



RAPPORT DE LA

**Commission ad hoc (CoAH)**

CHARGÉE D'Étudier le/LA

**PR 50-2025 Approbation du projet  
d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération du Grand  
Genève**

Madame la Présidente,  
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

La Commission s'est réunie le 09.01.2025 à Nyon dans les locaux de Région de Nyon afin d'étudier l'objet cité en titre, en présence de Madame Christine Girod, membre du Comité de direction, et de Messieurs Boris Mury, secrétaire général, et Thierry Maeder, Chef de projet vaudois du Grand Genève, qu'elle remercie de leur disponibilité.

<b>Sur les résultats des PA 1 à PA4</b> .....	2
Un bref rappel sur les mesures des PA1 à PA4 .....	2
Sur l'état d'avancement des mesures inscrites aux PA1 à PA4 .....	3
<b>Sur le PA5 et ses mesures proposées</b> .....	4
Sur la pertinence des mesures inscrites au PA5 .....	4
Sur l'adéquation des mesures proposées au regard de l'analyse des problèmes présentés par le GLCT .....	5
Sur l'adéquation des mesures proposées au regard des ambitions du GLCT.....	6
Une brève comparaison entre : Croissance démographique versus développement infrastructurale TP et MD.....	7
Conclusion.....	8

# Sur les résultats des PA 1 à PA4

## **Un bref rappel sur les mesures des PA1 à PA4**

Le Grand Genève, autrefois appelé « agglomération franco-valdo-genevoise », compte désormais plus d'un million d'habitants. Les autorités de ces 3 différentes régions ont décidé de se mettre ensemble dans les années 2000 afin d'élaborer une vision commune sur un territoire interconnecté économiquement mais qui ne l'était pas encore pour sa mobilité collective et / ou douce.

Depuis 2006, les autorités françaises, genevoises et vaudoises du Grand Genève concrétisent cette ambition en soumettant des projets d'agglomération tous les 4 ans, qui donnent la vision du territoire, de la mobilité, et de l'environnement pour 15-25 ans et fixent des mesures pour y parvenir. Ces différents projets d'agglomérations soumis à la Confédération, initialement appelés PAFVG et structurés par génération, sont listés ci-dessous par ordre chronologique :

- Projets urgents en 2006 : Cofinancement du CEVA et des premières extensions du réseau de tramway (lignes 14 et 18) (financements d'infrastructures concernant Genève uniquement)
- Projet d'agglomération 1, signé le 5 décembre 2007
- Projet d'agglomération 2, signé le 28 juin 2012
- Projet d'agglomération 3 (2016-2030), signé le 15 décembre 2016
- Projet d'agglomération 4 (2024-2027), signé le 3 juin 2021

La Confédération a accordé d'**importants cofinancements pour chacun de ces projets d'agglomérations**, dont voici ci-après un récapitulatif :

- 850 millions de francs dans le cadre du fonds d'urgence (CEVA, lignes de tramway Cornavin-Onex-Bernex et Cornavin-Meyrin-Cern).
- 186 millions de francs pour le projet d'agglomération 2007 (PA1) : interfaces CEVA (par exemple à Mies), amélioration du RER, axes forts de transports publics et liaisons structurantes de mobilité douce (voie verte).
- 204 millions de francs pour le projet d'agglomération 2012 (PA2) : poursuite des axes forts de transports publics, tram de Saint-Julien, rabattements TP et interfaces multimodales.
- 623,4 millions de francs pour le projet d'agglomération 2016 (PA3) : approfondissement des projets d'agglomération franco-valdo-genevois précédents de 2007 et 2012. L'ambition s'est renforcée : de projet d'agglomération, c'est devenu un projet de territoire, afin d'englober les politiques publiques urbanisation/mobilité/environnement, en leur adjoignant toutes celles qui contribuent au « bien vivre ensemble » à cette échelle.
- 520,8 millions de CHF pour le projet d'agglomération 2021 (PA4) : 23 projets d'infrastructures, complété par 3 paquets de mesures forfaitaires consacrés à la mobilité douce, la sécurité/valorisation de l'espace routier et la gestion du trafic.

**La commission tient à remarquer l'importance de Région de Nyon qui se charge du travail de coordination pour toute la partie du district de Nyon sur l'élaboration des projets**

**d'agglomérations. Sur ces différents projets d'agglomérations jusqu'en 2021, ce sont près de CHF 100 millions d'investissements en infrastructures comprenant plus de CHF 30 millions de cofinancement de la Confédération qui ont été obtenus.**

Ces développements (qui bénéficient malgré tout aux communes récalcitrantes quant à leur adhésion à Région de Nyon) témoignent de la pertinence de regrouper nos forces au sein d'un seul et même bureau ayant la capacité de représenter toutes nos communes.

## Sur l'état d'avancement des mesures inscrites aux PA1 à PA4

La Commission a malheureusement remarqué que la majorité des mesures inscrites aux quatre premiers projets d'agglomération ont pris un peu, voire beaucoup de retard.

**Un audit mené par la Cour des comptes en 2023 et publié en 2024 donne un état des lieux de l'avancement des mesures dans le district de Nyon. La Cour remarque notamment que 80% des mesures se situent encore au stade d'études préliminaires. Ainsi, sur 25 mesures inscrites aux PA1 à 4 pour le district, 19 d'entre elles accumulent des retards allant de 1 à 10 ans. Ces mesures représentent près de 2/3 des contributions fédérales accordées avec un risque, évidemment, que les cofinancements de la Confédération tombent à l'eau.**

TABLEAU : ÉTAT DES 25 MESURES EXAMINÉES (JUIN 2023)

Etat <sup>23</sup>	Nombre de mesures	Coût (mios) estimé à l'inscription au PA	Contribution fédérale (mios)
Réalisé sans retard	2	10.28	4.11
Réalisé avec retard	0	0	0
Abandonnée	1	5.38	2.15
En cours sans retard	1	3.53	1.30
En cours avec retard	21	82.1	26.43
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>101.29</b>	<b>33.99</b>

Source : Cour des comptes avec données du Grand Genève

La Commission (faute de temps et de ressources) ne peut pas prolonger ce travail afin de déterminer les causes de ce problème ni émettre de recommandations. Elle renvoie pour ce faire à celles de la Cour des comptes et enjoint Région de Nyon à tout mettre en œuvre pour que ces retards soient rattrapés et que les financements accordés par la Confédération ne soient pas remis en question.

Nous précisons que Région de Nyon n'est jamais maître d'ouvrage des mesures inscrites dans les différents PA, cette tâche incombant aux communes membres de la Région et, parfois, à la DGMR. Son rôle de coordinateur ayant permis de récolter des dizaines de millions de francs de subventions fédérales doit donc être maintenu mais peut-être légèrement recalibré.

# Sur le PA5 et ses mesures proposées

## Sur la pertinence des mesures inscrites au PA5

Les mesures proposées au PA5 par Région de Nyon concerne essentiellement 3 pôles : le développement de tronçons adaptés aux modes doux (vélo), la (suite de la) requalification de la Route Suisse et le réaménagement des interfaces de certaines gares du district.

**L'ensemble de ces mesures est prévu sur deux phases allant pour la première de 2028 à 2032 et pour la deuxième de 2032 à 2036. L'utilité et le besoin de ces (ré)aménagements répondent à des besoins avérés de la population en faveur de la mobilité douce ou collective de notre district.**

Comme cela est précisé dans le préavis, la grande partie des mesures inscrites au PA5 visent à la réalisation de la stratégie cantonale vélo 2035 qui fixe des objectifs ambitieux à l'horizon 2035.

Cette stratégie comporte trois axes principaux : inciter, aménager et soutenir<sup>1</sup> avec pour objectif final d'améliorer ou créer près de 500 kilomètres de pistes cyclables sur le territoire vaudois à l'horizon 2035. Les aménagements ont pour objectif de créer un réseau cyclable sûr, continu, homogène et attractif afin d'encourager toutes les couches de la population au report modal vers ce moyen de transport.

Lors de notre séance de Commission, il nous a été indiqué qu'aucun objectif chiffré n'avait été fixé sur évolution de la part modale du vélo dans le district. Or, en se plongeant dans les travaux du Grand Conseil à ce propos, ces travaux législatifs ont à plusieurs reprises fait mention de l'objectif de quintupler la part modale du vélo dans le canton.

**Nous trouverions intéressant qu'un comptage à l'échelle du district soit effectué à l'horizon 2025 ainsi qu'un deuxième, voire un troisième, respectivement en 2030 et 2035 afin de pouvoir chiffrer la réussite ou non de ces investissements très importants qui seront effectués par nos communes membres en faveur du vélo.**

Finalement, le préavis indique également que des mesures d'urbanisation sont inscrites au PA5. La Commission a toutefois relevé que ces mesures n'ont pas d'effet contraignant sur les communes membres et que les communes identifiées devront démocratiquement accepter une densification de leur territoire à travers la modification de leur PACom.

---

<sup>1</sup> Pour plus d'informations sur la stratégie cantonale à vélo 2035, nous vous renvoyons vers sa brochure explicative, plus précisément aux pages 29 à 45. Une grande partie de ces explications concernent l'objectif d'aménagement qui est fixé dans la stratégie : [https://www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/accueil/fichiers\\_pdf/2021\\_novembre\\_actus/Strat%C3%A9gie\\_v%C3%A9lo\\_2035\\_brochure.pdf](https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/accueil/fichiers_pdf/2021_novembre_actus/Strat%C3%A9gie_v%C3%A9lo_2035_brochure.pdf)

## Sur l'adéquation des mesures proposées au regard de l'analyse des problèmes présentés par le GLCT<sup>2</sup>

Les différents PA ont permis leur lot de développements au fil des années. Si les premiers projets d'agglomérations ont permis le développement d'infrastructures majeures, dont le succès n'est aujourd'hui plus à remettre en question, le PA5 nous a semblé insuffisant comme réponse aux défis environnementaux ou de mobilité, ainsi qu'aux développements démographiques et économiques de notre région.

De façon très concrète le rapport (annexe au préavis) présente objectivement les besoins et les problèmes que rencontrent à la fois le Grand Genève dans son ensemble et la région PACA<sup>3</sup> Jura.

Si l'on prend un exemple, le rapport indique que la part des habitants en France (région PACA) bénéficiant d'une qualité de desserte des transports publics bonne à très bonne est de 6% (!) alors qu'il est de 49% pour la part des habitants en Suisse. C'est une différence considérable.

Conséquemment à ces chiffres, le rapport présente aussi de façon très claire les faiblesses de notre agglomération et relève pour ce faire les points suivants :

- « Trafic TIM pendulaire important » ;
- « 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 » ;
- « Grand projets d'infrastructures envisagés seulement à long terme (horizon 2040-2050).

Il nous a été indiqué que les mesures prises individuellement dans le PA5 ne permettraient pas forcément de résoudre ces faiblesses à elles seules, mais que mises bout-à-bout avec les mesures des PA précédents (dont 80% sont en retard) et celles des PA futurs (Horizon 2032-2040), cela permettrait d'apporter des solutions à certains de ces problèmes.

Ce raisonnement peut être partiellement juste sur la partie *stricto sensu* du district de Nyon. En effet, cumulé aux investissements et aux développements qui sont faits en matière de transports publics avec les fonds TP, les vélos en libre services, etc., l'ensemble de ces mesures permettent de progresser dans cette direction.

**Nous relevons toutefois que sans une accélération de la réalisation des mesures dans notre district, sans investissements massifs en infrastructures TP côté français, sans une meilleure attractivité tarifaire pour l'intermodalité et sans développements de grands projets d'infrastructures à l'échelle du Grand Genève tel que le CEVA, nous voyons mal le trafic pendulaire réduire de façon substantielle dans notre district.**

<sup>2</sup> LE GLCT est la formalisation en un groupement de toutes les communes et régions du Grand Genève. Pour plus d'informations à son propos et afin de le différencier de deux autres organismes existants au niveau régional : [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/PRINCIPAUX-ORGANISMES\\_TRANSFRONTALIERS.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/PRINCIPAUX-ORGANISMES_TRANSFRONTALIERS.pdf)

<sup>3</sup> A toutes fins utiles, ce terme peut être facilement confondu avec l'acronyme du département français « Provinces-Alpes-Côtes d'Azur ». Mais c'est en réalité l'abréviation du terme « périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération ».

## Sur l'adéquation des mesures proposées au regard des ambitions du GLCT<sup>4</sup>

Le GLCT a défini plusieurs grands objectifs pour mener sa politique de mobilité transfrontalière. Un des très grands objectifs du Grand Genève (GLCT) est de parvenir à la neutralité carbone d'ici à 2050<sup>5</sup>. Cela nous a d'ailleurs été rappelé par les représentants de la Région de Nyon lors de notre réunion de Commission.

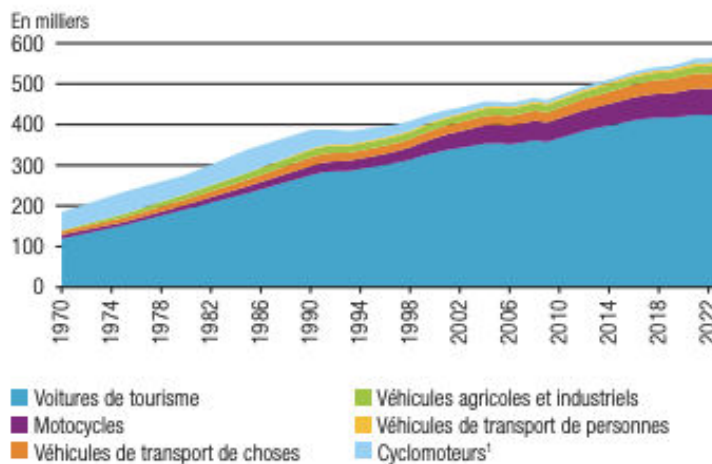
Les études sérieuses qui dressent des plans d'actions pour parvenir à cet objectif prévoient toutes deux niveaux d'actions : un premier palier de résultats à l'horizon 2030-2035 et un deuxième palier à l'horizon 2050 (le fameux « net zero »).

Les résultats que nous devons obtenir d'ici à 2030-2035 consistent généralement en des réductions de 50% ou des « décarbonisations » de 50%. C'est par exemple pour cette raison que l'Union européenne avait initialement souhaité interdire la production de véhicules thermiques dès 2035.

**Les tendances que nous avons dans le district sont intéressantes. A titre d'exemples, l'augmentation de la part modale des TP a augmenté de 59% entre 2013 et 2019, la part de véhicules électriques dans le district de Nyon est la plus élevée du canton de Vaud<sup>6</sup> et l'utilisation des vélos en libre-service dans le district augmente de façon importante pour atteindre près de 80'000 trajets par année<sup>7</sup>.**

Malgré toutes ces bonnes avancées, de nombreuses courbes en matière de mobilité n'ont même pas commencé à s'inverser (y compris dans le district). Le nombre de véhicules motorisés dans le canton de Vaud ne fait qu'augmenter<sup>8</sup> :

### [F5] PARC DES VÉHICULES ROUTIERS MOTORISÉS, VAUD



<sup>4</sup> LE GLCT est la formalisation en un groupement de toutes les communes et régions du Grand Genève. Pour plus d'informations à son propos et afin de le différencier de deux autres organismes existants au niveau régional : [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/PRINCIPAUX-ORGANISMES\\_TRANSFRONTALIERS.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/PRINCIPAUX-ORGANISMES_TRANSFRONTALIERS.pdf)

<sup>5</sup> <https://www.grand-geneve.org/thematiques/transition-ecologique/>

<sup>6</sup> Cela n'empêche pas que le nombre total de véhicules motorisés continue d'augmenter.

<sup>7</sup> <https://regiondenyon.ch/mobilite/mobilite-active/velos-en-libre-service/>

<sup>8</sup> [https://www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/organisation/dfin/statvd/Publications/Numerus/Numerus-03-2024\\_Vehicules.pdf](https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dfin/statvd/Publications/Numerus/Numerus-03-2024_Vehicules.pdf)

Dans le district de Nyon, le taux de motorisation reste parmi les plus élevés du canton avec 599 véhicules pour 1000 habitants en 2022<sup>9</sup>.

La réalité est donc toujours la même : le transport individuel motorisé (TIM) reste toujours aussi important et souvent bien plus pratique et / ou confortable que les transports publics pour la majorité des habitantes et habitants (80% des distances parcourues<sup>9</sup>). Sans transition vers une mobilité durable et multimodale, le problème restera inchangé. Ainsi, force est de constater que le développement des infrastructures discuté aujourd'hui ne permettra pas, à lui seul, d'inverser cette tendance selon les objectifs très ambitieux qui sont avancés par le GLCT.

Il est important de préciser que la traduction de cette vision ambitieuse de neutralité carbone à 2050 n'appartient pas qu'à Région de Nyon. Elle implique tous les échelons politiques suisses (et français), en partant de la Confédération avec les CFF et de ses différentes politiques, jusqu'aux petites communes de quelques centaines d'habitants qui ont leur mot à dire sur ces développements et en passant par le canton de Vaud, Mobilis, etc.

Ce projet d'agglomération propose des mesures intéressantes et nécessaires que nous vous recommandons évidemment d'accepter. En effet, l'ensemble des mesures inscrites au PA5 contribueront certainement à réduire le trafic individuel motorisé et de continuellement augmenter la part modale des TP et du vélo. En plus de cela, il ne ferait aucun sens de les refuser sachant qu'elles sont cofinancées par la Confédération.

**La Commission remarque qu'il s'agit là aussi de la démonstration que la mise en œuvre des mesures concrètes prend beaucoup plus de temps que prévu pour tenir l'objectif de la neutralité carbone en 2050, et faire face aux défis posés par le développement économique et démographique rapide de notre région. Pour tenir ces différents objectifs et y parvenir dans les délais impartis, une concrétisation politique plus rapide et plus ambitieuse est nécessaire.**

## **Une brève comparaison entre : Croissance démographique versus développement infrastructurelle TP et MD**

L'ensemble des mesures dont nous parlons aujourd'hui (pour tous les PA) doivent être mise en lien avec le développement démographique du Grand Genève.

En 2008, les statistiques régionales ont publié une Projection démographique pour l'agglomération franco-valdo genevoise<sup>10</sup>. Elle prévoyait qu' « entre 2005 et 2030, la population de l'agglomération franco-valdo-genevoise augmenterait, selon le scénario envisagé, de 158 000 à 235 000 personnes soit, en termes relatifs, de 20 à 30 % ». Sa conclusion indiquait qu' « en 2030, on y compterait ainsi entre 951 000 et 1 028 000 habitants ».

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

En 2019, la population de l'agglomération franco-valdo-genevoise comptait 1 025 316 habitants.

---

<sup>9</sup>

[https://www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/organisation/cour\\_comptes/1\\_Rapports\\_d\\_audit/82\\_Synthese.pdf](https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/cour_comptes/1_Rapports_d_audit/82_Synthese.pdf)

<sup>10</sup> [https://www.statregio-francosuisse.net/telechargements/compresse/CP\\_2008\\_05.pdf](https://www.statregio-francosuisse.net/telechargements/compresse/CP_2008_05.pdf)

**Le Grand Genève a donc 11 ans d'avance en termes de croissance démographique sur ses prévisions pendant que certaines de nos mesures prennent jusqu'à 10 ans de retard.**

**Quoi que cela soit économiquement une bonne nouvelle pour notre région, nous estimons, à la lecture du préavis et du rapport PACA Jura, que des mesures plus ambitieuses seront nécessaires dans le prochain PA (priorisation du réaménagement des gares importantes, plateformes multimodales, grands projets permettant un transfert modal important, etc.) de la part du GLCT et de Région de Nyon pour faire face à ce développement bien plus rapide que prévu et rattraper le retard pris pour bon nombre de ces mesures.**

## Conclusion

Fondée sur ce qui précède, la Commission ad hoc recommande, à l'unanimité de ses membres, d'accepter le préavis 50-2025 – Approbation du projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération du Grand Genève du Comité de direction et de prendre la/les décision(s) suivante(s) :

1. D'approuver la liste des mesures vaudoises candidates à un cofinancement fédéral et de confirmer la participation de la Région de Nyon au projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération du Grand Genève,
2. D'autoriser les représentants du Comité de direction à signer la synthèse du projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération du Grand Genève.

Coppet, le 11 février 2025

LES MEMBRES DE LA COMMISSION	
Vincent Moret, rapporteur	Signature
Coppet	
Jean-Valentin de Saussure, Président	Signature
Mies	
Valérie Issumo	Signature
Marchissy	
Florence Ursenbacher	Excusée
Luins	
Philippe Kaspar	Excusé
Grens	