectif entre tous les villages de l'agglo. Concernant le développement ferroviaire, la première étape comprend l'allongement des quais entre Genève et La Plaine, la mise en place d'une cadence au quart d'heure entre Coppet et Genève, la modernisation (signalisation et électrification) de la ligne Genève – La Plaine, l'allongement des quais des gares de l'étoile ferroviaire, l'augmentation de la capacité entre Annemasse et La Roche et, bien évidemment, le CEVA. La seconde étape comprend le saut de mouton de Sécheron, l'augmentation de la capacité entre Genève et Lausanne et la raquette ferroviaire. Concernant le trafic individuel

motorisé, du côté suisse, sont prévus l'élargissement de l'autoroute, la route de Genève sud et la sortie autoroutière de Versoix. Du côté français, est prévue la route du Chablais, qui semble avoir reçu une nouvelle impulsion dernièrement, avec le projet d'en faire une autoroute à péage. A l'échelle de l'agglomération, le coût des mesures de mobilité retenues et à réaliser par les partenaires de l'agglomération se monte à environ 2,5 milliards de francs, dont 1,6 a fait l'objet d'une demande de financement fédéral. Les quelque 800 millions restants sont entièrement à charge des partenaires de l'agglomération.

Concernant la gouvernance locale, le CRFG existe depuis 1973 et servait à encadrer les relations franco-suisse, par exemple pour gérer la rétrocession fiscale de l'impôt à la source retenu sur les salaires des frontaliers. Le GLCT, qui a été créé en janvier 2013 et qui réunit huit partenaires (les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, la Région Rhône-Alpes, l'ARC syndicat mixte, les cantons de Genève et de Vaud, la Ville de Genève et la région Nyon), comprend une assemblée et un bureau. Le Grand Genève est un lieu de coordination et d'impulsion et non un pouvoir politique qui impose ses vues.

Au niveau fédéral, le périmètre des projets de la seconde tranche de mesures du projet d'agglo sera défini à la fin de l'année 2014. Le financement des projets de la première tranche a déjà été réglé. Pour mémoire, il existe un fonds d'urgence du projet d'agglomération, qui a permis de financer le CEVA, le TCMC et le TCOB. Ce fonds a été créé pour les projets qui demandaient une prise de décision rapide. Les projets moins urgents ont été regroupés dans le fonds d'infrastructure, dont la première tranche portait sur la période 2011-2014, avec un taux de participation de la Confédération à hauteur de 40 % du total des montants investis, ce qui est beaucoup en comparaison suisse. La seconde tranche de projets s'étale sur la période 2015-2019 et prévoit des investissements à hauteur de 510 millions, dont un peu plus de 200 millions assumés par la Confédération, soit, une fois encore, une part fédérale d'environ 40 %. La Confédération exige que les projets soient entièrement financés, afin que les cantons et les autres partenaires puissent préfinancer les projets. La Confédération demande également que, deux ans avant l'ouverture d'un chantier qu'elle cofinance, un avant-projet de construction lui soit remis, puis, six mois avant le chantier, un projet final, qui comprend notamment le budget définitif, afin d'établir la convention de financement. Au niveau cantonal, la loi H 1 50 finance les projets de tram, la H 1 60, les projets ferroviaires et la H 1 70, les projets routiers, les interfaces de mobilité ou les projets de mobilité douce. Il existe également d'autres financements, par exemple dans le cas des mesures prises

en charge par les communes. Conformément aux exigences de la Confédération, le canton a prévu de financer l'entier des mesures qui lui incombaient, mais aussi de garantir les mesures situées sur le territoire communal. La route des Nations a également été ajoutée à la loi. L'ensemble des projets inclus dans le périmètre de la loi a un coût de 320 millions, parmi lesquels 51 millions devraient être remboursés par la Confédération.

En préambule du RD à proprement parler, il faut relever que tous les projets ont pris du retard, en raison de l'inertie inhérente à la conduite des projets par différentes instances. Toutefois, depuis le dépôt du RD, certains projets ont bien avancé, par exemple les interfaces CEVA. La H 1 70 mentionne une vingtaine de projets, qui sont en majorité à la fin de la phase d'étude et seront mis en œuvre rapidement, dès 2015. Pour mémoire, la loi réunit quatre types d'infrastructures : les mesures cofinancées par la Confédération, les mesures uniquement financées par le canton, les mesures qui ne font pas partie du projet d'agglomération et les mesures qui sont des garanties de projets communaux (pour lesquelles le canton ne devrait pas dépenser d'argent).

Questions des commissaires

Une commissaire (S), rappelant qu'une partie des employés de l'Etat impliqués dans le projet d'agglomération est rattachée au département présidentiel et qu'une autre est répartie entre les différents départements, demande quelle est la collaboration entre les différents services du canton, en particulier entre le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE) et le département présidentiel. Par ailleurs, elle demande quelle est l'articulation entre les grands projets d'aménagement et les projets d'infrastructures.

M. Ferretti répond que M. Longchamp a souhaité réorganiser la direction générale de l'extérieur et que ce processus est en cours. Si le service du projet d'agglomération a été transféré au département présidentiel, une partie des collaborateurs est restée au département chargé de l'aménagement, désormais le DALE. L'Etat veille en outre à ce que la planification urbaine et la planification des infrastructures soient réalisées conjointement. Le plan décennal d'investissements est par exemple un instrument de coordination.

Une commissaire (Ve) demande quel est l'intérêt de la raquette ferroviaire. Elle demande encore quel est le calendrier de la route des Nations et le montant de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex à charge du canton.

M. Favre annonce que la raquette ferroviaire présente trois avantages : compléter le CEVA afin d'y inclure l'aéroport, pour proposer par exemple des liaisons Annemasse-aéroport, relier l'aéroport à la ligne Bellegarde-La Plaine et élargir la desserte du RER à de nouveaux quartiers, par exemple Meyrin et Nations. Ce projet s'inscrit dans le long terme et n'a pas encore été présenté à Berne. Les coûts de ce projet sont importants, à hauteur de plusieurs milliards. Concernant la route des Nations, les travaux devraient débuter entre la fin 2015 et le début 2016, pour une durée estimée à trois ans et un coût total de 171 millions. Le financement de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex n'est pas encore tranché, puisque des négociations sont en cours entre le canton et l'OFROU.

Un commissaire (MCG) indique que plusieurs zones industrielles du canton arrivent à saturation, alors que les zones industrielles françaises présentent un fort potentiel en la matière. Il demande pourquoi le projet d'agglomération entend créer des emplois en Suisse et des logements en France.

M. Ferretti répond que le projet d'agglomération vise exactement l'inverse, c'est-à-dire rééquilibrer la création de logements et d'emplois entre les différents territoires de l'agglomération : construire plus à Genève et créer plus d'emplois en France. Une étude fiscale et comptable conduite auprès de PME françaises pour comprendre les raisons du blocage à la création d'emplois n'a pas, contrairement à ce que l'on aurait pu penser, pointé la rigidité du code du travail, mais plutôt l'instabilité de la fiscalité. On constate un intérêt marqué pour la bi-localisation des deux côtés de la frontière, qui permet de profiter des avantages de chacun des deux systèmes. M. Ferretti souligne qu'il ne faut pas croire que l'économie de la zone française du Grand Genève est apathique, même s'il reconnaît que le dynamisme de Genève peut parfois éclipser celui de ses partenaires.

Un commissaire (S) demande des précisions sur la planification de la ligne ferroviaire du Tonkin, qui relierait Evian à Saint-Gingolph.

M. Favre répond que ce projet en est à la phase d'étude, lancée conjointement par les cantons de Vaud et du Valais et leurs partenaires français. Ce projet devra s'intégrer à CEVA, une fois que celui-ci reliera Evian, c'est-à-dire une fois le projet définitif mis en service. Par contre, la ligne du Tonkin ne fait pas partie du projet d'agglomération. En Suisse, seul le canton du Valais participerait financièrement à ce projet transfrontalier, dont une mise en service est envisagée pour 2020.

Un commissaire (EAG) demande si la Suisse et la France collaborent sur des infrastructures de mobilité douce.

M. Mulon répond qu'une étude est en cours afin de concrétiser les schémas de mobilité des projets d'agglomération 1 et 2 sur le réseau de voiries existantes ou sur d'éventuelles nouvelles voiries. Le projet ne vise pas à recenser tous les aménagements cyclables existants dans le Grand Genève, mais à mettre en place des itinéraires pour les vélos entre les centres de l'agglomération ou à l'intérieur d'un pôle de l'agglomération. Ce projet est mené en étroite collaboration entre tous les partenaires du projet d'agglomération. M. Ferretti ajoute qu'il existe divers niveaux de mobilité douce. Le Grand Genève ne s'intéresse pas à construire des pistes cyclables entre les villages, mais bien entre les pôles de l'agglomération ou pour relier les grandes interfaces du territoire. Néanmoins, le concept d'agglomération invite les collectivités locales à développer les infrastructures pour piétons et vélos.

Les commissaires acceptent de prendre acte du RD 998 par :

Pour : 12 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 MCG)



© Lutbild Schweiz



Présentation du rapport RD998

**COMMISSION DES TRANSPORT
du Grand Conseil**

Genève, le 8 avril 2014



Entre Suisse et France (Rhône-Alpes)

La Région Rhône-Alpes et la Suisse : deux territoires de poids comparables

Suisse :

Superficie : 41'284 km²

Population : 7'785'300 hab

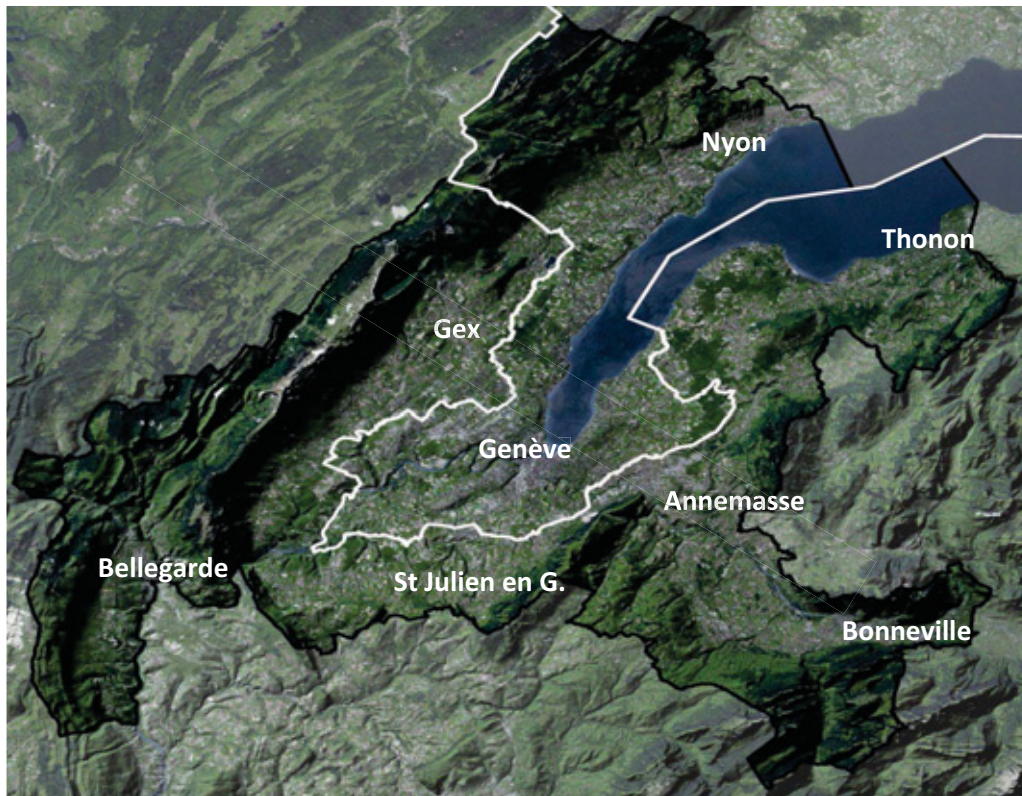
France (Région Rhône-Alpes) :

Superficie : 43'698 km²

Population : 6'211'000 hab



Le territoire franco-valdo-genevois



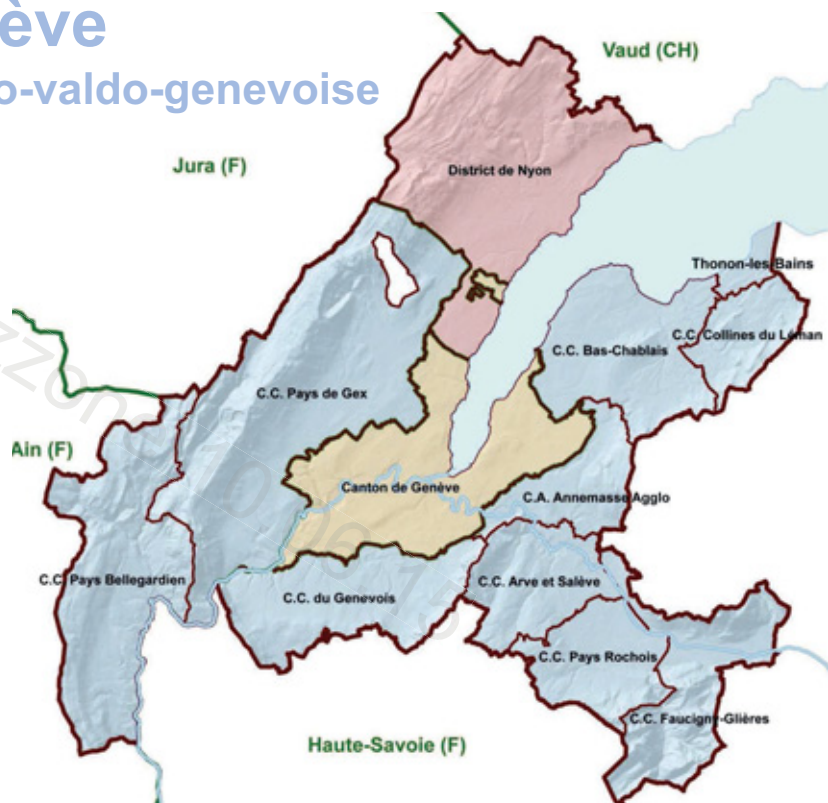
5

Le Grand Genève Agglomération franco-valdo-genevoise

2 pays
2 cantons, 2 départements
1 région

2'000 km²
211 communes

918'000 habitants
(Genève : 465'000 hab.)
Env. 440'000 emplois



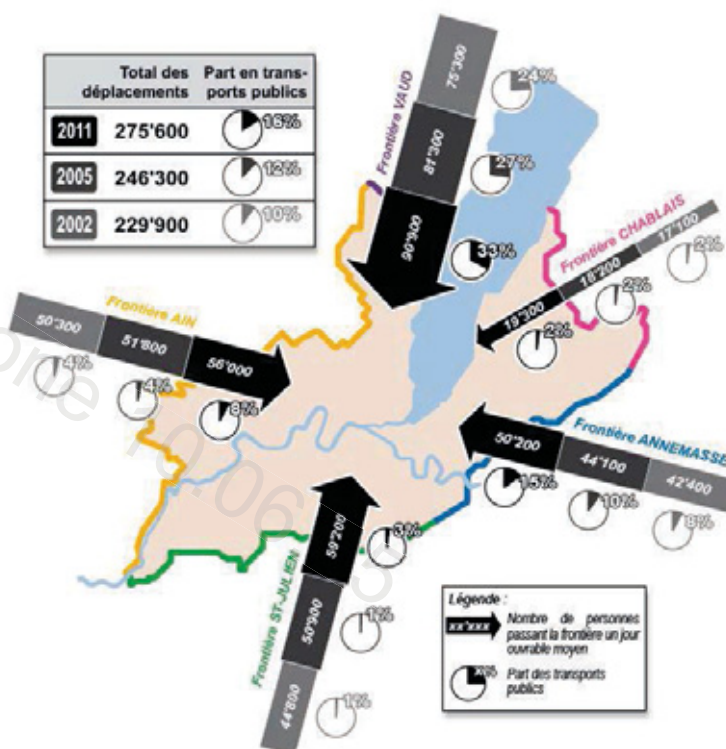
6

Evolution des déplacements 2002-2005-2011

> 20 % d'augmentation des déplacements entre 2002 et 2011

- Plus de 550'000 déplacements quotidiens de et vers le Canton de Genève
- Plus de 90'000 déplacements supplémentaires depuis 2002

> Part d'utilisation des transports publics en hausse sur toutes les frontières.

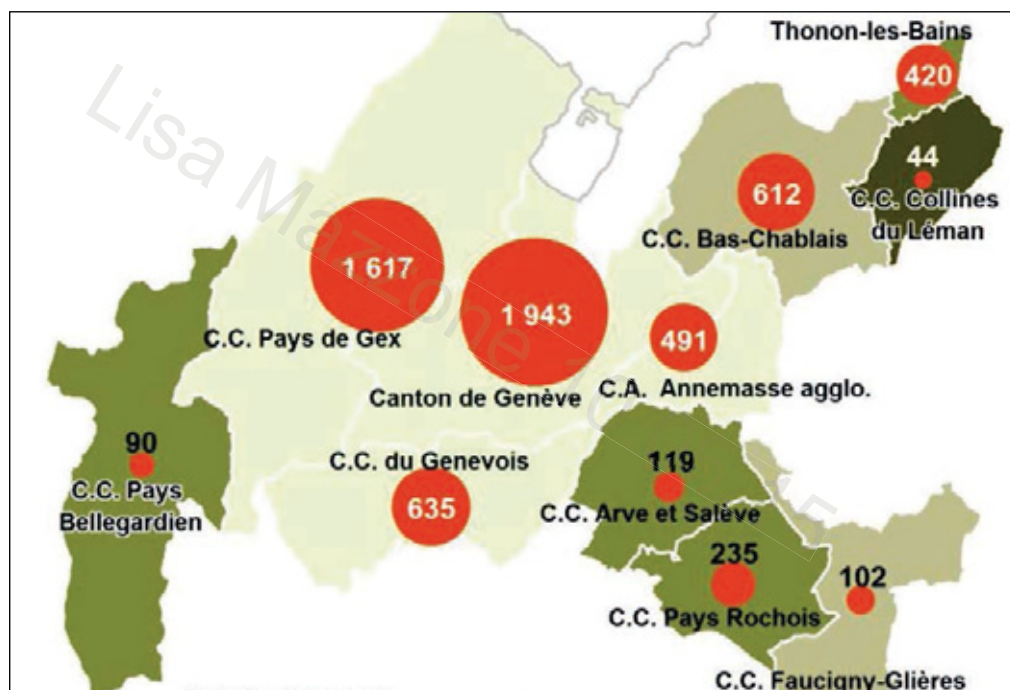


Présentation du CRFG 12/2011 – Mobilité transfrontalière

7

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENÈVOISE

La création de logement

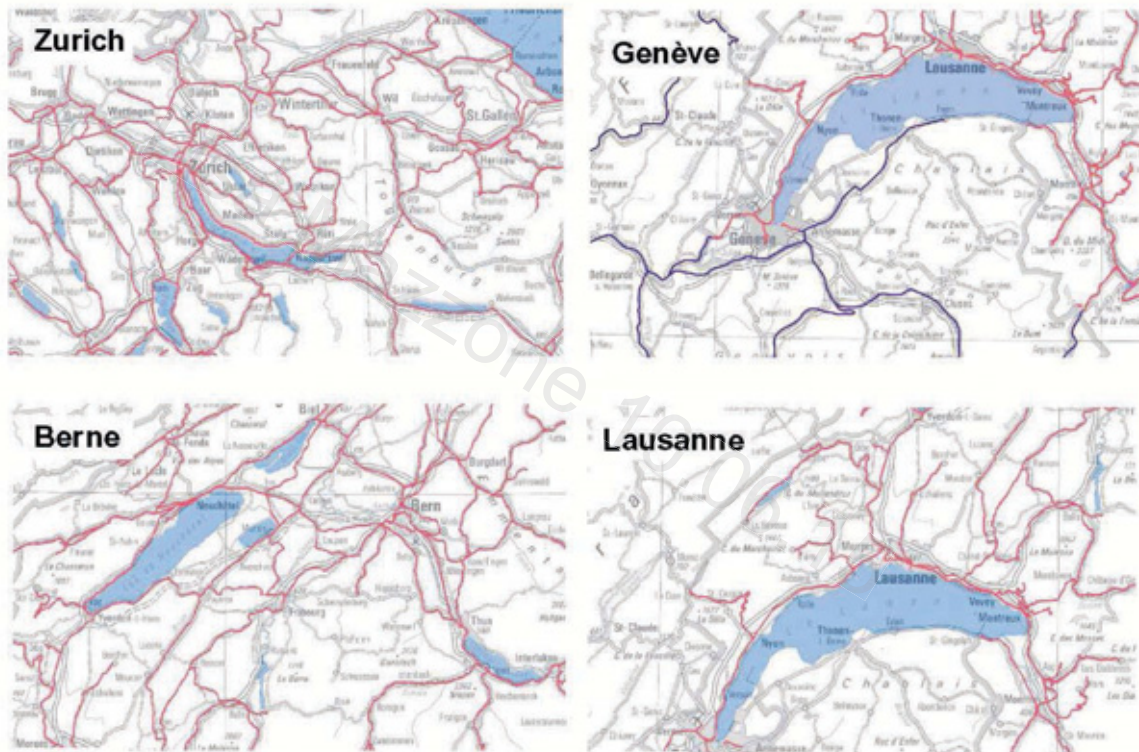


Logements construits en 2012

8

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENÈVOISE

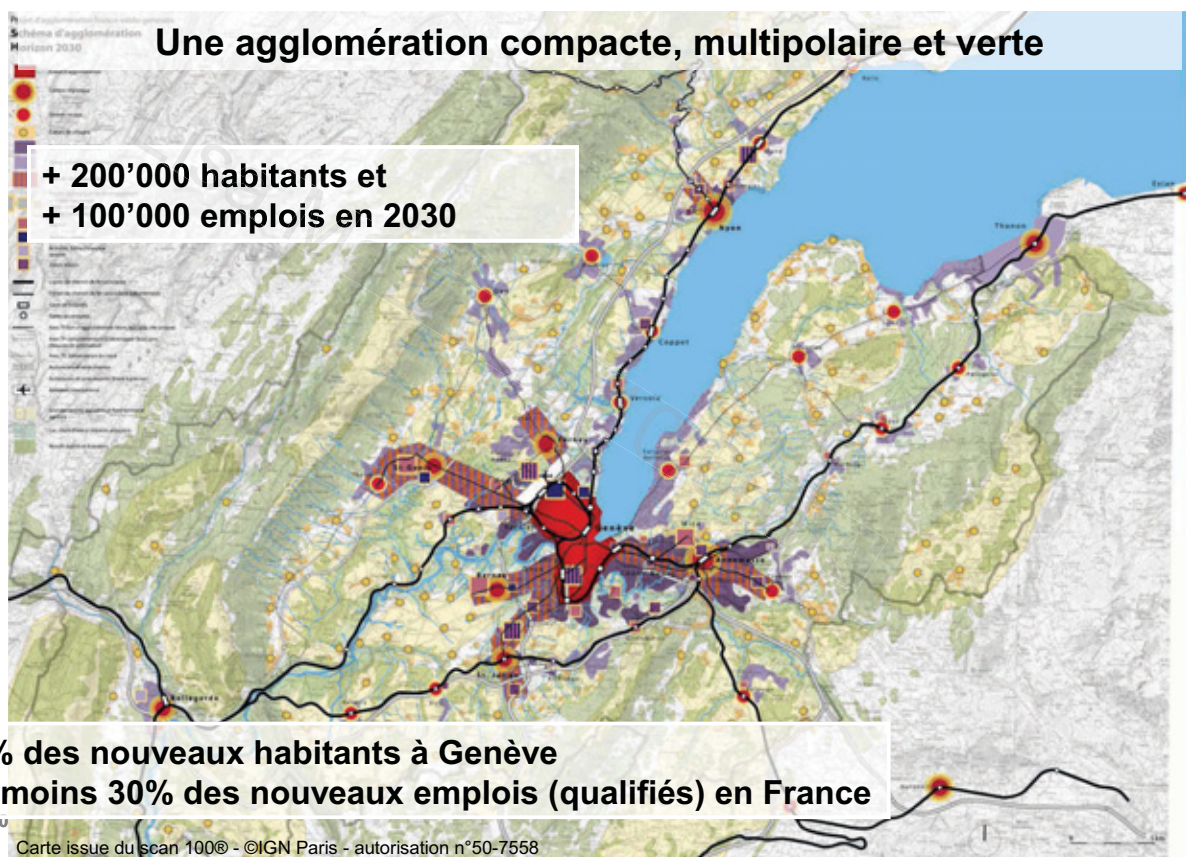
Un retard important en infrastructures



Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENÈVOISE

9

Le Projet d'agglomération 2007



Le Projet d'agglomération 2012

Une agglomération

▲
compacte
multipolaire
verte

*pour qualifier la structure
du territoire de l'agglomération*

→ **Fondements du schéma
d'agglomération 1 confirmés**

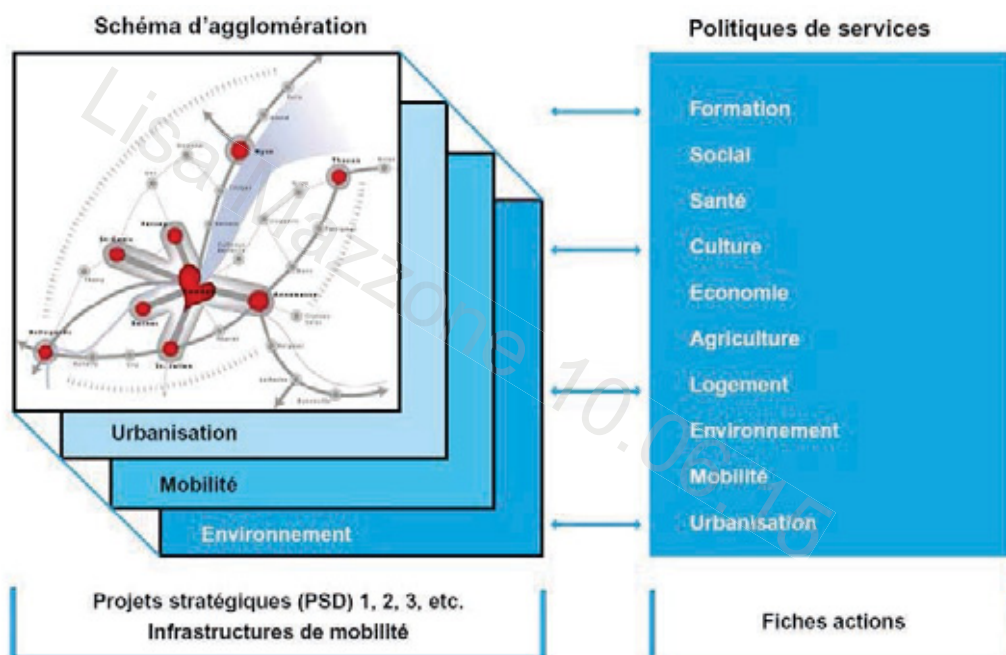
▲
**solidaire
dynamique
efficace**

*pour qualifier le fonctionnement
et l'évolution de l'agglomération
ainsi que la mise en place des
projets qui s'y développent*

→ **Fondements du schéma
d'agglomération 2 renforcés**

11

Un projet « intégré »



12

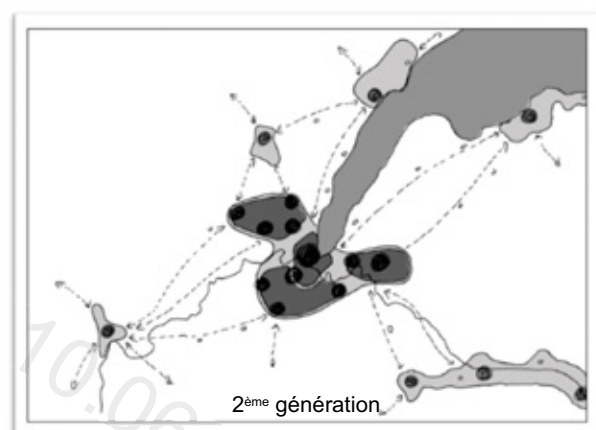
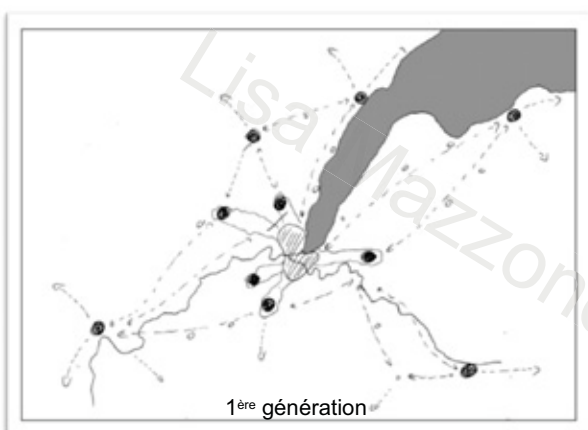
Les grands principes de rééquilibrage

- > Accueillir plus de 200 000 habitants, selon les perspectives d'évolution démographique
- > Accueillir 50% de ces nouveaux habitants à Genève, 50% en France et dans le District de Nyon
- > Créer 100 000 emplois supplémentaires à l'échelle de l'agglomération
- > Créer 30% des nouveaux emplois sur le territoire français, avec une attention particulière sur les emplois qualifiés
- > Produire 50 000 logements d'ici 10 ans, équitablement répartis au sein de l'agglomération, à minima selon les objectifs de répartition du Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT) en vigueur



13

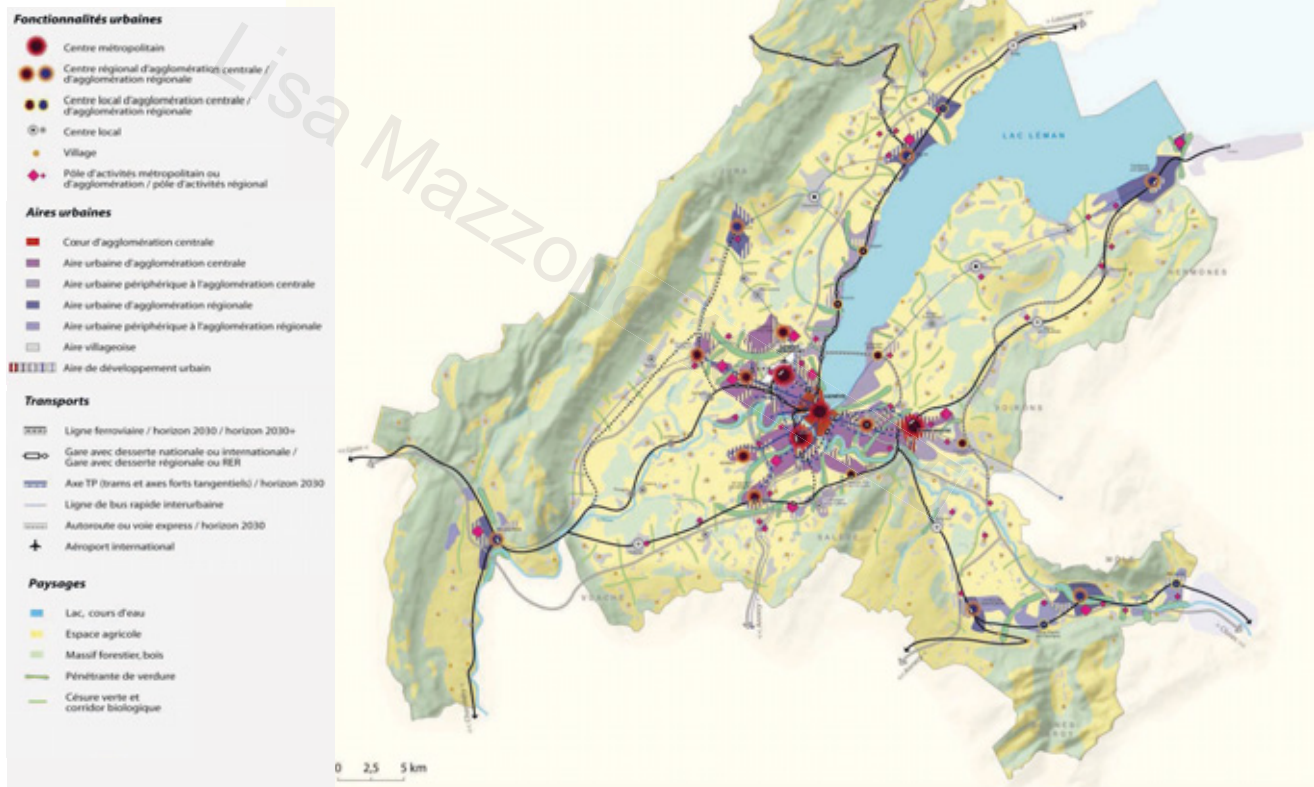
Les évolutions du schéma d'agglomération 2^{ème} génération



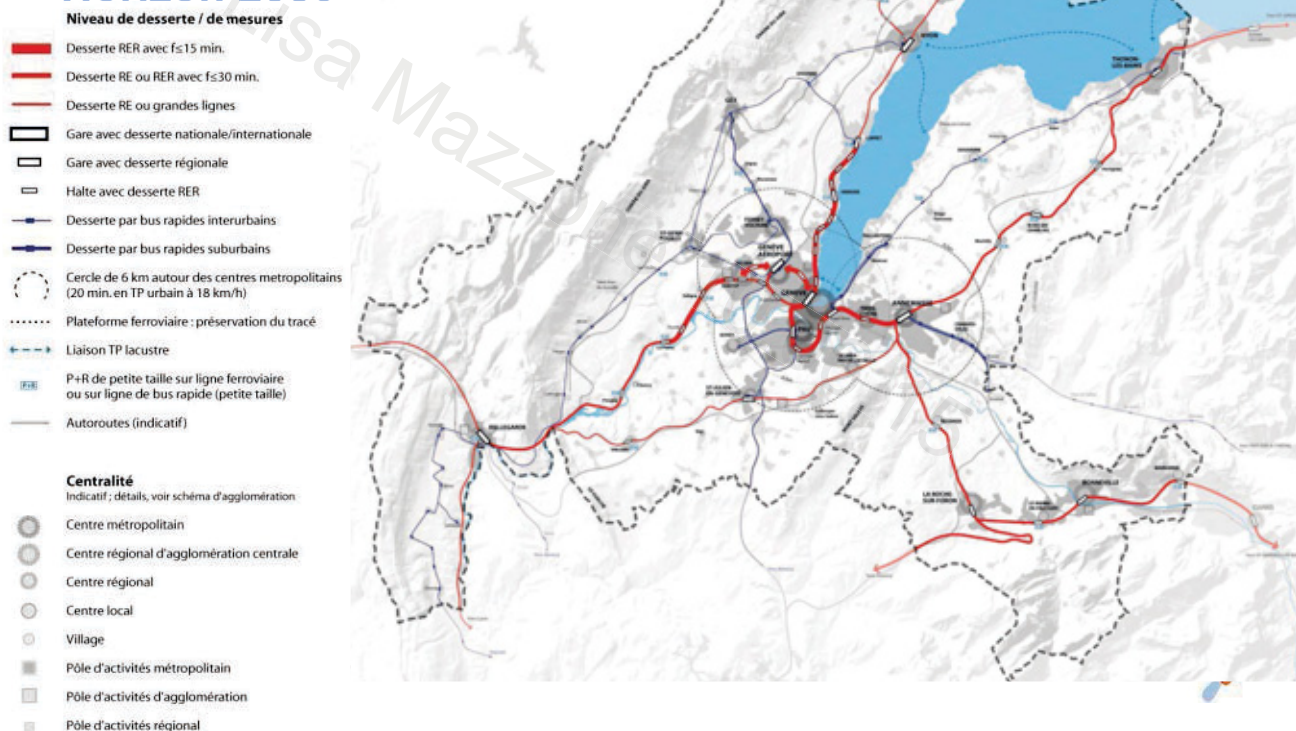
- > L'émergence d'une **aire urbaine compacte transfrontalière** dans la partie centrale de l'agglomération
- > Une meilleure **qualification et différenciation** des territoires et des centres selon leur **identité et leurs rôles** dans l'agglomération et la reconnaissance du **rayonnement des centres régionaux**
- > L'intégration de la **réflexion sur l'entier du bassin de vie** (villages, espaces ouverts, etc.)

14

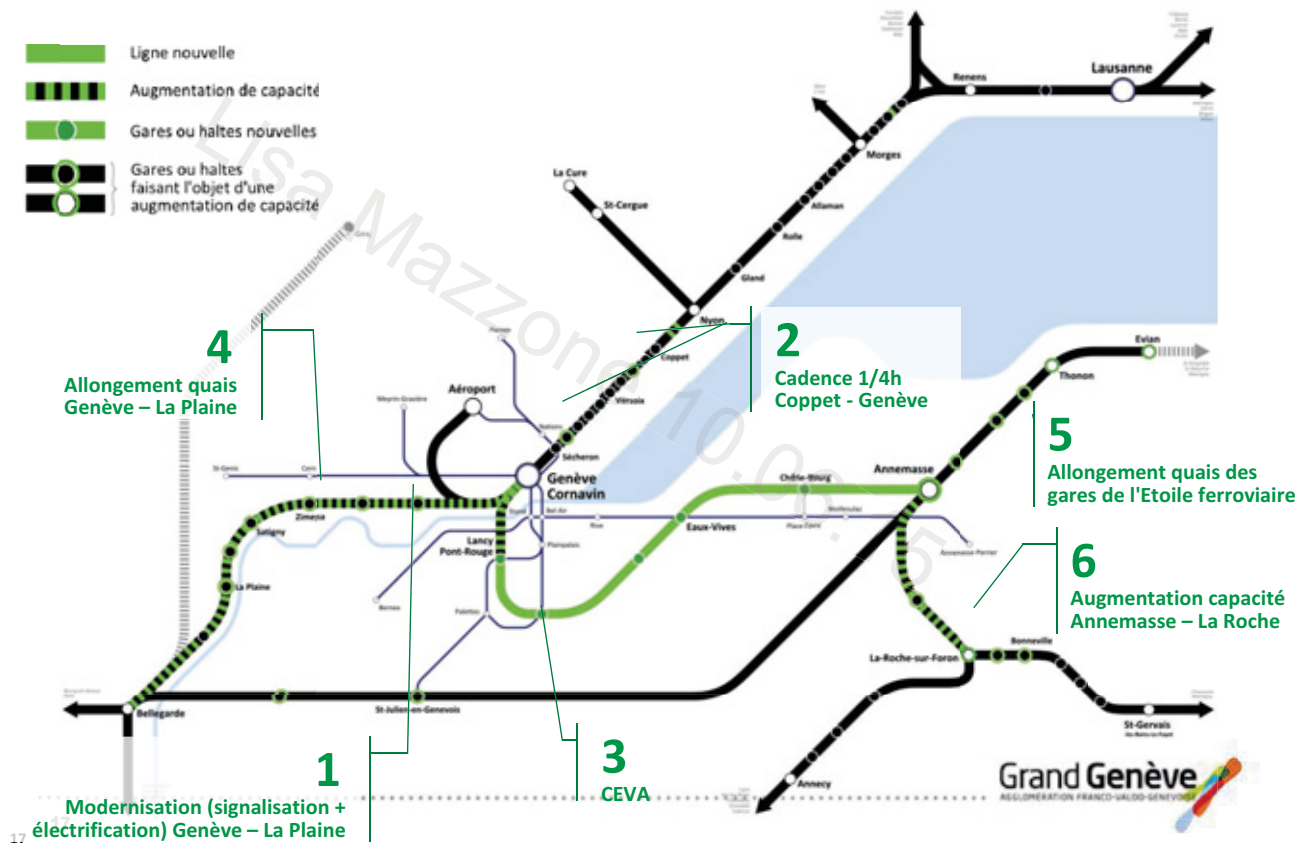
Le schéma d'agglomération 2^{ème} génération (horizon 2030)



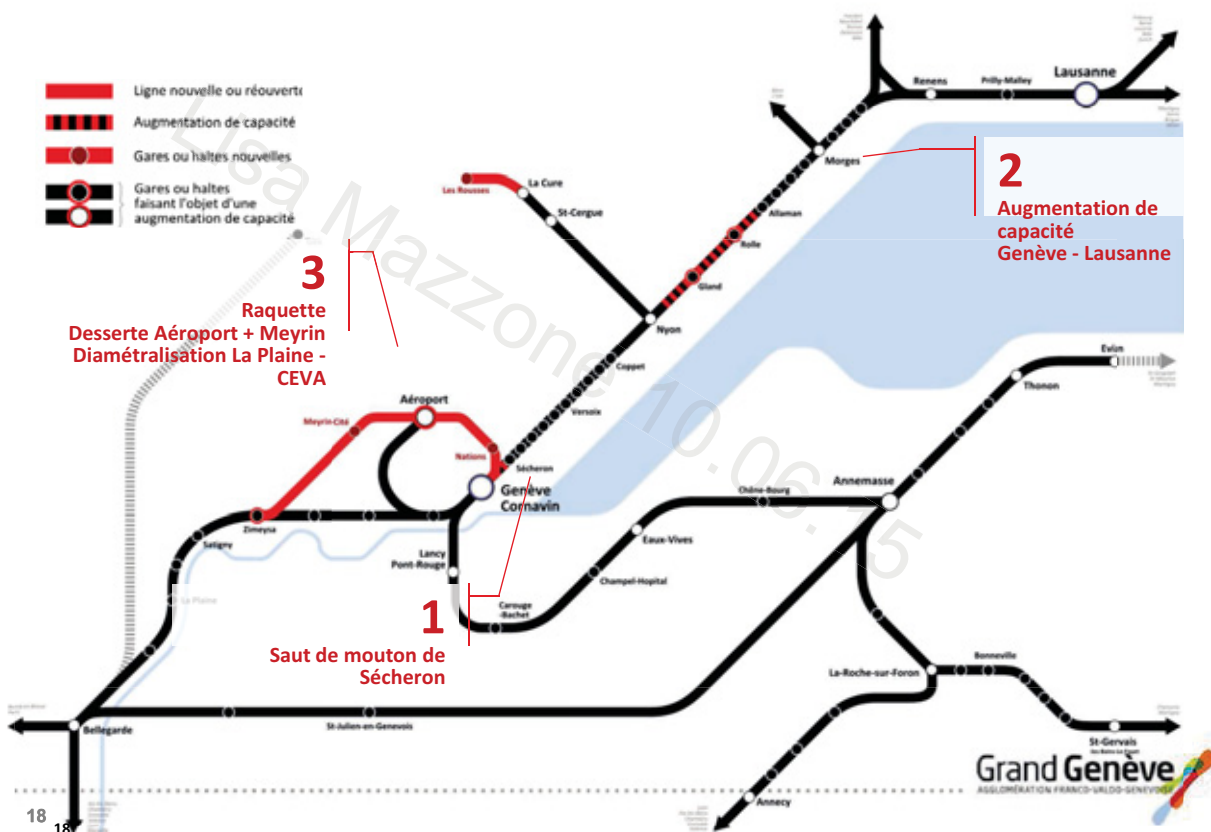
Le schéma d'organisation des transports publics (TP) Horizon 2030



Les projets d'infrastructures ferroviaires 2020

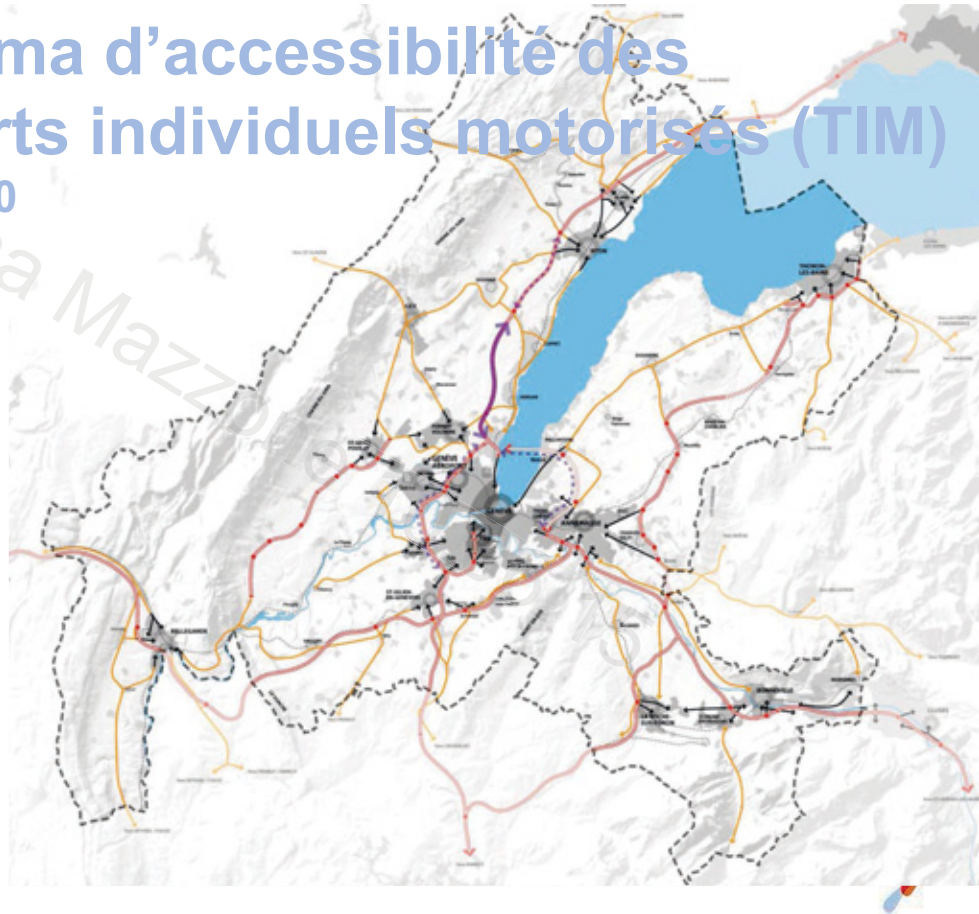


Les projets d'infrastructures ferroviaires 2030



Le schéma d'accessibilité des transports individuels motorisés (TIM) Horizon 2030

- Hiérarchie TIM (uniquement réseaux structurants)**
- Réseau suprarégional
 - ⋯ Réseau suprarégional tracé à préciser
 - ◀⋯▶ Traversée du lac : tracé cantonal
 - Réseau interurbain principal
 - Jonction
 - ◐ Demi-jonction
 - ➔ Accès à l'agglomération compacte et aux agglomérations régionales
 - ↔ Suppression du goulet d'étranglement → Module II
 - ↔ Suppression du goulet d'étranglement → Module III (variantes)
 - - - Ligne de chemin de fer (indicatif)
- Centralité**
Indicatif : détails, voir schéma d'agglomération
- Centre métropolitain
 - Centre régional d'agglomération centrale
 - Centre régional
 - Centre local
 - Village
 - Pôle d'activités métropolitain
 - Pôle d'activités d'agglomération
 - Pôle d'activités régional



Mesures infrastructurelles du Projet d'agglomération de 2^{ème} génération

A l'échelle de l'agglomération, mesures mobilité retenues et à réaliser par les partenaires de l'agglomération * :

Près de **2'500 MCHF** entre 2015 et 2022
[soit environ 2 milliards d'euros]

Mesures sollicitant un cofinancement auprès de la Confédération

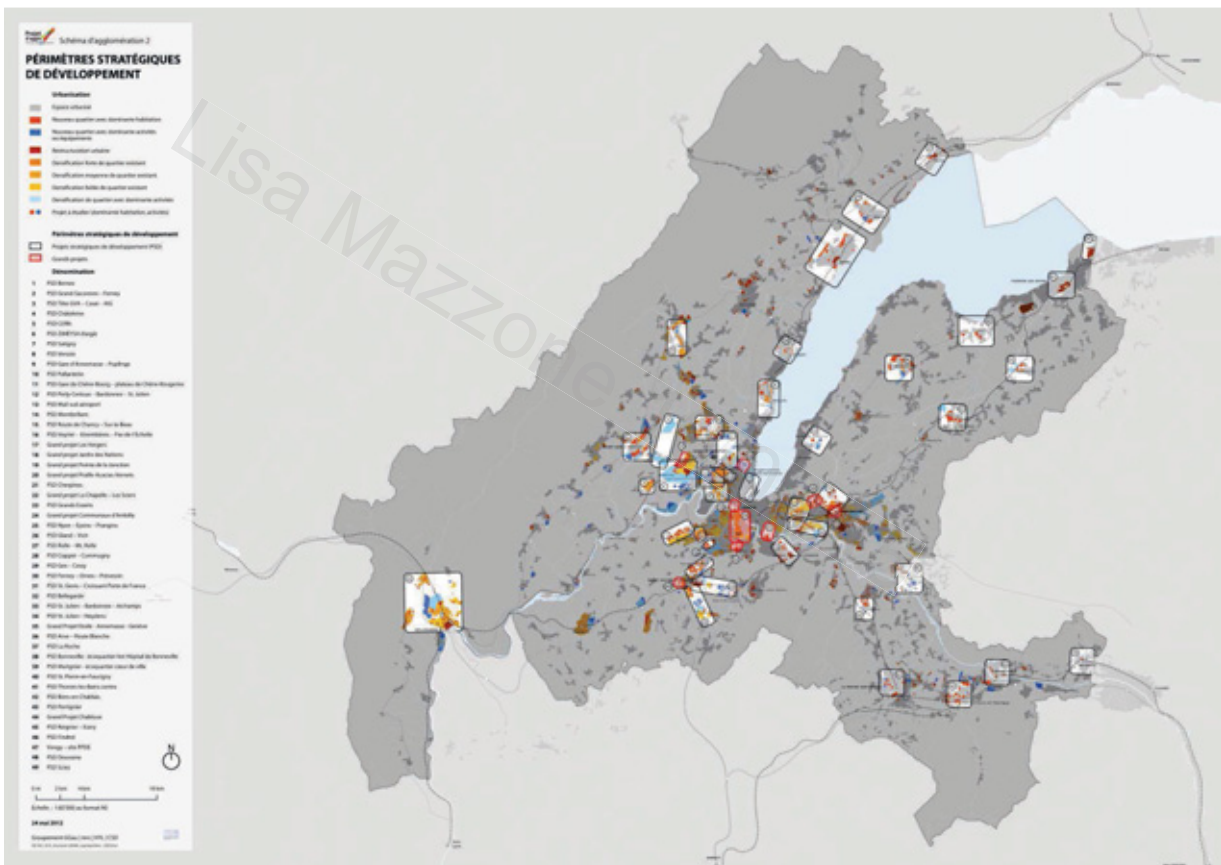
1'610 MCHF

Mesures à assumer entièrement par les partenaires de l'agglomération

830 MCHF

* hors autoroutes et mesures ferroviaires grandes lignes

Les secteurs d'intervention

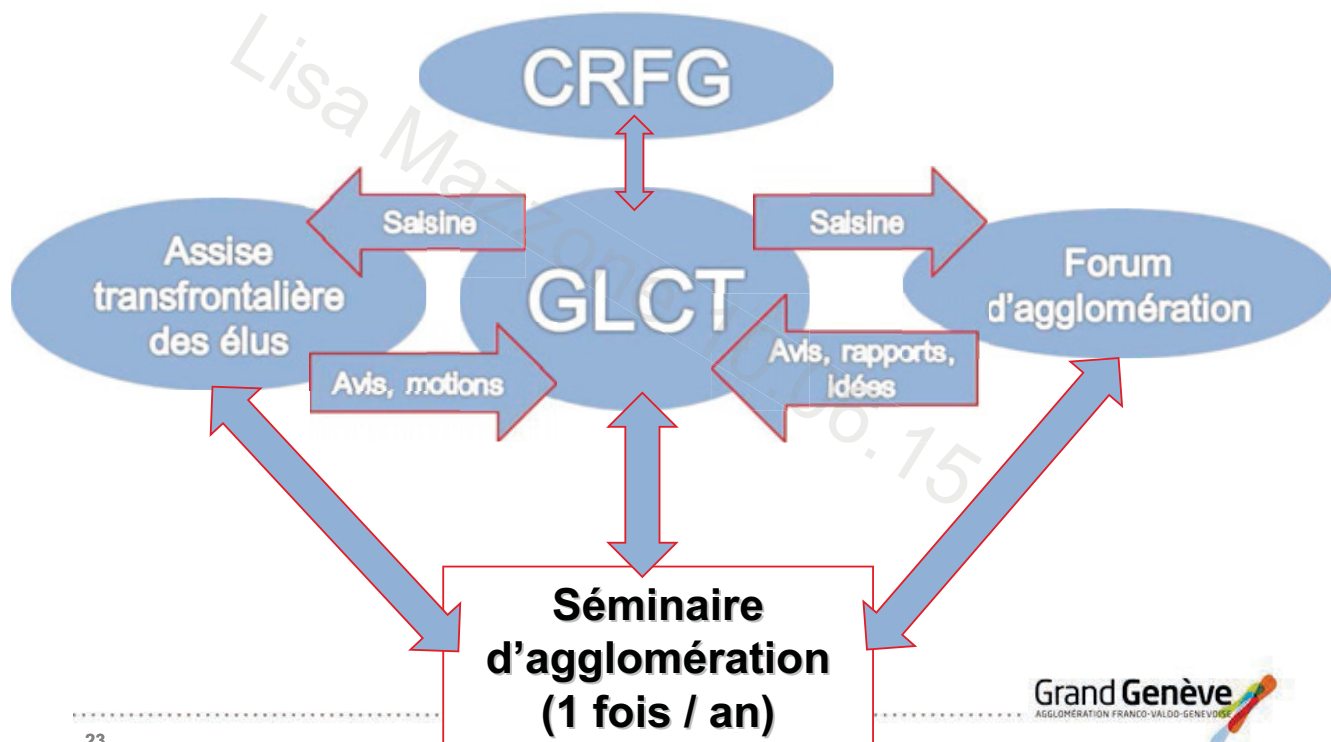


Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOISE

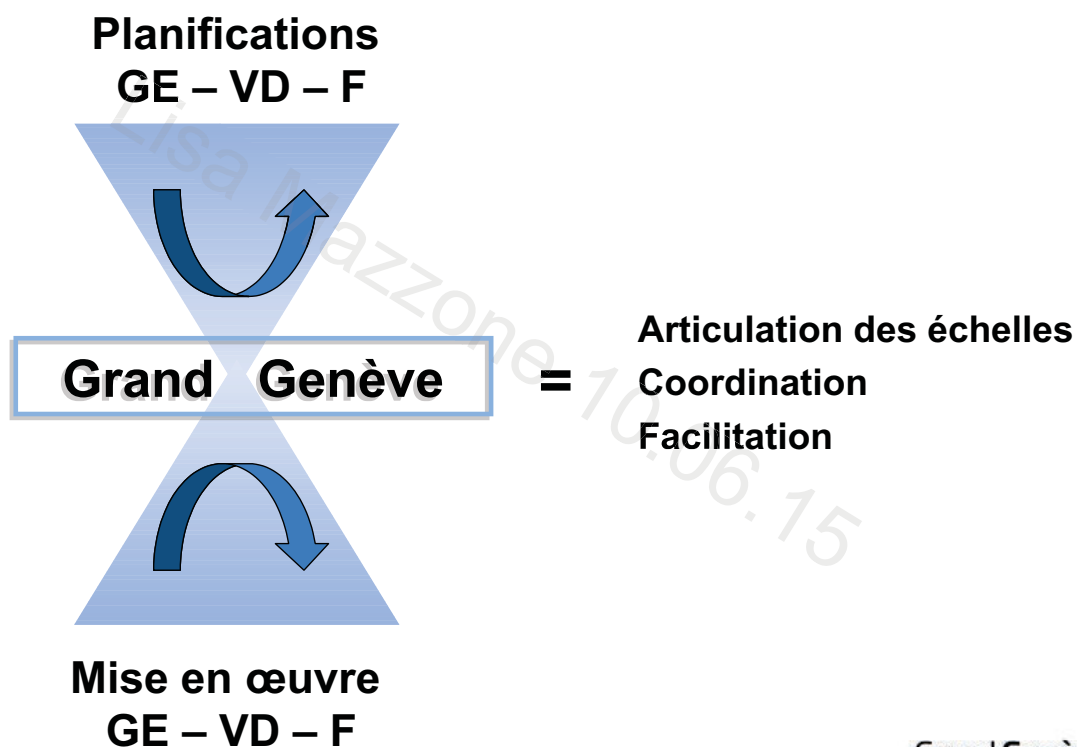


Le renforcement de la gouvernance
du Projet d'agglomération

Le schéma de concertation autour du Projet d'agglomération



Le niveau d'intervention du PA...



Le Grand Genève: financement

Financement : par les trois entités France-Vaud-Genève au prorata des poids de population

**Un financement complexe
Un montage en évolution
(GLCT)**

Grand Genève n'est pas maître d'ouvrage pour les projets

Cofinancement des projets: montage à inventer pour certaines infrastructures transfrontalières

GRAND GENEVE



Grand Genève
AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

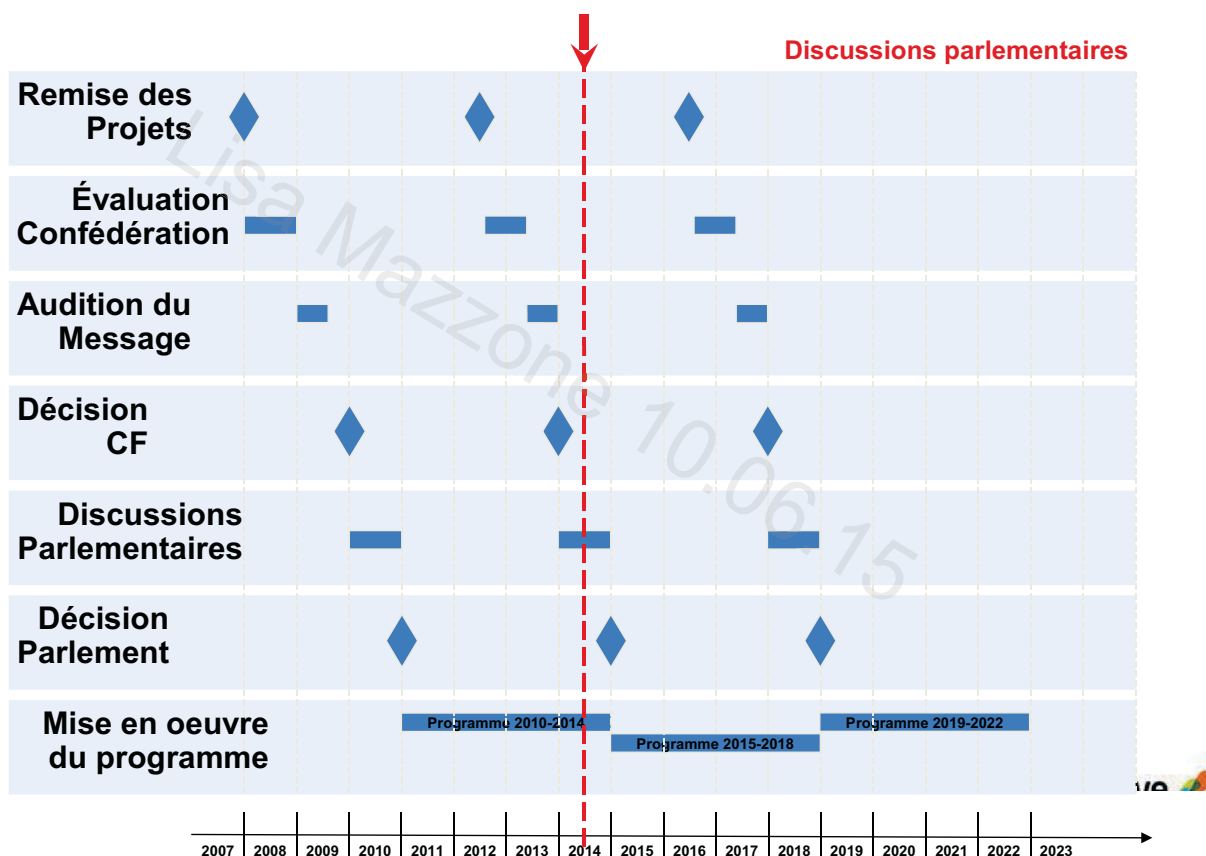
25

Le Grand Genève: financement

EQUIPE	ETUDES	PROJETS	GLCT
Genève			
Mise à disposition par l'Etat de Genève	Budget cantonal du service du projet d'agglomération	Trains de lois cadres d'investissement (H1 50, H1 60, H1 70)	Canton/ville de Genève au prorata du nombre de sièges (7/1)
Vaud			
Mise à disposition Région 2/3 LADE VD 1/3	Région préavis 50% VD Budget/LADE 50% Interreg VD	Cofinancements ordinaires à monter Région/VD/Communes/CH VD projet loi MD aggro	Subvention Région préavis 50% VD budget 50%
France			
Mise à disposition Cofinancements UE (Interreg)/RRA/Conseils généraux 01 t 74/ARC	UE (INTERREG) Région Rhône-Alpes Conseils généraux 01 et 74 ARC	Selon les projets plusieurs partenaires (de la commune à l'Europe, GE, CH)	Entre partenaires français: répartition au prorata du nombre de voix

26

Échéances fédérales



La mise en œuvre des mesures

Signature de l'accord sur les prestations en novembre 2010, fixant les modalités de financement et de mise en œuvre de l'ensemble des mesures de la liste A (2011 – 2014)

Fonds infrastructure	Total CHF	Contribution fédérale CHF
Fonds d'urgence	1'580	850
Tranche A (entre 2011 et 2014)	465,15	186,05
Total des estimations connues	2'045,15 Mio	1'036,05 Mio

Taux de participation du Fonds d'infrastructure (tranche A) = 40%,

(dont 36 mio CHF de crédits de la Confédération sur territoire français)

La mise en œuvre des mesures

Signature de l'accord sur les prestations du PA2 prévue fin 2014 fixe les modalités de financement et de mise en œuvre de l'ensemble des mesures de la liste A (2015 – 2019)

Fonds infrastructure	Total CHF	Contribution fédérale CHF
Tranche A1 (entre 2011 et 2014)	465,15	186,05
Tranche A (entre 2015 et 2019)	510.24	204.07
Total des estimations connues	975.39 Mio	390.12 Mio

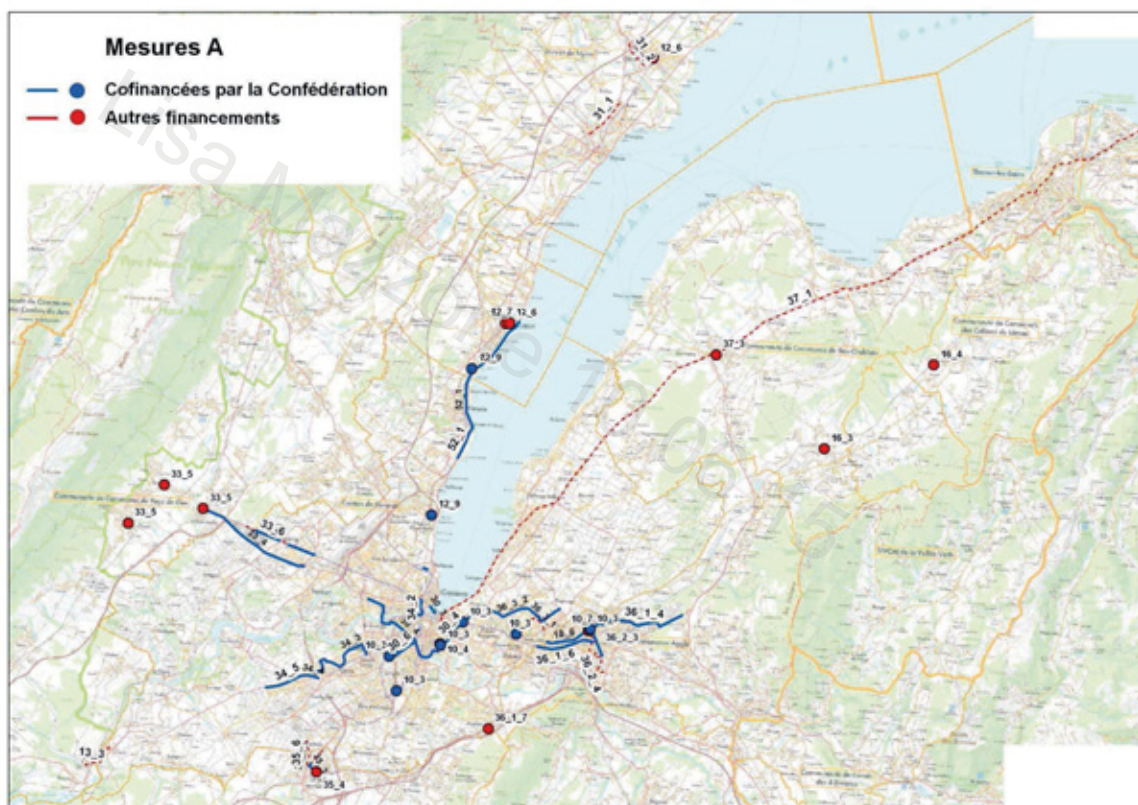
Taux de participation du Fonds d'infrastructure (tranche A) = 40%,

(dont 33 mio CHF de crédits de la Confédération sur territoire français et 35 mio CHF sur territoire vaudois pour le PA2)



29

La mise en œuvre des mesures accord sur les prestations - novembre 2010





Projets stratégiques de développement (PSD)
et Grands Projets en cours
Office de l'urbanisme, PDLGP, mars 2011

Projets stratégiques de développement
 Grands Projets en cours

Grand Genève
 AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

31

Les PSD engagés dès 2011, puis en 2013

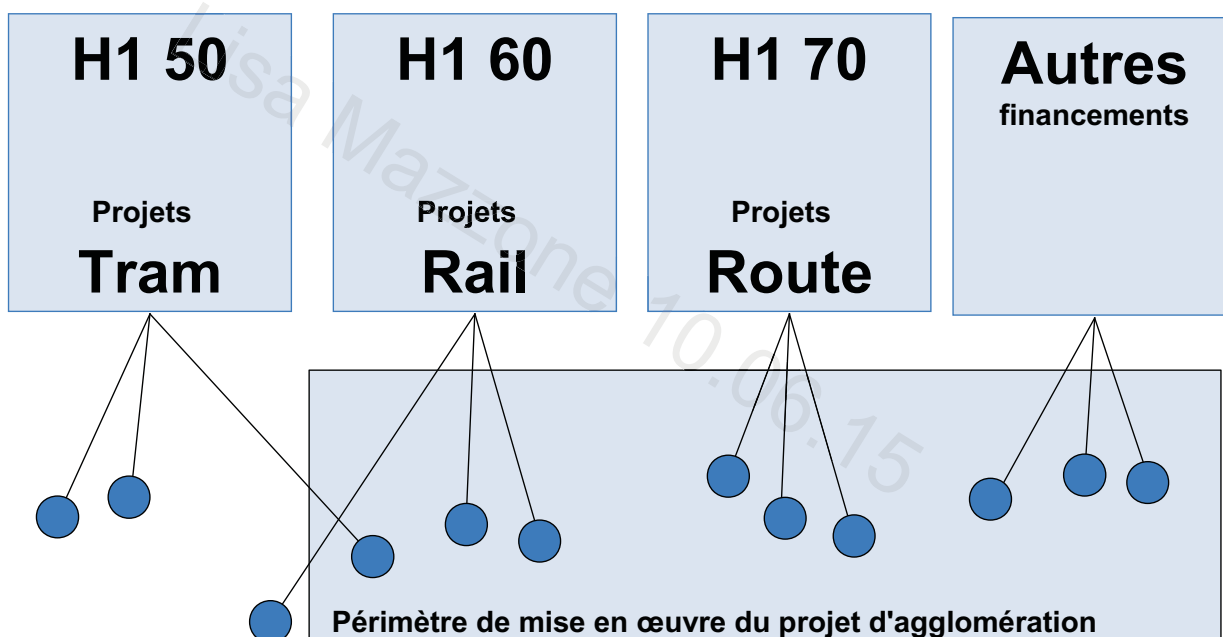
	Extension sur la zone agricole	Renouvellement urbain	Logements	Emplois
PSD engagés en 2011				
1 Bernex	x		5'700	5'700
2 Genève-Voltaire (partie genevoise)	x		950	1'700
3 Tête GVA - Casat - AIG		x	2'600	4'300
4 Châteleine		x	2'700	1'100
5 CERN		x	0	2'500
6 ZIMEYSA élargie	x		1'200	9'000*
7 Saligny	x		1'000	200
8 Versoix	x		1'500	200
9 MICA - Puplinge	x		1'700	500
10 Pallanerie	x		3'200	3'000
11 Gare de Chêne-Bourg - plateau de Chêne-Bougeries		x	2'900	2'000
PSD à engager à partir de 2013				
12 Perly-Certoux - St-Julien	x		3'400	3'400
13 Mall sud aéroport		x	3'400	1'400
14 Montbrillant		x	500	1'000
15 Route de Chancy - Sur-le-Beau		x	2'400	2'000
16 Veyrier - Etrembières - Pas-de-l'Echelle	x		2'100	400
Total (sur territoire genevois)			35'250	38'400

* Auxquels s'ajouteront 7'000 emplois, en relocalisation d'activités du PAV, soit au total 16'000 emplois

Grand Genève
 AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

32

Les lois de financement des projets



33

La loi de financement H1 70

La loi H 1 70 prévoit un investissement global de 320.63 millions de F répartis de la manière suivante
(tous les montants s'entendent hors taxe et renchérissement, valeur 2005):

Type de mesure	Coût total (millions de F)	Part cantonale (millions de F)	Part fédérale (millions de F)
Maîtrise d'ouvrage communale	49.88	29.93	19.95
Trafic d'agglomération (interface CEVA, voie verte, etc.)	77.68	46.61	31.07
Mesures paysagères	14.7	14.7	
Mesures assumées par l'agglomération	7.37	7.37	
Route des Nations	171	171	
Total	320.63	269.61	51.02

34

Remontée des besoins 2014-2018



Fonds d'infrastructure
Projet d'agglomération
Planification 2014 / Budget 2015 /
Plan financier 2016 - 2018

6621 franco-valdo-genevois

mio CHF

Mesure	Code ARE	Coût 2005 selon accord sur les prestations	Contribution maximale Confédération selon accord sur les prestations	Contributions fédérales Versements jusqu'à 2013	Besoin financier en contribution fédérale Planification 2014	Besoin financier en contribution fédérale Budget 2015	Besoin financier en contribution fédérale FP 2016	Besoin financier en contribution fédérale FP 2017	Besoin financier en contribution fédérale FP 2018
Bachet, Champel, Eau-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse), amélioration de l'assainissement	6621.001	78.550	31.420				10.000	10.000	11.420
10-4 Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	6621.002	12.220	4.890				2.430	2.430	1.215
10-5 Voie verte modes doux sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (trayon français)	6621.003	0.520	0.210					0.030	0.180
30-4 Prolongement de la voie verte sur la couverture CEVA vers l'hôpital (trayon de la ceinture modes doux de la ville de Genève)	6621.005	10.470	4.190					2.046	1.257
33-4 Nouvelle liaison directe modes doux entre St-Genis et la zone d'activités de la ZYMBISA*	6621.008	1.570	0.630			0.252	0.083		
33-6 Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin	6621.011	5.240	2.090			0.400	1.200	0.490	
34-2 Tram Cornavin - Onex - Bernex : trayon Cornavin - George-Favon	6621.012	79.820	31.930	31.630	6.750**				
34-5 Extension du tramway : extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	6621.013	60.730	24.290						8.900
30-2 Aménagements piétonniers d'accès à la ligne TCOB à la Jonction	6621.014	1.750	0.700				0.140	0.280	0.280
34-3 Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	6621.015	6.460	2.580						0.005
34-4 Requalification de l'espace rue sur la route de Chaney	6621.016	5.240	2.090				0.500	1.172	0.418
35-3 TCSP Saint-Julien - Genève : trayon Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare) Aménagement du TCSP et réalisation de la tranchée routière couverte	6621.017	3.320	1.330				0.532	0.532	0.266
35-5 Liaison modes doux entre St-Julien et Parly, en lien avec les aménagements pour les	6621.019	1.400	0.560						
36-1-6 Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moiréval (par route de Genève)	6621.022	58.990	23.600			2.300	9.440	7.080	4.720
36-1-4 TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram: rabattement sur CEVA et tram	6621.023	9.430	3.770		3.250***	0.754			
36-1-5 Requalification de l'espace rue Annemasse - route de Genève	6621.024	5.760	2.300			0.230	0.920	0.690	0.480
36-3-2 Développement TC sur l'axe Eau-Vives - Communaux (Ambilly (MICA) : infrastructures pour trolleybus	6621.032	10.470	4.190						2.000
30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc	6621.038	12.220	4.890						2.500
30-5 Construction de pistes cyclables sur les axes pénétrants de la ville de Genève (complément aux itinéraires balisés)	6621.039	2.620	1.050				0.420	0.420	0.210



35

Remontée des besoins 2014-2018

30-6 Requalification de l'espace public du projet de densification Prairie-Ancelles-Vermats	6621.040	2.790	1.120					0.880	0.560
30-7 Nouvelle passerelle piétonne et 2 routes de Sécheron	6621.041	8.730	3.490	3.010	0.754**				
52-1 Requalification de la route Suisse (première étape)?	6621.057	17.450	6.980				2.320	2.320	2.940
12-9 Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet - Genève : création de deux points de croisements	6621.061	69.400	27.760			6.940	13.880	6.940	
Total		465.150	186.950	34.940	10.768	10.936	41.845	36.039	32.831
Contribution selon plan financier de la Confédération					32.030	36.950	32.020	26.860	24.630
Diff. plan financier de la Confédération / Total					-21.262	+26.014	-9.825	-9.179	-8.201

*. Partie de la mesure réalisée sur le territoire du Canton de Genève.

** Avec TVA et renchérissement inclus selon l'index 136.6 d'octobre 2013.

*** Ce montant correspond à la somme des demandes de versement 2013 et 2014 hors TVA et avec renchérissement selon l'index 136.6 d'octobre 2013.

36





© Lurbild Schweiz

Merci de votre attention

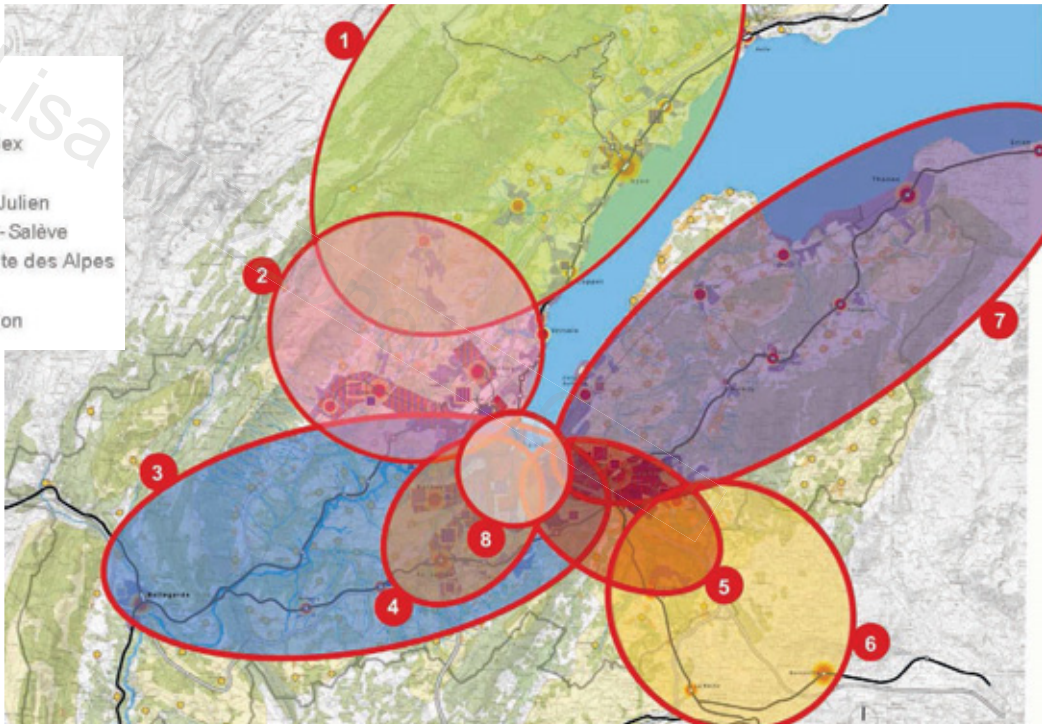
> www.grand-geneve.org



Approfondissement : les PACA*

Les PACA :

- 1 Genève-Rolle
- 2 Genève-St Genis-Gex
- 3 Bellegarde
- 4 Genève-Bernex-St Julien
- 5 Genève-Annemasse-Salève
- 6 Vallée de l'Arve-Porte des Alpes
- 7 Chablais
- 8 Cœur d'agglomération



*PACA : Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération

Les études tests : un processus participatif

> Grand prix européen de l'urbanisme 2010

