

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5^{ÈME} GÉNÉRATION GRAND GENÈVE

Rapport à l'échelle
des périmètres d'aménagement
coordonnés d'agglomération

Version 10 du 04.11.2024

www.grand-geneve.org

TABLE DES MATIERES

1. PACA Jura	4
1.1. Le PACA Jura dans le Grand Genève	5
Présentation	5
Chiffres-clés	7
Enjeux	8
1.2. Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	12
Vision 2050	12
DU PA1 au PA6	14
1.3. Besoins d'action	16
Points faibles du PACA.....	Erreur ! Signet non défini.
Besoins d'action et priorités PA5	17
1.4. Opérations stratégiques et mesures	20
Mesures à l'échelle du Grand Genève	20
Opérations stratégiques	21
Ensemble des mesures du PACA Jura.....	39

FIGURES ET TABLEAUX

Figure 1 : Périmètre et localisation du PACA Jura

Figure 2 : La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Jura

Figure 3 : Points faibles du PACA Jura

Figure 4 : Opération stratégique centre régional nyonnais, mesures de rabattement et densification

Figure 5 : Opération stratégique axe fort vélo route suisse et mesures modes doux

Figure 6 : Opération stratégique façade Sud de l'aéroport

Figure 7 : Opération stratégique Meyrin – St-Genis

Figure 8 : Opération stratégique ZIMEYSAVER

Figure 9 : Zoom cœur d'agglomération

* * *

Tableau 1 : Chiffres clés du PACA Jura

Tableau 2 : Atouts, faiblesses opportunités et menaces du PACA Jura

Tableau 3 : Mesures inscrites dans l'OS1 du PACA Jura

Tableau 4 : Mesures inscrites dans l'OS2 du PACA Jura

Tableau 5 : Mesures inscrites dans l'OS3 du PACA Jura

Tableau 6 : Mesures inscrites dans l'OS4 du PACA Jura

Tableau 7 : Mesures inscrites dans l'OS5 du PACA Jura

Tableau 8 : Mesures inscrites dans le cœur d'agglomération, partie PACA Jura

Tableau 9 : Ensemble des mesures du PACA Jura

ABREVIATIONS

AIG	Aéroport international de Genève
BHNS	Bus à haut niveau de service
CAP2030	Projet de restructuration du terminal de Genève Aéroport
CAPG	Communauté d'agglomération du Pays de Gex
CERN	Centre européen pour la recherche nucléaire
CFF	Chemins de fer fédéraux
FTI	Fondation pour les terrains industriels de Genève
HEAD	Haute école d'art et de design
MD	Mode doux
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies
OPAM	Ordonnance sur les accidents majeurs
P+R	Parking relais
PA	Projet d'agglomération
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PDCn	Plan directeur cantonal
PEM	Pôle d'échange multimodal
PI	Passage inférieur
PRODES	Programme de développement stratégique
PSIA	Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique
RC	Route cantonale
RD	Route départementale
RER	Réseau express régional
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transport public
VTT	Vision territoriale transfrontalière
ZA	Zone d'activités
ZIMEYSAVER	Zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier

1. PACA JURA

PROJET

1.1. Le PACA Jura dans le Grand Genève

PRÉSENTATION

Le PACA Jura s'étend sur la rive droite du Léman, des bords du lac jusqu'aux crêtes du Jura. Il comprend l'entier du district de Nyon ainsi que le Nord du Pays de Gex et du Canton de Genève. Le territoire du PACA se caractérise par la coexistence de secteurs urbains et périurbains à forte croissance le long des principaux axes de transport (Meyrin – Saint-Genis, Nations – Gex et Genève – Rolle), et d'un réseau de bourgs et villages entourés d'espaces naturels, sylvicoles et agricoles le long des contreforts du Jura.

Le dynamisme du PACA entraîne une forte pression foncière, qui s'est traduite ces dernières années en une extension du tissu bâti sur les espaces agricoles, particulièrement sur les parties française et vaudoise du territoire. Le PACA abrite par ailleurs des moteurs économiques dont l'attractivité et l'influence dépassent largement les frontières de l'agglomération : l'aéroport de Genève, le CERN, la ZIMEYSAVER¹, le quartier des organisations internationales et les nombreux sièges internationaux implantés sur la côte vaudoise. Leur présence induit une forte concentration d'emplois et des flux pendulaires importants, inégalement répartis sur l'ensemble du PACA.

La chaîne du Jura et le lac offrent en outre un espace de délassément et de loisir de premier ordre. Ces usages peuvent être source de nuisances pour les riverains et exercent une pression sur les espaces naturels concernés.



Vue panoramique sur le lac Léman et la chaîne du Mont Blanc depuis le Jura

¹ Zone industrielle Meyrin Satigny Vernier, plus grande ZI de l'agglomération



Figure 1 : Périmètre et localisation du PACA Jura

CHIFFRES-CLÉS

	PACA JURA (hors Genève)			GRAND GENÈVE			
	France	Suisse	Total	France	Suisse	Genève	Total
Nombre de communes	18	56	74	117	91	1	209
Population 2021	89 987	202 632	292 619	436 520	405 792	203 856	1 046 168
Croissance annuelle de la population (2015-2021)	2,2%	1,2%	1,5%	1,3%	1,2%	0,8%	1,2%
Emplois 2021	19 003	121 583	140 586	121 609	238 726	199 692	560 027
Actifs transfrontaliers 2020	27 243	-	27 243	94 993	-	-	94 993
Croissance annuelle actifs transfrontaliers (2014-2020)	3,1%	-	3,1%	2,8%	-	-	2,8%
Habitants du canton de Vaud travaillant dans le canton de Genève (2020)	-	15 596	15 596	-	15 596	-	15 596
Surface totale (ha)	24 429	36 188	60 617	144 427	53 723	1 594	199 744
Part « socle du vivant »	39%	36%	37%	38%	40%	15%	39%
Part forêt et nature	46%	39%	42%	50%	31%	6%	44%
Part cultures et milieux ouverts	38%	40%	39%	35%	44%	2%	37%
Part de sols imperméables	4%	5%	5%	4%	6%	35%	5%
Part tache urbaine 2022	13%	15%	14%	14%	19%	79%	16%
Croissance moyenne annuelle de la tache urbaine (2015-2022)	1,1%	0,5%	0,7%	0,9%	0,4%	0,2%	0,7%
Logements existants 2020	45 755	87 473	133 228	227 954	174 161	109 785	511 900
Part des habitants bénéficiant d'une qualité de desserte TP actuelle bonne à très bonne (2020)	6%	49%	36%	13%	59%	99%	48%
Voitures individuelles pour 1000 habitants	612	531	556	609	515	347	521
Part modale TP sur l'ensemble des déplacements motorisés (TP+TIM)	6%	21%	17%	5%	27%	44%	22%

Tableau 1 : Chiffres clés du PACA Jura

ENJEUX

La dynamique démographique et économique du PACA Jura est décorrélée du rythme de construction des infrastructures et services nécessaires à l'accueil de la population. De ce fait, on observe un phénomène de saturation à tous les niveaux : qu'il s'agisse des routes, des transports publics, des services publics, d'éducation et de santé, des commerces ou encore des espaces naturels de loisirs, tous ces lieux sont sous-dimensionnés pour leur pic de fréquentation et fonctionnent au-delà de leur capacité plusieurs semaines par an, si ce n'est quotidiennement. D'un autre côté, l'espace à disposition pour les projets se fait de plus en plus rare. Cette mobilisation du territoire jusqu'à saturation, doublée d'une forte pression foncière, requiert une approche intégrée et coordonnée pour répondre aux défis environnementaux, socio-économiques et de mobilité.

Le tableau AFOM (atouts, faiblesses, opportunités, menaces) ci-après présente, sans toutefois se vouloir exhaustif, les principales caractéristiques du PACA en ce qui concerne son développement et la pression que cela induit sur les infrastructures de mobilité et le socle du vivant notamment.

PROJET

ATOUS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Forte attractivité, renforcée par la présence d'organisations à rayonnement international (ONU, ONG, CERN, entreprises) et de l'aéroport. • Tissu économique dynamique sur la partie suisse du PACA. • Présence d'activités agricoles et viticoles reconnues à la fois en Suisse et en France. • Structuration efficace d'une partie du réseau TP (Léman Express, rabattement vers les gares, réseau tram). • Deux interfaces multimodales majeures : Gare Cornavin et Aéroport. • Population avec de fortes attentes, obligeant une haute qualité des projets pour limiter les oppositions. • Territoire ouvert sur le grand paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte pénurie de logements dans la partie centrale de l'agglomération (Genève et communes limitrophes). • Manque d'aménités urbaines de proximité et d'équipements de santé côté France. • Concentration des emplois côté Suisse. • Trafic TIM pendulaire important. • Desserte TP insuffisante dans certains secteurs et sur les axes tangentiels. • Manque de continuité dans les aménagements cyclables hors des centres urbains. • Pour la partie gessienne, absence de desserte ferroviaire et mauvaise accessibilité du Léman Express. • Intermodalité non compétitive par rapport à la voiture. • Nuisances et risques (OPAM) liés aux grandes infrastructures (autoroute, aéroport, train) ainsi qu'aux dépôts d'hydrocarbures engendrant de fortes contraintes sur le développement urbain dans la partie genevoise du PACA. • Grands projets d'infrastructures envisagés seulement à long terme (horizon 2040-2050). • Grand nombre de zones monofonctionnelles difficiles à faire muter (zones villas, zones commerciales etc.)
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de la croissance démographique, tâche porteuse de projets structurants. • Grands projets engagés ou réalisés pour favoriser le rééquilibrage emploi/logement et accueillir la population. • Mesures suprarégionales structurantes comme leviers de l'organisation territoriale (CAP2030, tram des nations, Léman 2030, nouvelle ligne ferroviaire Genève-Lausanne). • Densification des centres en cours, vers des lieux de vie avec services et équipements. • Renforcement des interfaces multimodales comme lieux de services aux voyageurs. • Amélioration des liaisons TP-MD internes au PACA. • Fort potentiel du vélo comme un moyen de transport de masse (topographie favorable, investissements abordables, pouvoir d'achat élevé de la population qui peut s'équiper). • Limitation des déplacements pendulaires grâce au développement du télétravail. • Pôles économiques performants et innovants engagés dans la transition écologique. • ZAN-SDA comme levier pour l'utilisation raisonnée des ressources territoriales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque d'une forte augmentation de la population dans les secteurs peu équipés. • Infrastructures et coûts d'exploitation TP ne suivent pas la croissance démographique. • Forte demande en logements et prix du foncier en augmentation rendant inaccessibles certains secteurs pour les ménages les moins aisés. • Forte concurrence pour les zones d'activités entre tertiaire et secondaire. • Saturation des gares ferroviaires et autres TP. • Taux de motorisation élevé et coûts élevés d'investissements pour l'amélioration de l'offre TP, limitant le report modal. • Flux TIM en augmentation, y compris en lien avec les développements commerciaux. • Urbanisation rapide et peu qualitative le long de certains axes structurants. • Pression sur les terres agricoles, les milieux naturels, la faune et la flore. • Risque d'affaiblissement de l'infrastructure écologique dans ses parties non protégées. • Forte imbrication entre les projets, y compris ceux dont les membres du Grand Genève n'ont pas la maîtrise (CFF, CAP2030).

Tableau 2 : Atouts, faiblesses, opportunités et menaces du PACA Jura

ENJEUX POUR LA PRIMAUTE DU SOCLE DU VIVANT

La pression exercée sur les espaces non-bâti, agricoles et naturels est très forte, ce qui limite la préservation et régénération des sols. L'espace rural dans son ensemble offre des grands espaces ouverts utiles à l'agriculture d'une part et aux loisirs de proximité d'autre part, ce qui peut mener à des conflits d'usages dans certains lieux. La production locale peut ainsi être mise en danger par la pression des infrastructures et de l'urbanisation. L'utilisation des espaces forestiers comme lieux de délasserment est quant à elle parfois génératrice de dommages sur la biodiversité. Dans le même temps, les activités de moyenne montagne sont menacées par le changement climatique.

La présence d'infrastructures performantes telles que l'autoroute A1, la voie rapide D884 (Collonges-Saint-Genis-Pouilly) ou encore les lignes de chemin de fer est nécessaire pour le fonctionnement du PACA. En revanche, **ces infrastructures créent de nombreuses coupures dans les continuités écologiques.** Cela nuit à la biodiversité.

De plus, **l'infrastructure écologique existante n'est pas préservée partout**, et très rarement amplifiée. Par exemple, le territoire du PACA est marqué par de nombreuses rivières ouvertes qui descendent du Jura et se trouvent ensuite canalisées sous les infrastructures. Cette canalisation menace les habitats humains comme non-humains, en augmentant les risques d'inondations et en supprimant des espaces de biodiversité. Les mesures de nature en ville sont aujourd'hui trop limitées pour permettre aux milieux urbains du PACA de participer à la préservation de la biodiversité. Par exemple, sans mise en réseau des parcs et jardins, la continuité des corridors écologiques dans ces espaces n'est pas assurée.

En matière d'énergie, le PACA dispose de sources faiblement émettrices, telles que l'énergie fatale² des grandes infrastructures industrielles et les ressources renouvelables. Deux grands projets en cours de réalisation exploitent déjà ces ressources : le réseau hydrothermique GéniLac est en cours de construction, et les premières sondes géothermiques du réseau utilisant la chaleur fatale du CERN pour chauffer des habitations et des bureaux ont été installées.

Enfin, le PACA accueille de **nombreuses zones monofonctionnelles**³ qui renforcent l'étalement urbain et la demande en déplacements, mettant ainsi le socle du vivant sous pression. Ces secteurs fortement imperméabilisés sont peu propices à la densification car les règlements d'urbanisme actuels empêchent la diversification des usages et/ou parce qu'ils sont situés trop loin des centres urbains et mal desservis en TP/MD. Pour relâcher la pression sur les espaces naturels du PACA, une densification serait désirable dans certaines zones monofonctionnelles bien situées.

ENJEUX POUR UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILIBRÉE

Le PACA Jura abrite de grands attracteurs tels que l'aéroport, la ZIMEYSAVER, le quartier des Nations, les espaces naturels de loisirs et les grandes zones commerciales. De ce fait, **la demande en déplacements est importante dans le PACA**, y compris pour les déplacements internes. **Ces déplacements sont majoritairement réalisés en voiture**, ce qui mène à un engorgement des routes et des émissions élevées de gaz à effet de serre.

Les petites centralités d'échelle locale, proposant les principaux équipements du quotidien, **sont encore trop peu nombreuses** pour éviter suffisamment de déplacements et diminuer la demande.

² Energie résiduelle produite par les bâtiments et les industries, rarement réutilisée.

³ Il s'agit de zones commerciales telles que Val Thoiry, la zone de l'Allondon (St-Genis), le Centre Manor Chavannes, Signy Centre (Nyon) ou encore La Bichette (Vich) ; ainsi que de zones d'emploi en périphérie des centres comme le Technoparc (St-Genis), la ZIMEYSAVER (Meyrin), Terre-Bonne (Nyon) et A-One (Rolle) ; ou encore la plateforme aéroportuaire.

Quant au report modal vers les transports publics ou les modes doux, il est marginal parce que **l'offre existante est insuffisante**. C'est notamment le cas pour les déplacements à l'intérieur du Pays de Gex ainsi qu'entre le Pays de Gex et certaines parties suisses du PACA (district de Nyon et communes du nord du Canton de Genève). Beaucoup d'espaces naturels de loisirs dans le Jura, ainsi qu'au bord du lac dans une moindre mesure, sont également mal desservis en transports publics.

Les projets en cours concernant le réaménagement des quartiers de gares et l'amélioration des interfaces multimodales (dont celle de l'aéroport) font eux aussi face à la trop grande demande en mobilité. **Les routes d'accès et parkings sont saturés, les infrastructures de transport sont déjà au maximum de leurs capacités**. Autour de l'aéroport, dans la ZIMEYSAVER et sur les routes du pied du Jura notamment, plusieurs tronçons sont encore inadaptés à la sécurité des différents modes. Enfin, les mesures de régulation du trafic TIM ne sont pas toujours coordonnées à l'échelle du PACA, par exemple sur le stationnement.

En ce qui concerne la mobilité liée aux marchandises, le secteur de la ZIMEYSAVER constitue un pôle d'échange majeur au niveau de l'agglomération. Des mesures de gestion de ce trafic logistique de plus en plus dense doivent être mises en œuvre dans la zone.

En résumé, les enjeux pour ce territoire sont :

- Préserver et amplifier l'infrastructure écologique existante pour assurer la résilience du territoire et le maintien de la bonne qualité de vie dans le PACA.
- Diriger la croissance démographique vers les centres en les densifiant vers l'intérieur de manière qualitative, pour limiter la pression sur les espaces naturels, agricoles et villageois.
- Renforcer le report modal vers les transports publics et développer un réseau tangential, pour réduire l'usage de la voiture.
- Renforcer le report modal vers les modes doux en complétant le réseau existant ainsi que le rabattement sur celui-ci, et développer un réseau tangential, pour réduire l'usage de la voiture.
- Augmenter et diversifier les équipements et services de proximité au sein de la ville des courtes distances, pour éviter les déplacements motorisés.
- Améliorer la fluidité du trafic pour les transports professionnels et la logistique urbaine.
- Organiser la continuité des infrastructures de transport à travers la frontière franco-suisse.
- Réfléchir à la mutualisation des équipements publics entre Vaud, Genève et France.



Tunnel des nations, mis en service en mars 2024.

Crédit photo : Etat de Genève, Département de la santé et des mobilités.

1.2. Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2050

En 2050, le PACA Jura fonctionne comme une réelle entité multipolaire au sein de l'agglomération du Grand Genève. Cette multipolarité d'échelle locale est rendue possible grâce à l'accueil ciblé de la croissance démographique et au développement des réseaux TP et MD. En préservant le socle du vivant, le territoire conserve son cadre de vie qualitatif.

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

Grâce à l'identification de l'infrastructure écologique, les espaces les plus favorables à la biodiversité sont protégés. Ils sont connectés entre eux y compris lorsqu'il s'agit de traverser un espace urbain car les parcs, jardins publics et privés sont mis en réseau par des mesures de nature en ville. **L'infrastructure écologique ainsi renforcée et reconnectée** permet aux espèces vivantes de prospérer sur le territoire du PACA Jura.

Etant donné l'ancrage du PACA entre le Léman et le Jura, **l'offre d'activités de loisirs quatre saisons** est un enjeu majeur pour les acteurs locaux, qui la développent de manière coordonnée. La présence d'une offre ainsi structurée permet de limiter les nuisances humaines sur les espaces naturels, tout en garantissant aux habitants du PACA l'accès à ces espaces de respiration essentiels à leur qualité de vie.

La mise en œuvre de l'objectif zéro artificialisation nette côté français et la préservation des surfaces d'assolement côté suisse entérine la **densification vers l'intérieur sur tout le territoire du PACA**. La pression sur le foncier non-bâti, agricole et naturel s'en retrouve mieux maîtrisée et les usages de ces espaces sont pérennisés.

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

Les villes (Nyon, Gland, Rolle, Coppet, Gex, Saint-Genis-Pouilly, Ferney-Voltaire, Divonne-les-Bains, Meyrin, Vernier, Grand-Saconnex et Versoix) accueillent la majeure partie de la croissance démographique du PACA. Elles prennent des mesures de pacification ou piétonisation de leurs centres en portant une attention particulière à la végétalisation des espaces ouverts et aux microclimats urbains. Les espaces villageois et les hameaux voient quant à eux leur croissance limitée, tout en mettant l'accent sur l'accueil d'équipements et services de proximité afin de limiter la dépendance au système de transport et la demande de déplacements motorisés.

L'accueil de la croissance démographique dans les villes du PACA bénéficiant pour la plupart d'une desserte en transports publics structurants, permet de **confirmer et rendre cohérente l'armature urbaine locale**. Le PACA Jura fonctionne ainsi comme une entité multipolaire et de proximités au sein de l'agglomération. La demande en déplacements s'en retrouve réduite, ce qui participe à désengorger le réseau routier principal.

Le **développement d'un transport public capacitairereliant la partie gessienne** du PACA à Nyon et à Genève répond à une demande qui existait déjà sur le territoire depuis de nombreuses années. Cela permet un report modal très important du TIM vers les transports en commun, désengorgeant ainsi le réseau routier principal et posant les bases pour envisager un rééquilibrage fonctionnel du territoire notamment en ce qui concerne les emplois. L'ouverture de la nouvelle ligne de train Genève-Lausanne permet en parallèle **d'étendre le réseau Léman Express jusqu'à Gland**.

L'amélioration du réseau dédié aux modes doux permet de relier les communes entre elles ainsi qu'un rabattement efficace vers les interfaces multimodales du PACA, complémentaires aux P+R, comme les gares ferroviaires et principaux arrêts des lignes de TP structurants.

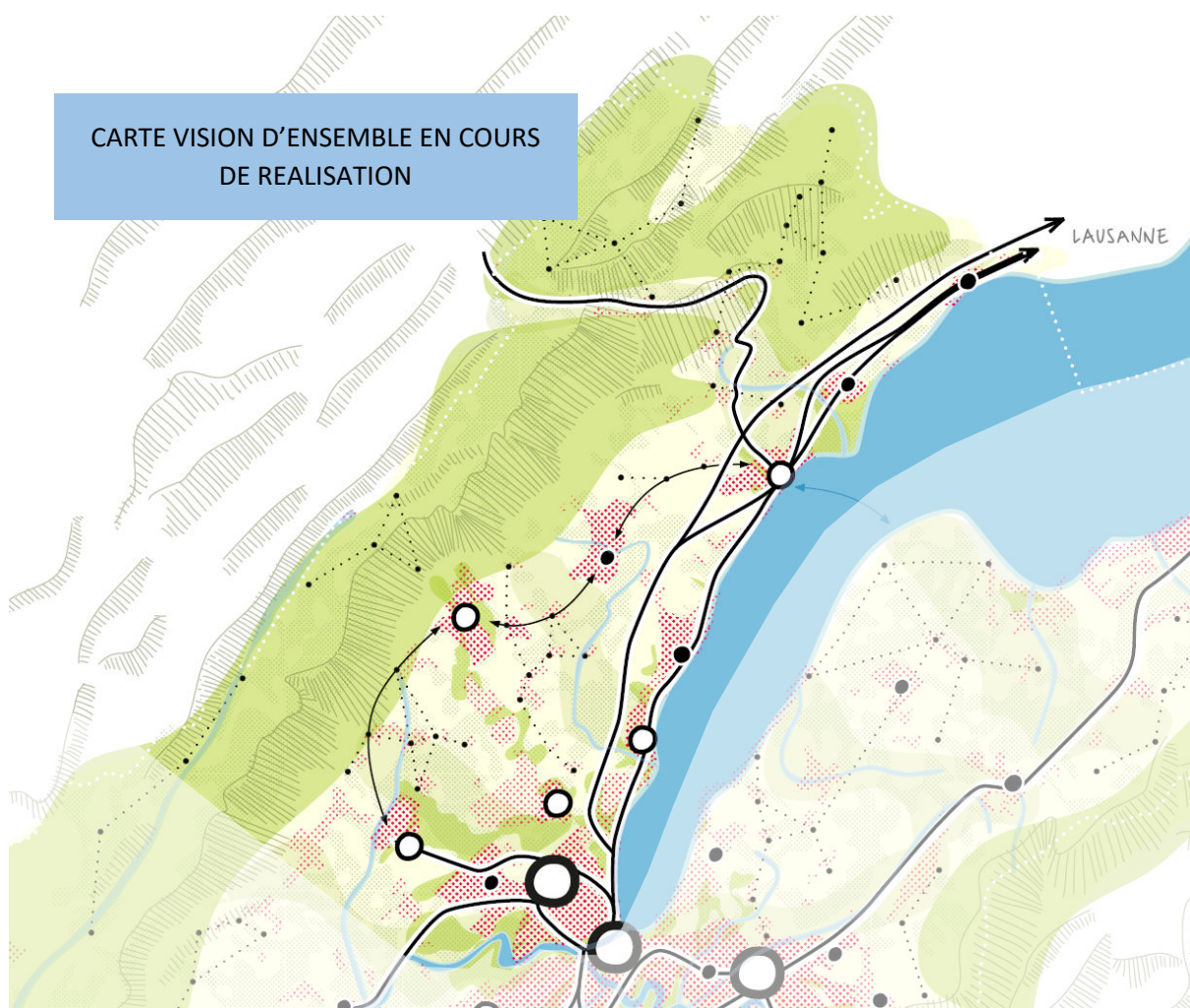


Figure 2 : La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Jura

DU PA1 AU PA6

Les stratégies PA5 mises en œuvre pour le PACA Jura se placent dans la continuité des projets d'agglomération précédents tout en apportant des évolutions liées à la refonte de la vision d'ensemble et à la réorganisation des PACA. Le nouveau PACA Jura correspond à l'ancien périmètre des PACAs Genève – Rolle et Genève – Saint-Genis – Gex.

Le **PA1** a cofinancé à l'échelle du PACA des mesures de mobilité liées à la valorisation de l'axe Genève-Rolle et a initié la construction du réseau des TP structurants avec le tramway en direction de Meyrin et du CERN et la requalification de l'espace-rue au terminus du CERN. La création des points de croisement ferroviaires de Chambésy et Mies ont permis de passer à une fréquence au quart d'heure entre Coppet et Genève. D'autres mesures non cofinancées étaient liées à des opérations urbaines sur le long terme, principalement autour des gares ferroviaires.

Le **PA2** a introduit un principe de mise en réseau des villages et centres locaux permettant un rabattement TP efficace sur les gares principales en coordination avec l'amélioration de la desserte régionale (offre à la demi-heure du RegioExpress). Il a également complété le réseau des axes TP structurants avec le déploiement du BHNS Genève-Ferney-Gex et le prolongement de la voie verte de Genève à la ZIMEYSAVER. Il a confirmé la localisation des grands projets de développement urbain, notamment autour de l'aéroport, au bénéfice d'une plus grande préservation des espaces ouverts alentours et dont la concrétisation progresse en permanence.

Le **PA3** a poursuivi la construction des axes TP structurants avec le prolongement du tram des Nations vers le Grand-Saconnex et la mise en place d'un BHNS Genève – Vernier – ZIMEYSAVER. Ce projet d'agglomération a également mis un accent particulier sur le réseau de mobilité douce, en facilitant les rabattements MD en direction des gares ferroviaires et des arrêts de TP.

Le **PA4** a finalisé le réseau transfrontalier structurant radial TP entre différents points centraux du territoire, notamment avec le prolongement du tram de Grand-Saconnex vers Ferney-Voltaire afin de desservir la ZAC Ferney-Genève en construction. Il s'est également concentré sur les réseaux mobilité douce en rabattement vers les interfaces multimodales et l'apaisement du TIM dans les centres urbains. Cette génération a poursuivi le développement du secteur de l'aéroport et concrétisé plusieurs projets urbains engagés de longue date (mutation urbaine du Grand-Saconnex, du secteur Vernier Meyrin Aéroport avec les quartier de l'Etang en particulier, réalisation du quartier des Vergers). Ce projet d'agglomération a mis en route le basculement d'une logique de réseau introduite par les premières générations vers une logique de proximité, d'espaces de vie attrayants pour leurs usagers.

Le PA5 confirme le basculement vers la logique de proximité engagé dans le projet d'agglomération précédent, avec une ambition renforcée issue de la nouvelle vision d'ensemble. En milieu urbain, les potentiels de densification sont identifiés pour accueillir la croissance démographique dans de bonnes conditions et sans artificialisation de nouvelles terres. La nouvelle armature urbaine développée dans la vision d'ensemble met l'accent sur le développement de services de proximité jusque dans les bourgs et villages afin d'y offrir une bonne qualité de vie et de diminuer la demande en déplacements motorisés. Les requalifications multimodales se poursuivent en milieu urbain pour sécuriser le trafic.

Le réseau cyclable est complété pour garantir la continuité des itinéraires et renforcer son maillage local. Les axes forts vélo introduisent quant à eux une nouvelle ambition en termes d'efficacité sur certains couloirs transfrontaliers. Pour les TP structurants, le début du développement de lignes tangentielles permet de combler des lacunes en maillant la structure radiale arrivée à maturité, tout en poursuivant l'amélioration de l'offre sur l'ensemble du réseau. Le travail sur l'amélioration des interfaces multimodales se poursuit et se concrétise.

Enfin, les études de nouveaux développements TP capacitaires pour connecter des centralités devant accueillir un fort potentiel d'urbanisation sont lancées. Les stratégies transfrontalières de transport des marchandises et d'électromobilité commencent à se concrétiser.

Dans la perspective du PA6, il s'agira de consolider l'urbanisation dans les grands projets urbains et concrétiser des potentiels supplémentaires en travaillant sur la régénération du bâti.



*CERN, portail de la science et esplanade des particules
Crédit photo : CERN*

1.3. Besoins d'action POINTS FAIBLES DU PACA



PACA Jura
Points faibles



I. PRIMAUTE DU SOCLE DU VIVANT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers / biologiques
(coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin d'intégration paysagère, etc.)
- frottement
(pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation)
- infrastructure écologique non protégée

II. AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

- manque de qualité d'espace public
(traversée de zone urbaine, etc.)
- déficit d'offre TP
> manque de liaison ou niveau de service trop faible ou offre mal coordonnée
- lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
> infra / réseau (itinéraire)
- conflit d'usage TIM-TP-MD
> allocation de l'espace plus en rapport avec son usage, entraîne des requalifications d'axe, etc.
- besoin de rabattement
> manque P+R, manque passage sous-voies, manque stationnement vélo, etc.
- zone d'accumulation des accidents ? (mise à jour des données en cours)
- charpente naturelle
- réseau hydrique
- territoire urbanisé
- réseau transport en commun structurant
- réseau viaire structurant
- frontière franco-suisse

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES

PRIMAUTE DU SOCLE DU VIVANT

DISCONTINUITÉS PAYSAGÈRES/BIOLOGIQUES :

- RD 1005 A CESSY
- DELTA DE LA PROMENTHOUSE / BOIS DE CHÈNE
- CRANS-PRÈS-CELIGNY / CRASSIER
- PIED DU JURA
- ST-GENIS CERN

INFRASTRUCTURE ÉCOLOGIQUE ET COURS D'EAU NE FAISANT PAS L'OBJET DE MESURES DE PROTECTION

FROTTEMENTS :

- USAGES RÉCRÉATIFS DES ESPACES NATURELS ET DES FORÊTS DU JURA (BOIS DE CHÈNE, JURA SUR LÉMAN, MIOUX/LA FAULLE, CROZET/LÉLEX)
- ZONE COMMERCIALE DE THOIRY
- GRANDS-PRÈS ENTRE THOIRY ET SAINT-GENIS
- NORD-EST DE SAINT-GENIS
- LOCALITÉS DE LA RD 1005
- RUEISSEAU DU CREUSON (CHAVANNE-DES-BOIS)
- CŒUR VERT ENTRE L'AÉROPORT, LE CERN, ST-GENIS, PREVISSIN ET FERNEY

AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

MANQUE DE QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS :

- NYON, NOTAMMENT TERRASSE GARE
- GLAND ET ROLLE
- FERNEY-VOLTAIRE
- SAINT-GENIS-POULLY
- MEYRIN
- GARES DE LA LIGNE DE LA PLAINE

DÉFICITS DE L'OFFRE TP :

- LIAISON FERNEY – GRAND-SACONNEX
- LIAISON SAINT-GENIS – FERNEY
- LIAISON DYVONNE – NYON
- LIAISON DYVONNE – COPPET
- LIAISON TANGENTIELLE TP PIED DU JURA
- LIAISONS TP TERRE SAINTE
- LIGNE CFF LAUSANNE - GENÈVE

LACUNES D'AMÉNAGEMENTS MD :

- LIAISON MD DYVONNE-MACONNEX
- LIAISON MD GEX-THOIRY SUR L'ANCIENNE VOIE FERRÉE
- DESSERTE DE SAINT-GENIS-POULLY
- LIAISONS MD FERNEY-VOLTAIRE – GRAND-SACONNEX
- LIAISONS INTER-QUARTIERS RIVE DROITE GÉNOVOISE
- AMÉNAGEMENTS MD ROUTE SUISSE (RC1) EN-DEHORS DE TERRE SAINTE
- LIAISONS MD RADIALES AUTOUR DE NYON (NOTAMMENT CRASSIER-EYSINS ; CHÈSEREX-EYSINS ; ASSE-NYON ; GENOLIER-DUILLIER-NYON)
- LIAISON MD CHAMBÉSY-VERSOIX
- FRANCHISSEMENT MD SUR L'ASSE À NYON
- FRANCHISSEMENT MD A1 DE ROLLE, GLAND, NYON ET COPPET
- TRAVERSÉE MD DE GLAND ET NYON

CONFLITS D'USAGE TIM-TP-MD :

- AXE SAINT-GENIS-POULLY – MEYRIN
- GIRATRIE ROUTE DE MEYRIN / ROUTE DU MANDEMENT
- AXE MEYRIN – FERNEY-VOLTAIRE
- AXE GENÈVE – CHÂTELAINE – VERNER
- FAÇADE SUD DE L'AÉROPORT
- AXE DYVONNE – CRASSIER
- JONCTIONS A1 DE COPPET ET NYON

BESOINS DE RABATEMENT :

- GARE DE L'AÉROPORT
- TERRASSES DE FERNEY-VOLTAIRE, SAINT-GENIS-POULLY, GEX ET CHÂTELAINE
- GARES DE SATIGNY, VERNER, ZIMEYSAVER, MEYRIN
- GARES DE COPPET, NYON, ROLLE, GLAND
- GARES DU NYON – ST-CERGUE

BESOINS D'ACTION ET PRIORITÉS PA5

BA 1.03 Reconnecter et enrichir les milieux, y compris à l'intérieur du tissu bâti	
Constats	Le littoral PACA est marqué par des espaces ouverts, souvent près des cours d'eau, qu'il faut préserver pour leurs qualités environnementales et paysagères. Les infrastructures de transport menacent ces écosystèmes fragiles et rendent l'action urgente, malgré la prise de conscience des collectivités.
Points faibles actuels	Infrastructure écologique non protégée
Actions à court terme	Mettre en place des dispositifs contractuels localisés, sur le modèle des contrats-corridors qui ont déjà fait leurs preuves dans l'agglomération.
Actions à moyen terme	Mise à jour des planifications locales en matière d'aménagement du territoire, en intégrant l'infrastructure écologique nouvellement identifiée.
Tâches permanentes	A compléter
Mesures PA5	EP2-08p Renaturation du site scolaire collège et école de commerce (CEC) André Chavanne EP2-09p Grand projet de la Susette : aménagement d'un parc agro-urbain (PAU)
Stratégies PA5	Stratégies environnement-paysage EP1, EP3 Stratégie urbanisation U1

BA 2.03 Garantir les capacités d'accueil pour faire face à la croissance démographique projetée	
Constats	favorise la tertiarisation ,La pression foncière fait flamber les prix de l'immobilier L'usage massif de la voiture dégrade les espaces .et réduit les terres agricoles La .et l'urbanisation rapide complique l'intégration de la nature ,publics accroît les tensions autour du ,mal acceptée par la population ,densification développement urbain.
Points faibles actuels	Manque de qualité des espaces publics dans certaines villes du PACA
Actions à court terme	Requalifier les espaces publics et renforcer le maillage vert des centres urbains en complément des stratégies de réduction et de report de la circulation automobile. Poursuivre la stratégie d'urbanisation des centres, initiée avec les PA3 et 4, en continuant de concentrer la croissance urbaine à l'intérieur des périmètres compacts en coordination avec le réseau TP.
Actions à moyen terme	Mise à jour des planifications locales en matière d'aménagement du territoire, en intégrant la nouvelle typologie urbaine et en mobilisant les potentiels de densification identifiés dans l'étude Capacités d'accueil.
Tâches permanentes	A compléter
Mesures PA5	Toutes les villes du PACA, ainsi que certains villages, font l'objet d'une mesure d'urbanisation relative à la densification. EP2-08p Renaturation du site scolaire collège et école de commerce (CEC) André Chavanne EP2-09p Grand projet de la Susette : aménagement d'un parc agro-urbain (PAU)
Stratégies PA5	Stratégie environnement-paysage EP4 Stratégies urbanisation U1, U7, U8, U9 Stratégies mobilité M6, M8

BA 2.04 Constituer un réseau cyclable continu et performant	
BA 2.07 Renforcer l'offre de transports publics et développer le maillage ainsi que l'efficacité du réseau	
Constats	L'amélioration des transports publics, avec des initiatives comme le Léman Express, est un progrès important, mais il faut encore renforcer les liaisons tangentielles et augmenter la capacité des lignes surchargées. Les douanes et jonctions autoroutières, saturées aux heures de pointe, compliquent l'exploitation et posent des risques. Une meilleure connexion entre les villes du PACA est essentielle pour polariser les villages voisins.
Points faibles actuels	Déficits d'offre TP sur les liaisons tangentielles ne passant pas par Genève Lacunes d'aménagement MD sur les liaisons entre les villes Besoins de rabattement vers les gares du Léman Express
Actions à court terme	Compléter le réseau cyclable d'agglomération.
Actions à moyen terme	Améliorer l'offre TP Divonne-Nyon et Divonne-Coppet. Développer les lignes tangentielles. Améliorer l'offre de la ligne Nyon-St-Cergue-Morez sur sa partie haute pour inciter au report modal vers le train en direction de Nyon.
Tâches permanentes	A compléter
Mesures PA5	Opération stratégique cœur de ville de Nyon Opération stratégique route Suisse et mesures modes doux
Stratégies PA5	Stratégies urbanisation U2, U3 Stratégies mobilité M3, M4

BA 2.06 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales	
Constats	Le réseau cyclable du PACA présente encore des lacunes, notamment pour les liaisons entre localités et vers les gares, avec des points de sécurité problématiques (autoroutes, rivières, carrefours). Il est crucial de renforcer la complémentarité des modes de transport et d'améliorer les aménagements pour la mobilité douce.
Points faibles actuels	Lacunes d'aménagements MD, cf. carte des points faibles Besoins de rabattement, cf. carte des points faibles
Actions à court terme	Compléter le réseau cyclable d'agglomération.
Actions à moyen terme	Améliorer les interfaces multimodales du réseau ferré.
Tâches permanentes	A compléter
Mesures PA5	Opération stratégique route Suisse et mesures modes doux 12-57 Réaménagement de l'interface multimodale de la Gare de Coppet 30-45 et 30-64 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin 30-84p Interface multimodale sur le Pont de l'Ecu à Châtelaine 32-2-19 Pôle d'Echange Multimodal Porte de France
Stratégies PA5	Stratégies mobilité M1, M2, M3, M4, M5

Faire de la gare de l'aéroport une interface multimodale majeure du PACA	
Constats	La capacité d'accueil et le confort des transports publics à l'aéroport sont insuffisants, avec des liaisons piétonnes mal conçues entre la gare CFF, le terminal, et les arrêts de transports publics, ce qui complique l'orientation des usagers. Enfin, la connexion entre les itinéraires cyclables du Grand-Saconnex, Palexpo, et la route de Pré-Bois est déficiente, et il manque une infrastructure cyclable entre l'aéroport et le tunnel de Ferney.
Points faibles actuels	Besoin de rabattement sur la gare de l'aéroport Conflits d'usages TIM-TP-MD sur la façade sud de l'aéroport
Actions à court terme	Poursuivre la réorganisation du réseau TP urbain en rabattement vers les gares : ligne express BHNS Genève – Ferney – Gex en terminus à Sécheron, réseaux TP et MD vers les gares de la ZIMEYSAVER. Réalisation du projet CAP2030 incluant la restructuration de l'interface multimodale de l'aéroport et son accessibilité.
Mesures PA5	Opération stratégique façade Sud de l'Aéroport
Stratégies PA5	Stratégies environnement-paysage EP4, EP6 Stratégie urbanisation U9 Stratégies mobilité M3, M4, M5, M10

1.4. Opérations stratégiques et mesures

MESURES SUPRARÉGIONALES

Augmentation de capacité du nœud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare)

Pour répondre aux objectifs du programme Léman 2030, il faut réaliser deux voies supplémentaires à la gare Cornavin. Cette extension sera réalisée en souterrain, le début du chantier est envisagé en 2026. L'augmentation de capacité du nœud de Cornavin déclenche des mesures phares de réaménagements des espaces publics pour accompagner par étapes l'évolution majeure de cette interface multimodale principale du Grand Genève.

Amélioration des installations d'accueil de la gare de Nyon (PRODES 2035)

Des travaux d'augmentation, d'élargissement et de prolongement des quais ainsi que la construction d'un nouveau passage inférieur accompagneront l'augmentation du niveau de service sur la ligne ferroviaire. Ils seront coordonnés avec la réalisation de l'interface multimodale de la gare de Nyon.

Augmentation de la capacité entre Annemasse et Coppet sur le RER Léman Express grâce à des trains plus longs, mise au quart d'heure des Intercity et RegioExpress Genève-Lausanne avec desserte de Genève-Aéroport, mise au quart d'heure du RER Léman Express sur la ligne Genève – La Plaine (PRODES 2035)

Dans la région lémanique, le nombre de RegioExpress sur la section Nyon-Lausanne augmentera, de sorte que huit paires de trains (4 IC/IR et 4 RE) par heure seront proposés sur le tronçon Genève-Lausanne. Dans la région de Genève, les prolongements de quais permettront d'allonger aussi les trains RER à 220m entre Coppet et Annemasse. La mise au quart d'heure du Léman Express sur la ligne Genève – La Plaine permet de renforcer la desserte de Meyrin, Vernier, Satigny et la ZIMEYSAVER. Ces améliorations du service renforceront encore l'armature ferroviaire du PACA, aussi bien en direction de Genève que vers l'agglomération et le reste de la Suisse.

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

OS1 - CENTRE RÉGIONAL DE NYON

Le périmètre Nyon-Eysins-Prangins constitue la principale centralité urbaine du district de Nyon. La mesure d'urbanisation relative (UD1-05) prévoit des opérations de densification et de mutation urbaines à l'intérieur du tissu urbanisé. En cohérence avec la présence de la gare de Nyon et la desserte en transports publics existante, la mesure comprend un potentiel de 5605 nouveaux habitants et 959 nouveaux emplois.

Pour accueillir cette croissance démographique, l'interface multimodale de la gare de Nyon doit être réaménagée. Les travaux sont prévus par étapes, en commençant par le côté Lac de la gare (31-45p / A5). Des espaces publics qualitatifs sont aménagés avec un parc côté Jura (31-44p / B5) et une place côté Lac pour augmenter la lisibilité de l'interface et créer un espace public agréable. Pour fluidifier les liens entre les deux côtés de la gare, un nouveau passage inférieur est planifié (31-46p / B5).

De nombreux aménagements modes doux sont prévus à Nyon dans le centre-ville (31-24 / B5) ainsi qu'en rabattement sur la gare (31-10, 31-40, 31-41p / B5 ; 31-23, 31-43p, 12-65p / C5). Des liaisons modes doux sont également prévues au-delà pour relier les communes limitrophes : Crassier, Borex et Eysins (12-29 / A5), Genolier, Duillier et Trélex (12-71p / A5 ; 12-73p / B5 ; 12-69p / C5) et Chéserey, Grens et Signy-Avenex (12-59 / B5).

Ajouter un paragraphe sur l'évaluation environnementale des mesures quand elle sera connue.

Mesures inscrites dans cette opération stratégique, triées selon leur horizon de réalisation

N°	Intitulé	Typologie	Horizon	Territoire	Pilote	Début des travaux
12-29	Création d'aménagements et de rabattements MD sur la RC11 entre Crassier et Eysins	MD	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	03.2028
12-71p	Création d'aménagements MD sur la RC 24 entre Nyon et Genolier : étape 1 Nyon-Duillier	MD	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	01.2030
31-45p	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon : Côté Lac	Interface	A5	VD	Nyon	01.2031
UD1-05	Nyon – Eysins – Prangins	Urba.	As5-Bs5	VD	Nyon, Eysins, Prangins	-
12-73p	Création d'aménagements MD sur la RC 24 entre Nyon et Genolier : étape 2 Duillier-Genolier	MD	B5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	01.2034
31-44p	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon : Côté Jura	Interface	B5	VD	Nyon	03.2032
31-46p	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Création PI Viollier	Interface	B5	VD	Nyon	01.2034
12-69p	Création d'une liaison MD Trélex-Nyon (RC96)	MD	C5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	01.2034
31-23	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TP et des MD : av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz	MD	C5	VD	Nyon	06.2032
31-40	Requalification en faveur des TC et des MD de la Route de St-Cergue (partie sud) à Nyon	Sécurité	C5	VD	Nyon	-
31-41p	Requalification de l'Avenue Alfred-Cortot, à Nyon, en faveur des TC et des MD	Sécurité	C5	VD	Nyon	-

Tableau 3 : Mesures inscrites dans l'OS1 du PACA Jura. Les mesures structurantes sont indiquées par un fond gris.

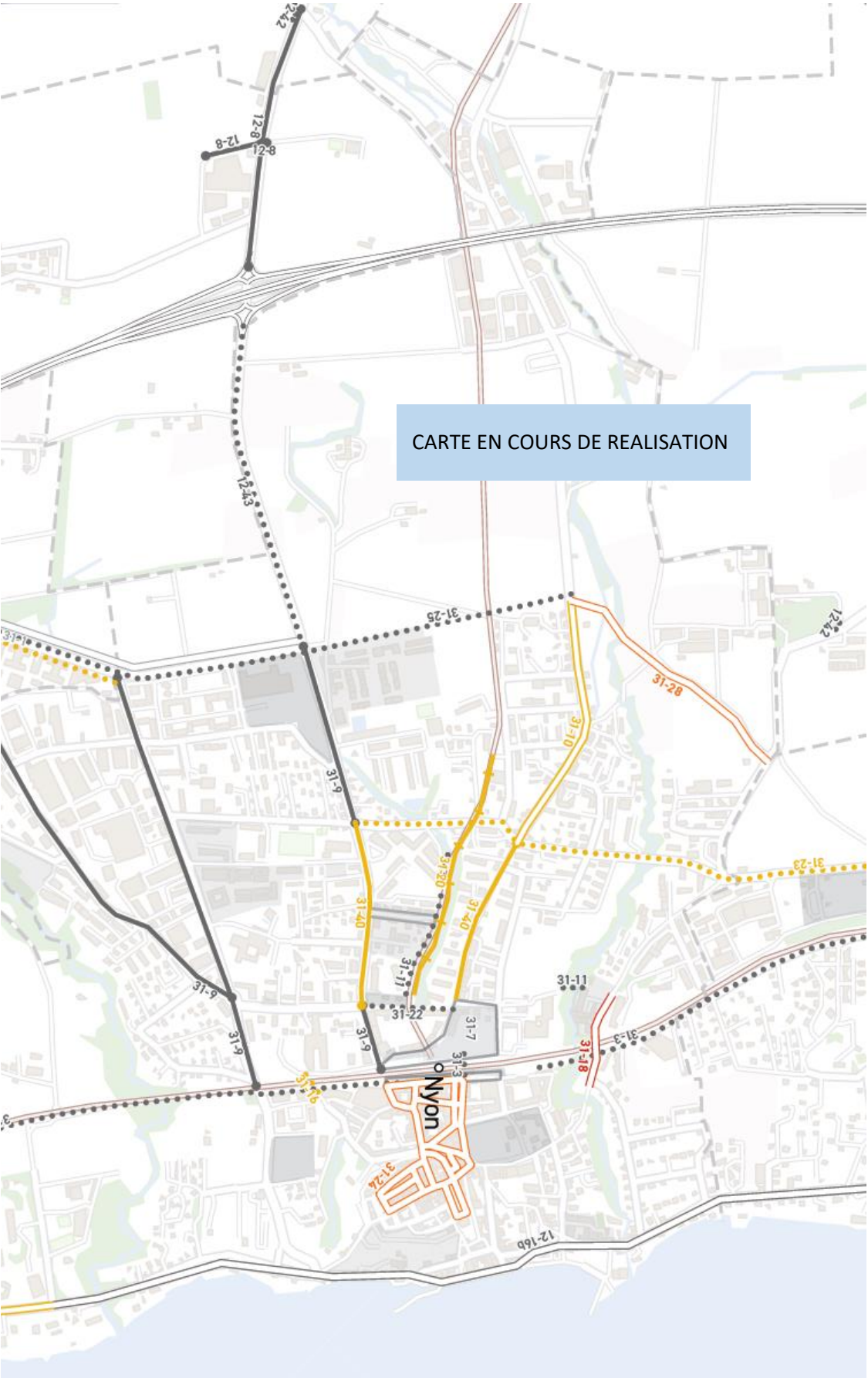


Figure 4 : Opération stratégique centre régional de Nyon

OS2 - ROUTE SUISSE

La requalification de la route Suisse (RC1) en faveur des modes doux se réalise par étapes depuis le premier projet d'agglomération. De nombreux tronçons sont déjà terminés sur Genève et Vaud, certains sont inscrits au présent projet d'agglomération : Perroy (12-56 / A5), Rolle (12-61p / A5), Dully-Bursinel-Rolle (12-62p / C5), Colovray – Bois-Bougy à Nyon (12-63p / C5) et Crans-Nyon (12-64p / C5).

Des nouveaux projets viennent s'adosser à cette liaison structurante en lien avec les gares Léman Express de Coppet, Genthod-Bellevue et Genève-Sécheron. Un axe fort vélo est ainsi prévu entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix (12-76p / A5). De nombreux aménagements sont prévus autour de Bellevue, Pregny-Chambésy et Versoix pour assurer la continuité du réseau modes doux et les rabattre sur les axes majeurs (voie verte, axe fort, route Suisse).

A Coppet, l'interface multimodale de la gare sera réaménagée (12-57 et 12-68p / C5). A Nyon, les espaces publics du quartier de Rive, traversé par la RC1, seront réaménagés (31-42p, 31-52p, 31-53p / B5). Une mesure environnement-paysage vient compléter ce réaménagement nyonnais : la renaturation de l'embouchure de l'Asse et des rives du Lac (EP1-06p / C5).

Ajouter un paragraphe sur l'évaluation environnementale des mesures quand elle sera connue.

Mesures inscrites dans cette opération stratégique, triées selon leur horizon de réalisation

N°	Intitulé	Typologie	Horizon	Territoire	Pilote	Début des travaux
12-56	Requalification de la route Suisse (4ème étape) : tronçon Perroy (en localité)	Sécurité	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	05.2030
12-58	Création d'une liaison MD entre Vich et Gland	MD	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	05.2030
12-61p	Requalification de la route de Suisse (5e étape) : tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly	Sécurité	A5	VD	Rolle	01.2029
12-76p	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix	MD	A5	GE	OCT (DLR)	08.2029
12-79p	Aménagements cyclables sur la route de l'Etraz tronçon Biolay - Mies	MD	A5	GE	OCT (DLR)	03.2030
UD1-03	Versoix	Urba.	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OU)	-
UD1-04	Coppet - Commugny	Urba.	As5-Bs5	VD	Coppet, Commugny	-
UD1-06	Gland	Urba.	As5-Bs5	VD	Gland	-
UD1-07	Rolle - Mont-sur-Rolle	Urba.	As5-Bs5	VD	Rolle, Mont-sur-Rolle	-
31-42p	Réaménagement des espaces publics du quartier de Rive à Nyon : Giratoire de Clémenty (non compris) - Place du Molard	Sécurité	C5	VD	Nyon	-
31-52p	Réaménagement des espaces publics du quartier de Rive à Nyon : Place du Molard - Embouchure de l'Asse	Sécurité	C5	VD	Nyon	-
12-62p	Requalification de la route de Suisse (6e étape) : tronçon Dully-Bursinel-Rolle (hors localité)	Sécurité	C5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	-
12-63p	Requalification de la route Suisse (7ème étape) : tronçon Colovray – Bois-Bougy à Nyon	Sécurité	C5	VD	Nyon	-
12-64p	Requalification de la route de Suisse (8ème étape) : tronçon Crans-Nyon (hors localité)	Sécurité	C5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	-
12-80p	Aménagements cyclables sur la route de L'Etraz secteur Richelien / Machefer	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
12-82p	Aménagements MD section route de Suisse - village de Céligny via gare de Céligny	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
EP1-06p	Renaturation de l'embouchure de l'Asse et des rives urbaines du lac à Nyon	Env.	C5	VD	Nyon	-

Tableau 4 : Mesures inscrites dans l'OS2 du PACA Jura. Les mesures structurantes sont indiquées par un fond gris.



Figure 5 : Opération stratégique route suisse

OS3 - FAÇADE SUD DE L'AÉROPORT

La façade sud de l'aéroport, de part et d'autre de l'autoroute, connaît un important développement urbain à vocation économique ainsi que des projets de logements à ses extrémités (grands projets Vernier-Meyrin-Aéroport UD2-08 et Grand-Saconnex UD2-03a).

La stratégie de mobilité du secteur aéroportuaire vise à assurer l'accessibilité multimodale sur le long terme et à réduire l'usage des transports individuels motorisés, en tenant compte des développements planifiés, en termes d'urbanisme (cités précédemment), de mobilité (élargissement autoroutier et nouveaux accès, remplacement des ponts cintrés, voies bus en site propre, itinéraires modes doux) et des développements de l'aéroport.

Cet engagement d'accroître massivement l'usage des transports publics et des modes doux par les passagers aériens et les employés est notamment formalisé dans le cadre du PSIA (plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique). L'atteinte des objectifs implique la mise en œuvre de mesures d'incitation, le renforcement de la desserte et de l'accueil des TP et MD du secteur. Ces 3 thématiques sont déclinées en un plan d'action dans le cadre du PSIA.

Plusieurs mesures du PA5 sont donc des actions issues des objectifs mobilité du PSIA. L'interface multimodale de l'aéroport est ainsi reconfigurée pour assurer son rôle de gare principale du secteur et accueillir les nouvelles offres de mobilité mises en place (32-2-24 / A5). Afin d'accompagner le développement de la desserte TP planifiée du secteur aéroportuaire (nombre de lignes et fréquence), la réalisation de voies en site propre est programmée route des Batailleux et au sud de l'autoroute (32-2-26 / A5 et 32-2-28 / B5). Une reconfiguration du Pont Peyrot est prévue en lien avec la desserte de l'interface de l'aéroport (32-2-25 / B5).

Afin d'améliorer la qualité urbaine de ce secteur très dense en infrastructures et de réduire les nuisances environnementales, il s'agit d'accompagner les projets urbains par un maillage des espaces publics et verts d'une part, comme les espaces publics et le parc agro-urbain du grand projet Suzette (32-1-28 / Be5 et EP-09) ; et des cheminements doux connectant les quartiers et favorisant l'accès aux espaces ouverts d'autre part, comme la Promenade des Parcs (32-1-22a / Ae5, 32-1-22b et 32-1-23 / Be5) et la Promenade de la Paix.

Ajouter un paragraphe sur l'évaluation environnementale des mesures quand elle sera connue.

Mesures inscrites dans cette opération stratégique, triées selon leur horizon de réalisation

N°	Intitulé	Typologie	Horizon	Territoire	Pilote	Début des travaux
32-2-24	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	Interface	A5	GE	Genève Aéroport	01.2028
32-2-34p	Deuxième étape d'aménagement de l'interface multimodale P47-P49 en lien avec le projet CAP2030 de l'aéroport international de Genève	Interface	Ae5	GE	OCCG	01.2030
32-1-22a	Promenade des Parcs (séquence Avanchets Vernier) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	Ae5	GE	Vernier	03.2028
UD2-03a	Grand-Saconnex	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-
UD2-08	Vernier - Meyrin - aéroport	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-
32-1-22b	Promenade des Parcs (séquence Meyrin) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	Be5	GE	Meyrin	04.2029
32-1-23	Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	Be5	GE	Grand-Saconnex	08.2033
32-1-26	Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay	MD	Be5	GE	OU (DDU)	01.2028
32-1-28p	Grand projet de la Susette : réseaux d'espaces publics	Envir.-Paysage	Be5	GE	Grand-Saconnex	01.2032
EP2-09p	Grand projet de la Susette : aménagement d'un parc agro-urbain (PAU)	Envir.-Paysage	Be5	GE	Grand-Saconnex	01.2032
32-1-27p	Promenade de la Paix (prolongation) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo	MD	Paquet MD B5	GE	Grand-Saconnex	09.2033
32-2-30p	Aménagement d'une piste cyclable parallèle à la route François Peyrot sous la halle 6 de Palexpo	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
32-2-31p	Elargissement passerelle MD Charles-Bratschi au-dessus autoroute en face de l'aérogare en lien avec CAP 2030	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
13-23p	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare Léman Express de Vernier	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-

32-2-25	Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TC et des MD	TP_route	C5	GE	OCT (DLR)	-
32-2-26	Axe fort intégral pour les TC et les MD sur la route des Batailleux : tronçon entre le PS Pavillon et la route de l'aéroport	TP_route	C5	GE	OCT (DLR)	-
32-2-28	Axe fort TC sud autoroute section Giratoire pavillon - Palexpo - Pont Peyrot et accessibilité quartier Susette	TP_route	C5	GE	OCT (DLR)	-
32-2-33p	Requalification de la route de Prébois (phase 2): tronçons entre rte de Vernier et ch des Coquelicots, et entre rte de Meyrin et rte de l'Aéroport	Sécurité	C5	GE	OCT (DLR)	-

Tableau 5 : Mesures inscrites dans l'OS3 du PACA Jura. Les mesures structurantes sont indiquées par un fond gris.



Figure 6 : Opération stratégique façade Sud de l'aéroport

OS4 - MEYRIN – SAINT-GENIS

Genève – Meyrin – Saint-Genis est le deuxième axe urbain du PACA, important support de déplacements transfrontaliers. Il est déjà desservi par les transports publics : tram Genève – Meyrin – CERN (mesure urgente du fonds d'infrastructure en service depuis décembre 2011) et complété par deux lignes de bus. Pour optimiser le report modal, côté gessien le carrefour Porte de France est prévu d'être réaménagé (33-37 / A5) et accueillera un pôle d'échange multimodal (32-2-19 / A5).

La douane de Meyrin et le carrefour Porte de France concentrent d'importants flux entre le Pays de Gex et le canton de Genève. Ils sont aujourd'hui amplement congestionnés aux heures de pointe, freinant la progression des transports publics et limitant leur attractivité et source d'accidents pour les modes les plus vulnérables. Les projets de quartiers de logements réalisés et à venir sur les secteurs de Meyrin et du nord du Pays de Gex seront de plus générateurs de nouveaux flux de trafic. Si rien n'est entrepris, l'ajout de ces nouveaux flux à l'existant feraient passer la fréquentation du carrefour Porte de France de 30 000 véhicules par jour actuellement à 45 000 véhicules par jour en 2030.

Le secteur de Meyrin – Saint-Genis-Pouilly concentre une forte dynamique urbaine dans les sites prioritaires de développement : le quartier des Vergers est habité depuis quelques années (UD2-10) et complète la structure urbaine du cœur de Meyrin. La ZIMEYSAVER (voir opération stratégique 5, ci-après) poursuit sa mutation de zone industrielle vers un pôle d'activités métropolitain porteur d'aménités urbaines (UD2-09). Saint-Genis-Pouilly affirme son rôle de ville dans l'armature du Grand Genève, polarisant les bourgs et villages du piémont du Jura (UD2-12 et UD2-13). Le CERN se densifie sur lui-même (UD2-11).

La voie verte d'agglomération qui traverse le Grand Genève d'Annemasse à Saint-Genis-Pouilly se construit par étapes d'ici 2025 (6621.009/33-4 du PA3 ; 6621.2.025/30-21 du PA3 ; 6621.2.034/33-11 du PA2) et lie entre eux ces différents espaces urbains. Elle est complétée par l'aménagement de l'axe fort vélo entre Genève et Meyrin (33-40 / A5). En plus de constituer un axe MD structurant, la voie verte est un espace public porteur de liens interquartiers dans ces secteurs très denses en pleine transformation. Pour compléter ces liens une passerelle sera réalisée en connexion entre la voie verte et le centre de Vernier (6621.4.003/33-26 du PA4).

Ajouter un paragraphe sur l'évaluation environnementale des mesures quand elle sera connue.

Mesures inscrites dans cette opération stratégique, triées selon leur horizon de réalisation

N°	Intitulé	Typologie	Horizon	Territoire	Pilote	Début des travaux
33-37p	Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement du carrefour Porte de France et une nouvelle interface multimodale à l'entrée sud de St-Genis-Pouilly	TP_route	A5	F	CD01, Pays de Gex Agglo	07.2027
33-40p	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Meyrin en complément de la voie verte Genève-Satigny	MD	A5	GE	OCT (DLR)	08.2029
UD2-12	Saint-Genis-Pouilly - Porte de France	Urba.	As5-Bs5	F	Pays de Gex agglo	-
UD2-13	Thoiry - Saint-Genis-Pouilly	Urba.	As5-Bs5	F	Pays de Gex agglo	-
33-39p	Apaisement de la route de Meyrin en traversée du village de Meyrin	Sécurité	C5	GE	OCT (DLR)	-

Tableau 5 : Mesures inscrites dans l'OS4 du PACA Jura. Les mesures structurantes sont indiquées par un fond gris.

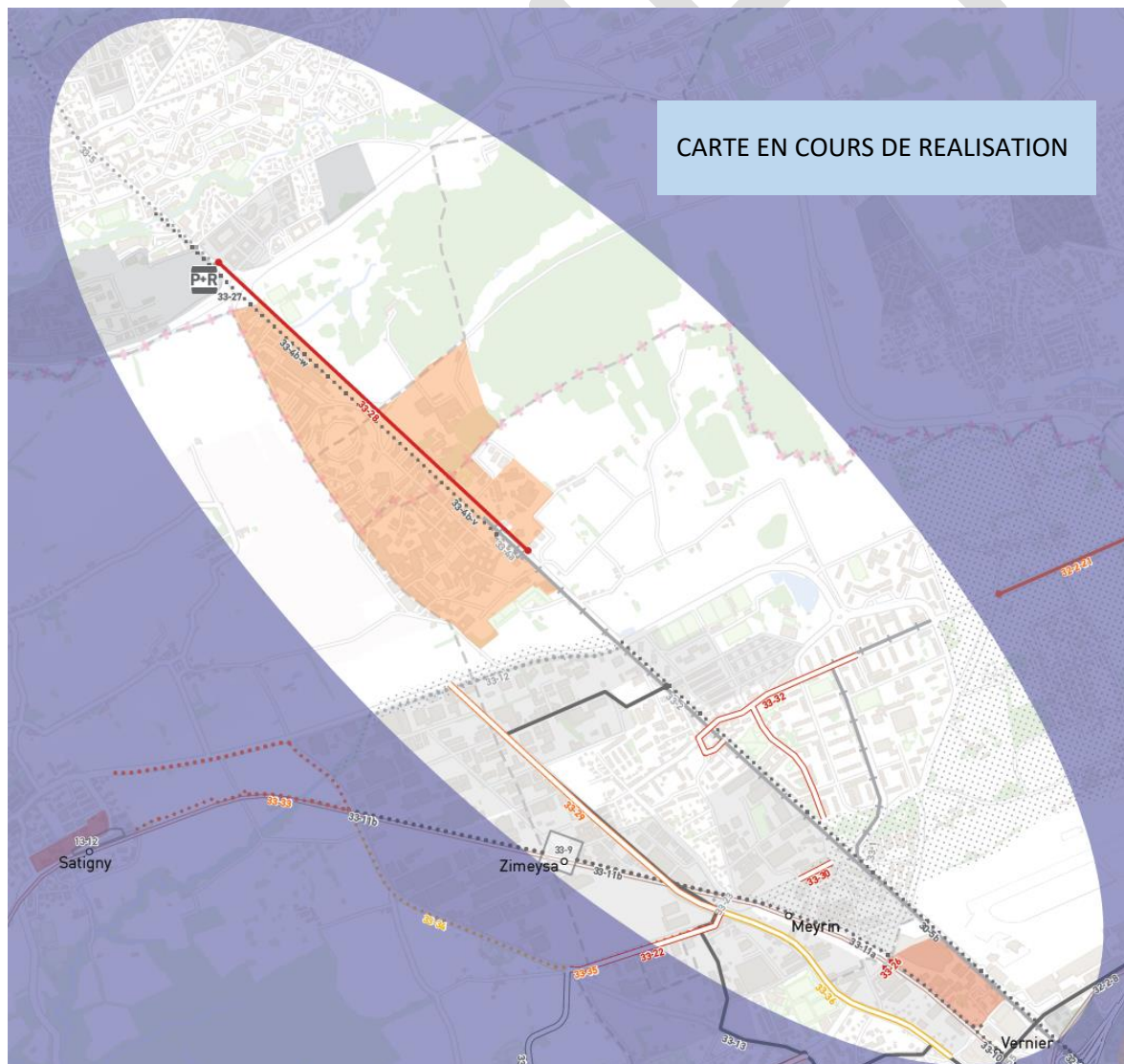


Figure 7 : Opération stratégique Meyrin – St-Genis

OS5 – ZIMEYSAVER

La ZIMEYSAVER est en phase de mutation de zone industrielle vers un pôle d'activités métropolitain porteur d'aménités urbaines (UD2-09). La nouvelle demi-jonction autoroutière Vernier-Canada et la réalisation du barreau de Montfleury viendront améliorer l'accessibilité TIM de la zone. Pour tirer parti de ces nouvelles infrastructures routières qui permettent de canaliser le TIM, l'ensemble des réseaux adjacents dans la ZIMEYSAVER doivent sécuriser l'espace routier au profit des transports publics et des modes doux, en lien avec la gare Léman Express et les lignes de bus existantes.

Les axes doivent être requalifiés en faveur d'espaces publics de qualité en cohérence avec le plan-guide du grand projet ZIMEYSAVER. Pour ce projet d'agglomération plusieurs mesures prévoient un réaménagement du réseau routier de la zone (33-31, 33-34, 33-35 et 33-36 / B5). Le maillage modes doux est également traité avec une passerelle au-dessus de l'autoroute (33-41p / B5) et le maillage modes doux de la ZIMOGA (secteur est du site, 33-44p / A5).

Ajouter un paragraphe sur l'évaluation environnementale des mesures quand elle sera connue.

Mesures inscrites dans cette opération stratégique, triées selon leur horizon de réalisation

N°	Intitulé	Typologie	Horizon	Territoire	Pilote	Début des travaux
33-44p	Aménagements modes doux dans la zone industrielle de Mouille-Galland (ZIMOGA) en rabattement sur la gare Léman Express de Meyrin	MD	Paquet MD A5	GE	FTI	01.2028
UD2-09	ZIMEYSAVER	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-
33-31	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la Via de Coisson	Sécurité	B5	GE	OCT (DLR)	01.2032
33-35	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est – côté Nord	MD	Paquet MD B5	GE	OCT (DLR)	06.2034
33-34	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Ouest	Sécurité	C5	GE	OCT (DLR)	-
33-36	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'Avril Est entre la route de Satigny et la jonction autoroutière de Vernier	Sécurité	C5	GE	OCT (DLR)	-
33-41p	Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
33-43p	Parking poids-lourds et véhicules utilitaires légers à la Zimeysaver	Logistique	C5	GE	FTI	-
33-45p	Réaménagement multimodal de l'avenue Louis-Pictet	Sécurité	C5	GE	OCT (DLR)	-

Tableau 6 : Mesures inscrites dans l'OS5 du PACA Jura.

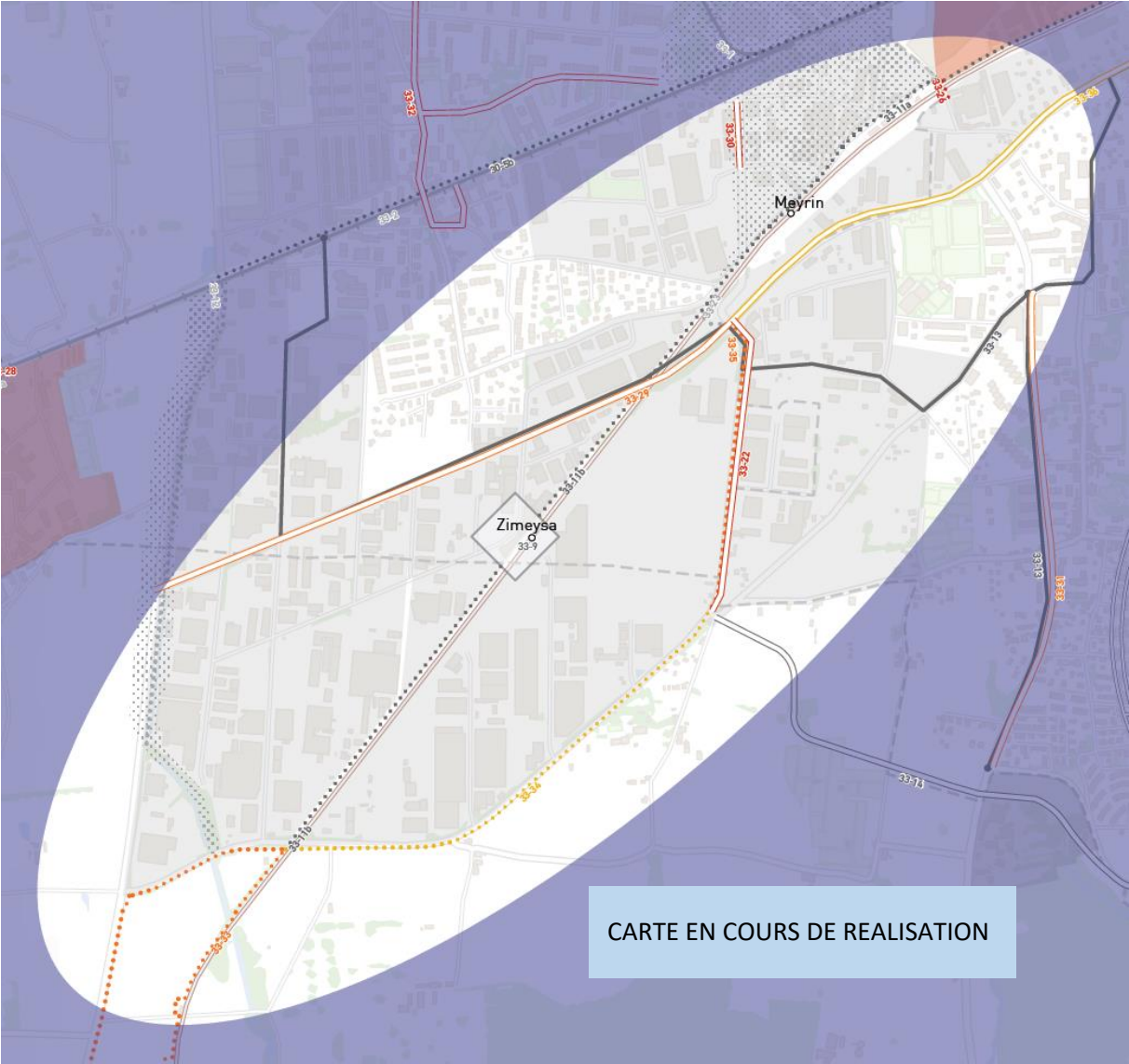


Figure 8 : Opération stratégique ZIMEYSAVER

ZOOM CŒUR D'AGGLOMÉRATION

Le cœur de l'agglomération est réparti entre les quatre PACA. Le PACA Jura couvre le territoire allant jusqu'au Rhône. Cela inclut le quartier des organisations internationales, la gare Cornavin et ses alentours, ainsi que les quartiers de la Servette et des Charmilles.

Pour accueillir la future extension souterraine de la gare à l'horizon 2030, qui va entraîner une forte augmentation des flux, la Ville et le Canton ont mené des réflexions conjointes dès 2014 afin de réaménagement l'interface multimodale de Cornavin et ses abords. Après la réalisation de la première phase du réaménagement de l'interface Cornavin (30-29 / A4) dont les travaux sont prévus en 2026, deux mesures structurantes sont prévues autour de la gare pour réaménager les espaces publics (30-45 / B5), créer un nouveau passage inférieur à la HEAD, et améliorer celui des Grottes et la vélostation existante (30-64 / C5).

Plus globalement cet ensemble de mesures est l'occasion de reconfigurer le pôle urbain de Cornavin, afin qu'il réponde aux besoins de mobilité des habitants de l'agglomération, que les espaces libres et bâtis favorisent la diversité des usages, soient durables, agréables à parcourir et réduisent les effets d'îlot de chaleur, dans la mesure des contraintes propres à ce pôle gare. L'un des enjeux est d'améliorer les perméabilités de part et d'autre des voies ferrées pour reconnecter des quartiers coupés en deux depuis la construction du chemin de fer au XIX^e siècle. Il s'agit ainsi de réaliser une deuxième façade de la Gare, ouverte sur les quartiers de la Servette, des Grottes et de Montbrillant en direction des organisations internationales tout en préservant un quartier à forte valeur patrimoniale.

En termes de mise en œuvre, cela se traduit notamment par plusieurs modifications du plan de circulation du quartier en faveur des modes actifs et des transports collectifs par une suppression du trafic de transit, une réduction du stationnement dans le parking de la gare, un important développement du stationnement vélo et l'adaptation de la régulation des carrefours. Cette pacification du quartier de Cornavin va de pair avec un report du trafic de transit sur la ceinture urbaine dans sa section rive-droite.

Dans le secteur de Châtelaine et des Charmilles, une interface multimodale est prévue sur le Pont de l'Ecu (30-84p / A5) et la praticabilité des espaces publics du secteur Châtelaine – Charmilles – Rue de Lyon doivent être améliorés (33-42p / C5).

Enfin le quartier des Nations poursuit son évolution avec la prolongation du tram Nations-Ferney et le renforcement de l'accessibilité publique du secteur (par exemple Promenade des Serres). En particulier, le site du collège et école de commerce André Chavanne doit être renaturé (EP2-08p / Ae5) et végétalisé afin de lutter contre les îlots de chaleur.

Mesures inscrites dans le cœur d'agglomération, partie PACA Jura, triées selon leur horizon de réalisation

N°	Intitulé	Typologie	Horizon	Territoire	Pilote	Début des travaux
EP2-08p	Renaturation du site scolaire collège et école de commerce (CEC) André-Chavanne	Enviro.-Paysage	Ae5	GE	OCAN	04.2027
30-77p	Installation de bornes de recharge dans les parkings publics	Electrification	Ae5	GE	Fondation des parkings	-
30-78p	Electrification de la flotte des TPG	Electrification	A5	GE	TPG	01.2028
30-79p	Transformation de carrefours à feux pour mise en application des principes de gestion du trafic en faveur des TP et MD hors zones LMCE	Gestion du trafic	Ae5	GE	OCT (DRT)	06.2028
30-90p	Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE	Gestion du trafic	A5	GE	OCT (DRT)	06.2028
UD2-01	Jardin des Nations	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-
UD2-07	Châtelaine	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-
30-45	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	Interface	B5	GE	Ville de Genève	01.2033
30-64	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3) : construction PI HEAD, amélioration PI Grottes, et vélostation îlot 5-7 du quartier des Grottes	Interface	C5	GE	Ville de Genève	-
33-42p	Amélioration de la perméabilité et de la praticabilité des espaces publics dans le secteur GP Châtelaine - Charmilles - Rue de Lyon	MD	C5	GE	OU (DPEP)	-

Tableau 7 : Mesures inscrites dans le cœur d'agglomération, partie PACA Jura. Les mesures structurantes sont indiquées par un fond gris.



Figure 9 : Zoom cœur d'agglomération

ENSEMBLE DES MESURES DU PACA JURA

N°	Intitulé	Typologie	Horizon	Terr.	Pilote	Début des travaux
OS1 – Centre régional de Nyon						
12-29	Création d'aménagements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins	MD	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	03.2028
12-71p	Création d'aménagements MD sur la RC 24 entre Nyon et Genolier : étape 1 Nyon-Duillier	MD	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	01.2030
31-45p	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Lac	Interface	A5	VD	Nyon	01.2031
UD1-05	Nyon – Eysins – Prangins	Urba.	As5-Bs5	VD	Région de Nyon / Vd	-
12-59	Création d'aménagements MD sur la RC94 et la RC15 entre Chésereux et Eysins	MD	B5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	03.2032
12-73p	Création d'aménagements MD sur la RC 24 entre Nyon et Genolier : étape 2 Duillier-Genolier	MD	B5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	01.2034
31-44p	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon : Côté Jura	Interface	B5	VD	Nyon	01.2034
31-46p	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Création PI Viollier	Interface	B5	VD	Nyon	06.2032
12-69p	Création d'une liaison MD Trélex-Nyon (RC96)	MD	C5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	-
31-23	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TP et des MD : av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz	MD	C5	VD	Nyon	-
31-40	Requalification en faveur des TC et des MD de la Route de St-Cergue (partie sud) à Nyon	Sécurité	C5	VD	Nyon	-
31-41p	Requalification de l'Avenue Alfred-Cortot, à Nyon, en faveur des TC et des MD	Sécurité	C5	VD	Nyon	-
OS2 – Route Suisse						
12-56	Requalification de la route Suisse (4ème étape) : tronçon Perroy (hors localité)	Sécurité	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	05.2030
12-61p	Requalification de la route de Suisse (5e étape) : tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly	Sécurité	A5	VD	Rolle	01.2029
12-76p	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix	MD	A5	GE	OCT (DLR)	08.2029
12-79p	Aménagements cyclables sur la route de l'Etraz tronçon Biolay - Mies	MD	A5	GE	OCT (DLR)	03.2030

UD1-03	Versoix	Urba.	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OU)	-
UD1-04	Coppet - Commugny	Urba.	As5-Bs5	VD	Région de Nyon / Vaud	-
UD1-06	Gland	Urba.	As5-Bs5	VD	Région de Nyon / Vaud	-
UD1-07	Rolle - Mont-sur-Rolle	Urba.	As5-Bs5	VD	Région de Nyon / Vaud	-
31-42p	Réaménagement des espaces publics du quartier de Rive à Nyon : Giratoire de Clémenty (non compris) - Place du Molard	Sécurité	C5	VD	Nyon	-
31-52p	Réaménagement des espaces publics du quartier de Rive à Nyon : Place du Molard - Embouchure de l'Asse	Sécurité	C5	VD	Nyon	-
12-62p	Requalification de la route de Suisse (6e étape) : tronçon Dully-Bursinel-Rolle (hors localité)	Sécurité	C5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	-
12-63p	Requalification de la route Suisse (7ème étape) : tronçon Colovray – Bois-Bougy à Nyon	Sécurité	C5	VD	Nyon	-
12-64p	Requalification de la route de Suisse (8ème étape) : tronçon Crans-Nyon (hors localité)	Sécurité	C5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	-
12-80p	Aménagements cyclables sur la route de L'Etraz secteur Richelien / Machefer	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
12-82p	Aménagements MD section route de Suisse - village de Céligny via gare de Céligny	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
EP1-06p	Renaturation de l'embouchure de l'Asse et des rives urbaines du lac à Nyon	Env.	C5	VD	Nyon	-
OS3 – Façade Sud de l'aéroport						
32-2-24	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	Interface	A5	GE	Genève Aéroport	01.2028
32-2-34p	Deuxième étape d'aménagement de l'interface multimodale P47-P49 en lien avec le projet CAP2030 de l'aéroport international de Genève	Interface	Ae5	GE	OCGC	01.2030
32-1-22a	Promenade des Parcs (séquence Avanchets Vernier) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	Ae5	GE	Vernier	03.2028
UD2-03a	Grand-Saconnex	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-
UD2-08	Vernier - Meyrin - aéroport	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-

32-1-22b	Promenade des Parcs (séquence Meyrin) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	Be5	GE	Meyrin	04.2029
32-1-23	Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	Be5	GE	Grand-Saconnex	08.2033
32-1-26	Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay	MD	Be5	GE	OU (DDU)	01.2028
32-1-28p	Grand projet de la Susette : réseaux d'espaces publics	Envir.-Paysage	Be5	GE	Grand-Saconnex	01.2032
EP2-09p	Grand projet de la Susette : aménagement d'un parc agro-urbain (PAU)	Envir.-Paysage	Be5	GE	Grand-Saconnex	01.2032
32-1-27p	Promenade de la Paix (prolongation) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo	MD	Paquet MD B5	GE	Grand-Saconnex	09.2033
32-2-30p	Aménagement d'une piste cyclable parallèle à la route François Peyrot sous la halle 6 de Palexpo	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
32-2-31p	Elargissement passerelle MD Charles-Bratschi au-dessus autoroute en face de l'aérogare en lien avec CAP 2030	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
13-23p	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare Léman Express de Vernier	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
32-2-25	Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TC et des MD	TP_route	C5	GE	OCT (DLR)	-
32-2-26	Axe fort intégral pour les TC et les MD sur la route des Batailleux : tronçon entre le PS Pavillon et la route de l'aéroport	TP_route	C5	GE	OCT (DLR)	-
32-2-28	Axe fort TC sud autoroute section Giratoire pavillon - Palexpo - Pont Peyrot et accessibilité quartier Susette	TP_route	C5	GE	OCT (DLR)	-
32-2-33p	Requalification de la route de Prébois (phase 2): tronçons entre rte de Vernier et ch des Coquelicots, et entre rte de Meyrin et rte de l'Aéroport	Sécurité	C5	GE	OCT (DLR)	-
OS4 – Meyrin – St Genis						
33-37p	Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement du carrefour Porte de France et une nouvelle interface multimodale à l'entrée sud de St-Genis-Pouilly	TP_route	A5	F	CD01, Pays de Gex Agglo	07.2027

33-40p	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Meyrin en complément de la voie verte Genève-Satigny	MD	A5	GE	OCT (DLR)	08.2029
UD2-12	Saint-Genis-Pouilly - Porte de France	Urba.	As5-Bs5	F	Pays de Gex aggro	-
UD2-13	Thoiry - Saint-Genis-Pouilly	Urba.	As5-Bs5	F	Pays de Gex aggro	-
33-39p	Apaisement de la route de Meyrin en traversée du village de Meyrin	Sécurité	C5	GE	OCT (DLR)	-
OSS - ZIMEYSAVER						
33-44p	Aménagements modes doux dans la zone industrielle de Mouille-Galland (ZIMOGA) en rabattement sur la gare Léman Express de Meyrin	MD	Paquet MD A5	GE	FTI	01.2028
UD2-09	ZIMEYSAVER	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-
33-31	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la Via de Coisson	Sécurité	B5	GE	OCT (DLR)	01.2032
33-35	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est – côté Nord	MD	Paquet MD B5	GE	OCT (DLR)	06.2034
33-34	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Ouest	Sécurité	C5	GE	OCT (DLR)	-
33-36	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'Avril Est entre la route de Satigny et la jonction autoroutière de Vernier	Sécurité	C5	GE	OCT (DLR)	-
33-41p	Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
33-43p	Parking poids-lourds et véhicules utilitaires légers à la Zimeysaver	Logistique	C5	GE	FTI	-
33-45p	Réaménagement multimodal de l'avenue Louis-Pictet	Sécurité	C5	GE	OCT (DLR)	-
Zoom cœur d'agglomération						
EP2-08p	Renaturation du site scolaire collège et école de commerce (CEC) André-Chavanne	Enviro.-Paysage	Ae5	GE	OCAN	04.2027
30-77p	Installation de bornes de recharge dans les parkings publics	Electrification	Ae5	GE	Fondation des parkings	-
30-78p	Electrification de la flotte des TPG	Electrification	A5	GE	TPG	01.2028
30-79p	Transformation de carrefours à feux pour mise en application des principes de gestion du trafic en faveur des TP et MD hors zones LMCE	Gestion du trafic	Ae5	GE	OCT (DRT)	06.2028

30-90p	Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE	Gestion du trafic	A5	GE	OCT (DRT)	06.2028
UD2-01	Jardin des Nations	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-
UD2-07	Châtelaine	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-
30-45	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	Interface	B5	GE	Ville de Genève	01.2033
30-64	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3) : construction PI HEAD, amélioration PI Grottes, et vélostation îlot 5-7 du quartier des Grottes	Interface	C5	GE	Ville de Genève	-
33-42p	Amélioration de la perméabilité et de la praticabilité des espaces publics dans le secteur GP Châtelaine - Charmilles - Rue de Lyon	MD	C5	GE	OU (DPEP)	-
Autres mesures						
12-58	Création d'une liaison MD entre Vich et la gare CFF de Gland	MD	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	05.2030
12-65p	Création d'une liaison MD sur le chemin de Langollioux à Rolle	MD	Paquet MD A5	VD	Rolle	01.2028
32-2-18	Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°36 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire, ainsi que les itinéraires mode doux d'intérêt communautaire	MD	Paquet MD A5	F	Pays de Gex Agglo	01.2028
12-84p	Aménagement de l'itinéraire cyclable Maconnex-Divonne	MD	Paquet MD A5	F	Pays de Gex Agglo	01.2028
12-20	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2ème phase)	Interface	B5	VD	Rolle	01.2032
12-57	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Coppet	Interface	C5	VD	Coppet	-
12-66p	Création d'une route de desserte pour l'interface multimodale de la Gare de Coppet	Interface	C5	VD	Coppet	-
12-67p	Création d'une passerelle MD sur l'A1 à la route de Jolimont à Mont-sur-Rolle	MD	C5	VD	Mont-sur-Rolle	-
12-68p	Création d'un passage inférieur en gare de Coppet	MD	C5	VD	Coppet	-
12-72p	Reconversion de l'ancienne voie ferrée en voie verte	MD	C5	F	Pays de Gex Agglo	-
13-24p	Aménagement pour car express entre Valserhône et Ferney-Voltaire, avec connexion à St-Genis-Porte de France (nouvelle ligne tangentielle)	MD	C5	F	Pays de Gex Agglo	-

13-25p	Aménagements MD route d'Aire la Ville, secteur Satigny - Peney Dessous	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
30-80p	Insertion urbaine interfaces multimodales en lien avec les développements TC structurants (ferroviaire et tram)	Interface	C5	GE	OU (DDU)	-
30-82p	Nouvelle infrastructure lourde souterraine entre Perly et Meyrin via le centre-ville	TP_rail	C5	GE	OCT (DTC)	-
31-47p	Amélioration de la desserte TP/MD du Centre sportif de Gland	Sécurité	C5	VD	Gland	-
31-49p	Electrification des lignes de bus urbaines du district de Nyon	Electrification	C5	VD	CarPostal, TPN	-
33-46p	Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Satigny	MD	C5	GE	OCT (DLR)	-
UD1-01	Les Tuileries (Bellevue)	Urba.		GE	OU	-
UD1-09	Divonne	Urba.	As5-Bs5	F	Pays de Gex Agglo	-
UD1-11	Collonge-Bellerive nord	Urba.		GE	OU	-
UD1-12	Zones d'activités régionales du district de Nyon	Urba.	As5-Bs5	VD	Région de Nyon	-
UD2	Ferney - Genève Innovation	Urba.	As5-Bs5	F	Pays de Gex Agglo	-
UD2-04	Ferney-Voltaire - Ornex - Prévessins-Moëns	Urba.	As5-Bs5	F	Pays de Gex Agglo	-
UD2-05	RD 1005 - étape 2 (yc Gex-Cessy)	Urba.	As5-Bs5	F	Pays de Gex Agglo	-
UD2-06	Gex - Cessy	Urba.		F	Pays de Gex Agglo	-
UD2-10	Les Vergers	Urba.		GE	Meyrin	-
UD2-11	CERN	Urba.	Bs5	GE - F	OU – Pays de Gex Agglo	-
UD2-16	Satigny	Urba.	As5-Bs5	GE	OU	-

Tableau 9 : Ensemble des mesures du PACA Jura