



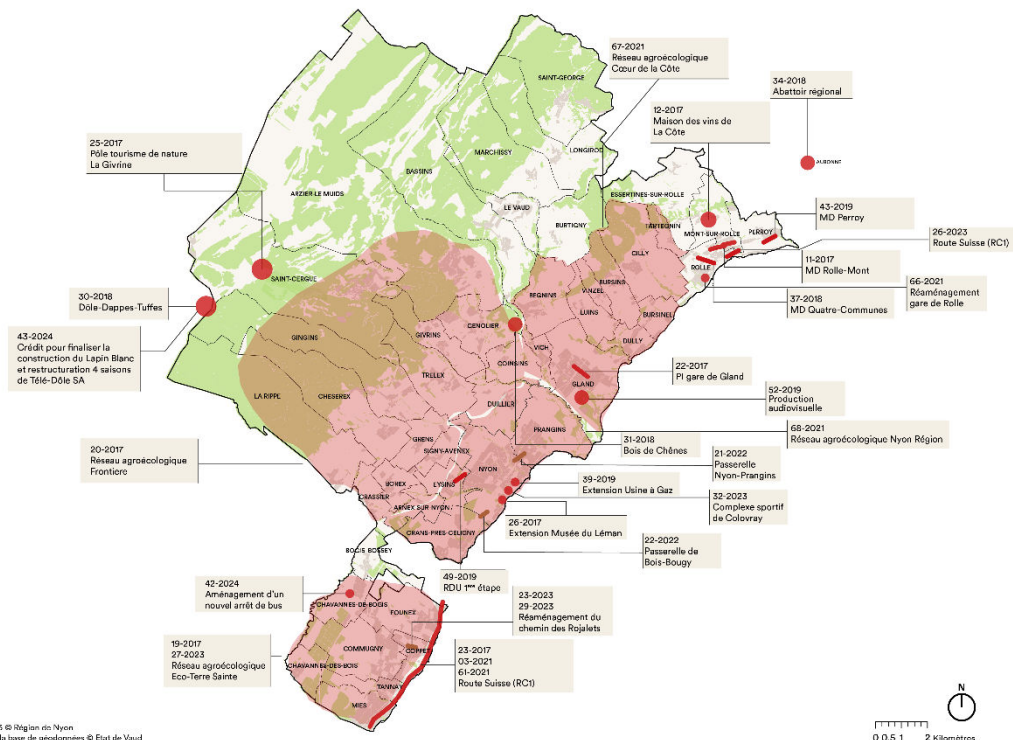
NUMÉRO	SUJET
47-2025	Reconduction du Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN)
	RESPONSABLE POLITIQUE
	Frédéric Mani

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Le Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) ayant fait ses preuves sur ses deux précédents exercices, le Comité de direction propose la reconduction du DISREN dans sa forme actuelle. La révision statutaire relative à son intégration dans les statuts de l'association reste dans la volonté du CoDir. Toutefois, le calendrier de reconduction du DISREN n'étant pas compatible avec celui d'une révision statutaire, le CoDir souhaite éviter que la Région et ses communes membres ne soient privées d'un outil d'investissement-clé dès la fin 2025.

Contexte / Enjeux

Lors de la dernière période de mise en œuvre, le DISREN a connu un vrai succès et a permis de financer des infrastructures diverses tant par leur nature que par leur localisation dans le district.



Avec 30 préavis acceptés, pour un montant DISREN total de CHF 14'035'100, l'outil mis en place atteint les objectifs fixés par la Région et permet une vraie solidarité entre les communes adhérentes au dispositif. Près de 100 millions de fonds tiers, notamment cantonaux et fédéraux, sur un coût total de CHF 168'744'389 de projets subventionnés par le DISREN ont ainsi pu être levés. Cela en fait un mécanisme de financement envié par les autres régions de notre Canton dont les essais dans leur périmètre n'ont pas encore été concluants.

Le Comité de direction est bien conscient que la principale faiblesse de l'outil porte sur la possibilité pour les communes membres de la Région de ne pas adhérer au but optionnel du DISREN. Cela crée des tensions par rapport aux membres qui ont décidé de ne pas jouer le jeu de la solidarité. Une intégration statutaire réglerait la situation mais pour l'heure, toutes les conditions cadre ne sont pas remplies pour une telle révision, notamment à cause de la révision en cours de la Loi sur les communes. Le Comité de direction a toujours encouragé les communes porteuses de projets DISREN à aller chercher des fonds tiers auprès des communes non-adhérentes au dispositif.

Enfin, les années 2020 à 2024 ont permis de montrer la force de l'outil pour soutenir la réalisation de projets à caractère régional portés par les différentes communes membres du dispositif. Ceci permet une vraie solidarité entre les communes adhérentes sur des objets dont elles n'ont pas seules la charge financière. Force est de constater que le DISREN est devenu un outil incontournable pour permettre aux collectivités locales d'aller chercher des fonds tiers importants pour la réalisation de leurs projets (Confédération, Canton, communes non-membres de la Région).

Objet de l'action proposée

Le Comité de direction propose de ne pas apporter de modification importante au mécanisme par rapport à la version actuelle en vigueur. Il s'avère que malgré la jeunesse de l'outil, celui-ci est suffisamment mature pour continuer à fonctionner sous sa forme actuelle. Les corrections apportées en 2019 ont porté leurs fruits.

Le Comité de direction propose d'autoriser la Région de Nyon à être porteuse d'un projet.

Fonctionnement du DISREN

Financement par cercles d'intérêt

Le **cercle porteur A** est directement responsable du projet. Il en assume les coûts de fonctionnement. Les critères minimaux pour constituer un cercle porteur A sont :

- être une des communes dans lesquelles le projet est réalisé et adhérente au DISREN
- être une association de communes, dont toutes sont adhérentes au DISREN et ont un intérêt direct au projet
- être la Région de Nyon, représentée par le Comité de direction

Une convention entre le cercle porteur A et la Région de Nyon doit être signée, au plus tard avant le versement des fonds votés au Conseil intercommunal.

Le **cercle porteur B** est constitué de communes apportant leur soutien au cercle porteur A. Pour constituer un cercle porteur B, les critères minimaux sont les suivants :

- être une commune hors DISREN, avec un intérêt direct au projet (moyennant convention avec cercle porteur A)
- être une commune DISREN avec un intérêt direct au projet, sans toutefois être territoriale

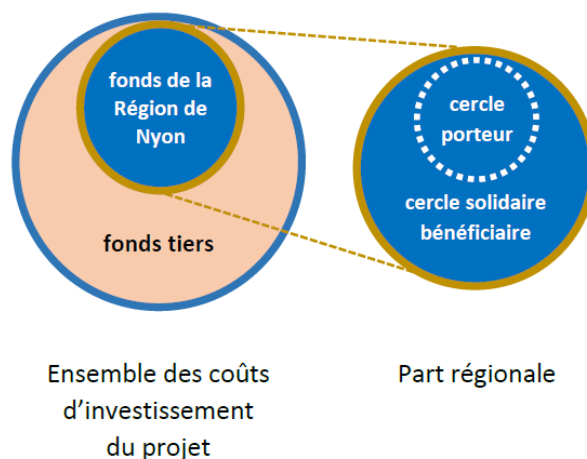
Le **cercle solidaire bénéficiaire** est constitué de communes répondant au critère minimal suivant :

- être une commune DISREN qui n'est pas porteuse du projet

Ce cercle peut être divisé en deux sous-groupes si les intérêts régionaux divergent fortement entre les communes qui le composent.

Il est important de souligner que le mécanisme du DISREN est destiné, comme son nom l'indique, à **financer des investissements**, et non des frais de fonctionnement. Ces derniers sont à couvrir par les porteurs du projet, qui doivent s'assurer de la viabilité de leur couverture.

Il convient de rappeler que le DISREN vise également — par la mise en commun ordonnée de contributions communales — à créer un fonds régional pour réaliser un projet, articulation qui permet de lever des **fonds tiers** (cantonaux et fédéraux notamment). Dans la pratique, ces fonds tiers se montent souvent au double de la part régionale.



Répartition financière au sein du cercle solidaire bénéficiaire

Le niveau de financement des investissements du cercle solidaire bénéficiaire varie selon le type de projet :

- Il repose pour moitié sur une participation en francs par habitant, sur la base de la population au 31 décembre précédant le vote du préavis (N-1).
- L'autre moitié provient d'une participation sur la base des impôts conjoncturels (IGI-DMU3)¹, lissés sur les trois années précédant le vote du préavis (N-1 à N-3).
- Une fois la clé de répartition définie (au moment du vote), celle-ci ne bouge plus durant toute la phase du projet, quelle que soit la durée de cette phase.

En cas d'écart entre les coûts prévus du projet et ses coûts réels une fois réalisé, le montant alloué par la Région de Nyon n'excédera pas la somme approuvée par le Conseil intercommunal. Il deviendra toutefois proportionnel au coût total du projet si celui-ci est finalement inférieur au coût total budgétisé.

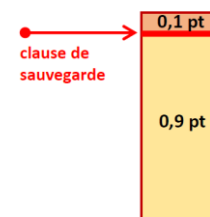
De plus, un montant correspondant à l'accompagnement opérationnel de la Région de Nyon peut être défini. Il se monte au maximum à 2% du montant de la part d'intérêt régional du projet.

Le montant annuel consenti ne peut excéder 0,9 point d'impôt communal. Au-delà, une clause de sauvegarde peut être activée.

¹ IGI : impôt sur les gains immobiliers. DMU : droits de mutation.

Clause de sauvegarde

Si une commune dépasse 0,9 point d'impôts d'investissement annuel, elle peut demander à activer sa clause de sauvegarde et ainsi ne pas payer les montants supérieurs à ce 0,9 point d'impôts. Le montant dépassant le 0,9 point d'impôt est refacturé aux autres communes selon la même répartition. Cette clause de sauvegarde est limitée à 0,1 point d'impôt par commune.



Maxima des contributions
du cercle solidaire bénéficiaire
(en point d'impôt communal)

Le montant total annuel théorique maximum qui pourrait être demandé à une commune s'élève donc à 1 point d'impôt communal.

Processus d'information et de contrôle

Pour chacun des préavis DISREN présentés, le Conseil intercommunal continuera à s'appuyer sur la Commission des investissements régionaux et la commission ad hoc, qui évalueront la substance des projets soumis.

Ce mode de faire présente l'avantage de permettre au plus grand nombre de délégués du Conseil intercommunal de disposer d'un examen détaillé des projets présentés. De plus, il garantit le respect durable des règles du DISREN pour l'attribution de financements aux projets.

Phases de projet

Chaque projet DISREN s'inscrivant dans la durée sera en principe subdivisé selon 4 phases distinctes : **étude de faisabilité, étude de projet, étude de réalisation et réalisation.**

	1 Etude de faisabilité	2 Etude de projet	3 Etude de réalisation	4 Réalisation
Financement	Budget ordinaire	DISREN	DISREN	DISREN
Organe de validation	Comité de direction ou Conseil intercommunal	Conseil intercommunal	Conseil intercommunal	Conseil intercommunal

Un projet DISREN peut être proposé à la Région de Nyon à tout moment. La part de financement régional du projet pourra dépendre de plusieurs facteurs dont le soutien habituel de la Région pour ce type de projet, le coût total du projet, l'implication de la Région et des communes-membres lors de l'élaboration dudit projet.

Idéalement, un porteur de projet devra contacter la Région de Nyon lors de la phase d'étude de faisabilité, afin de permettre à l'association de participer au projet dès l'élaboration du cahier des charges.

Reporting financier et décompte pour la péréquation

La Région de Nyon s'engage à produire, en début de chaque année civile, un relevé annuel des investissements consentis par chaque commune dans le cadre du DISREN. Elle fournira séparément à chacune d'entre elles le décompte la concernant au premier trimestre de l'année suivante.

Les dépenses thématiques seront mises en évidence dans ce décompte, afin de permettre aux boursiers communaux de les déduire dans le cadre de la péréquation intercommunale.

Durée du dispositif

Le Comité de direction propose de ne plus faire mention d'une durée pour la mise en œuvre du dispositif. L'exercice en cours montre qu'il n'y a pas de correctifs majeurs à apporter à l'outil. Les éventuelles adaptations seraient soumises au Conseil intercommunal par voie de préavis.

Toute commune adhérente au but optionnel DISREN peut sortir du dispositif moyennant le respect de la clause de sortie.

Clause de sortie

Dans le cas où une commune Cercle porteur A quitterait le mécanisme DISREN, elle devra rembourser la part solidaire aux mécanismes DISREN. Le montant à rembourser sera calculé au prorata du nombre d'années après la mise en œuvre du projet où le départ de la commune intervient. Le taux de remboursement est explicité dans la directive d'application du DISREN annexée à ce préavis.

Calendrier

05.03.2025	Adoption du préavis 47-2025 Reconduction DISREN par le Conseil intercommunal
01.04.2025-31.12.2025	Vote dans les conseils généraux et communaux des communes adhérentes du but optionnel DISREN
01.01.2026	Mise en œuvre de la nouvelle phase du DISREN

Communication

La décision du Conseil intercommunal sera communiquée dans les canaux de communication habituels de la Région de Nyon.

Arguments au sujet de l'intérêt de la mesure

Bénéfices pour la Région	La Région continue à proposer un outil d'investissement ayant fait ses preuves dans le financement de projets régionaux au bénéfice des communes membres et de leur population.
Bénéfices pour les communes	Les communes disposent d'un mécanisme permettant de réaliser des projets régionaux d'envergure au bénéfice de leur population et de lever des fonds tiers, ce qu'elles ne pourraient entreprendre seules.
Bénéfices pour les habitants	Les habitants disposent d'infrastructures et services de qualité à proximité, difficilement réalisables par les seuls moyens communaux.

Conclusion

Le Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) a fait ses preuves depuis ses débuts en 2017. Cet outil novateur a contribué au financement de 30 projets depuis sa mise en œuvre. Avec le retour et l'expérience de ces dernières années, le Comité de direction estime que le DISREN ne devrait plus porter sur une durée déterminée comme par le passé et propose donc de reconduire ce dispositif sans limite de temps. Le DISREN est devenu un outil incontournable pour permettre aux collectivités locales de mobiliser des fonds tiers importants pour la réalisation de projets à incidence régionale au bénéfice de notre population. La volonté du Comité de direction

reste d'intégrer le DISREN dans les buts principaux de notre association lors d'une prochaine révision statutaire.

Annexes

- Liste des communes adhérentes au but optionnel DISREN (état au 31.12.2024)
- Liste des préavis votés 2017-2024
- Directive d'application du DISREN

Décision du Conseil intercommunal

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal

vu le préavis du Comité de direction 47-2025 relatif à la reconduction du DISREN,
ouï le rapport de la Commission des investissements régionaux,
ouï le rapport de la Commission ad hoc,
attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,
décide de reconduire le Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) sous forme de but optionnel, au même coefficient qu'actuellement (1 point d'impôt, réparti en 0,9 point d'investissement et 0,1 point de sauvegarde),
de reconduire la règle du financement solidaire sur la base de la décision du Conseil intercommunal qui devra cumulativement obtenir la majorité simple des communes et qualifiée de deux tiers des voix,
de reconduire la demande aux communes pour le soutien solidaire sur la base de 50% de contribution en CHF/hab., et de 50% sur les rentrées IGI-DMU lissées sur les trois dernières années,
que le présent concept entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2026 lorsqu'il aura été validé cumulativement par les trois quarts des communes membres de la Région de Nyon et l'équivalent des trois quarts de la population représentée.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 9 janvier 2025, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Frédéric Mani
Président

Boris Mury
Secrétaire général



Liste des communes ayant adopté le but optionnel DISREN au 31.12.2024

- Arnex-sur-Nyon
- Arzier-Le Muids
- Begnins
- Borex
- Bursins
- Burtigny
- Chavannes-de-Bogis
- Chavannes-des-Bois
- Coinsins
- Coppet
- Crassier
- Duillier
- Dully
- Eysins
- Founex
- Genolier
- Gilly
- Gingins
- Givrins
- Gland
- Grens
- Luins
- Marchissy
- Mies
- Mont-sur-Rolle
- Nyon
- Perroy
- La Rippe
- Rolle
- Saint-Cergue
- Saint-George
- Signy-Avenex
- Tannay
- Tartegnin
- Trélex
- Le Vaud
- Vinzel



**Région
de Nyon**

DISPOSITIF D'INVESTISSEMENT SOLIDAIRE DE LA RÉGION
NYONNAISE (DISREN)

Directive d'application des modalités du DISREN

Janvier 2025



Fonctionnement du DISREN

Dispositions générales

La présente directive fixe les règles applicables à la sollicitation et l'utilisation du Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) par les communes membres de la Région de Nyon ayant rejoint le DISREN.

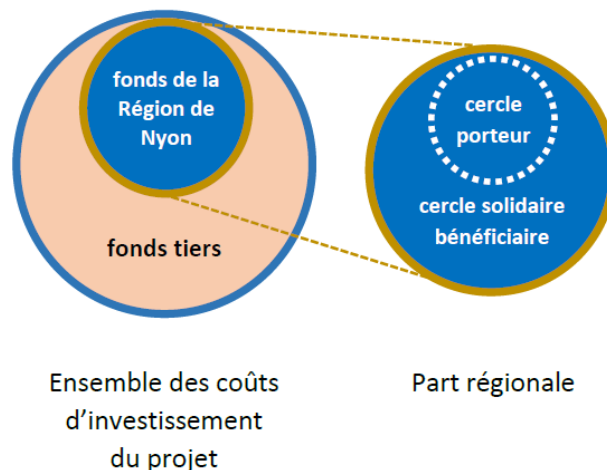
Contexte

La Région de Nyon s'est dotée, en 2016, d'un instrument de financement novateur et performant : le Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN). Les communes, associations ou privés souhaitant réaliser un projet, infrastructure ou équipement relevant de l'intérêt régional peuvent bénéficier d'un cofinancement de la Région de Nyon. Il forme un but optionnel pour les communes de la Région de Nyon, qui ont le choix d'adhérer ou non à ce mécanisme.

Principes

Financement par cercles d'intérêt

Le financement DISREN d'un projet régional se fait selon une logique de « cercles » de communes concernées à des degrés divers par ce projet. Ces cercles sont définis dans le premier préavis DISREN (Préavis 50-2015) soumis au Conseil intercommunal.



Cercle porteur A

Pour être membre du cercle porteur A, les conditions suivantes doivent être remplies :

- être une des communes sur lesquelles le projet est réalisé et adhérente au DISREN
- être une association de communes, dont toutes sont adhérentes au DISREN et ont un intérêt direct au projet

- être la Région de Nyon, représentée par le Comité de direction Si plusieurs communes font partie du cercle porteur A, une de celles-ci doit être nommée commune boursière.

Cercle porteur B

- Une commune DISREN avec un intérêt direct au projet, sans être territoriale

OU

- Une commune hors DISREN avec un intérêt direct au projet (une convention avec le cercle porteur A est établie dès le lancement du projet)

Cercle solidaire bénéficiaire

- Une commune DISREN qui n'est pas porteuse du projet

Le cercle solidaire bénéficiaire peut également être subdivisé en cercles A et B si les intérêts régionaux divergent fortement entre les communes qui le composent.

Obligations du cercle porteur A

Une convention est établie entre la Région de Nyon et le Cercle porteur A qui formalise la collaboration autour du projet régional.

La signature de cette convention intervient idéalement avant la votation du préavis DISREN par le Conseil intercommunal mais au plus tard avant le versement de la première tranche de subventions allouées par le DISREN.

Dans le cas où une commune Cercle porteur A quitterait le mécanisme DISREN, elle devra rembourser la part solidaire aux mécanismes DISREN. Le montant à rembourser sera calculé au prorata du nombre d'années après la mise en œuvre du projet où le départ de la commune intervient, le taux correspondant sera appliqué :

Nombre d'années de départ après la clôture du préavis	Taux de remboursement de la part solidaire
< 1 année	100%
1 année	90%
...	...
9 années	10%
10 années	0%

Si le DISREN est arrêté par la Région de Nyon, la/les commune/s Cercle porteur A ne devra/ont pas rembourser les montants versés.

Projet régional

La définition du projet régional pouvant bénéficier d'un financement au moyen du DISREN doit répondre aux critères suivants :

- Inscrit ou inscriptible à (au moins) une politique sectorielle de la Région de Nyon
- Conforme à la planification générale de la Région de Nyon
- Unique
- Infrastructure ouverte à la population de la Région
- Viabilité à long terme

- Plus-value du projet dans son domaine
- Clientèle connue ou Public cible défini
- Optimisation des fonds tiers
- Partenariats engagés
- Fonds propres disponibles
- Qualité des ressources engagées

Phases du projet

Chaque projet régional s’inscrivant dans la logique du DISREN est subdivisé en principe en 4 phases distinctes :

	1 Etude de faisabilité	2 Etude de projet	3 Etude de réalisation	4 Réalisation
Cercles DISREN	Prédétermination	Consolidation	Validation	
Organe de validation	Comité de direction ou Conseil intercommunal	Conseil intercommunal (crédit d’étude)	Conseil intercommunal (crédit d’étude)	Conseil intercommunal (crédit de réalisation)
Financement	Budget ordinaire (cotisations)	DISREN	DISREN	DISREN

Un projet DISREN peut être proposé à la Région de Nyon à tout moment (et dans n’importe quelle phase). Mais idéalement, un porteur de projet devra contacter la Région de Nyon dès la phase d’étude de faisabilité, afin de permettre à la Région de Nyon et ses organes de se déterminer sur la pertinence du projet régional et par la même participer à l’élaboration du cahier des charges.

Mécanismes de financement et fonds tiers

Le mécanisme du DISREN est destiné à subventionner des investissements et non des frais de fonctionnement.

La mutualisation des ressources via le DISREN permet la levée de fonds tiers importants pour la réalisation du projet régional. Il peut s’agir notamment de fonds cantonaux et fédéraux. Les fonds tiers revêtent une part importante du financement du projet.

Les fonds tiers doivent être explicités dans tout préavis DISREN soumis au Conseil intercommunal.

Répartition financière entre les cercles

L’investissement se répartit entre les cercles porteurs A et B en fonction de la nature du projet régional défini et selon leurs propres accords et/ou convention.

Une commune porteur B hors DISREN finance les projets régionaux selon un ratio au minimum de 1.5 du financement de la commune porteur A.

La répartition des participations entre le(s) cercle(s) porteur(s) et solidaire(s) bénéficiaire(s) dépend également de la nature du projet régional. Elle repose néanmoins sur quatre grands principes :

1. Le critère de « famille » : les investissements pour des projets de même nature se font selon les mêmes proportions pour chaque cercle (par exemple, la mobilité douce).
2. Le critère du « coût par habitant » : le coût par habitant du cercle porteur doit être supérieur à celui du cercle solidaire bénéficiaire.
3. Le montant disponible au budget de la Région de Nyon pour le financement des projets régionaux est limité par la contribution maximale annuelle des communes (au maximum environ CHF4.5mio par année). Plan des investissements disponible pour la commission des investissements au moment des discussions sur les préavis DISREN (prévisibilité).
4. Une demande pour un projet régional doit être soumise au Comité de Direction au moins une année avant le vote du préavis au Conseil intercommunal pour ledit projet.

Le mode de répartition des charges d'investissement entre les cercles doit être explicité dans tout préavis DISREN soumis au Conseil intercommunal (CI). La répartition définie au moment du vote du CI ne peut plus être modifiée durant la phase de projet financée par le préavis, quelle que soit sa durée.

En cas d'écart entre les coûts prévus du projet et ses coûts réels une fois réalisé, le montant alloué par la Région de Nyon n'excèdera pas la somme approuvée par le Conseil intercommunal. Il deviendra toutefois proportionnel au coût total du projet si celui-ci est finalement inférieur au coût total budgétisé.

Répartition financière au sein du cercle solidaire bénéficiaire

La répartition financière dans le cercle bénéficiaire se décompose comme suit :

- La moitié du financement repose sur une participation en franc par habitant, sur la base de la population de la commune au 31 décembre précédant le vote du préavis.
- L'autre moitié provient d'une participation sur la base des impôts conjoncturels (IGI-DMU¹) lissés sur les trois années précédant le vote du préavis.

Ces informations sont disponibles dans le décompte pour la péréquation intercommunale mis à disposition par le Canton de Vaud chaque année.

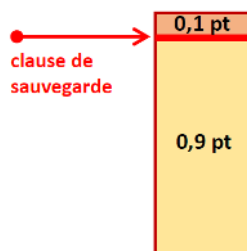
La clé de répartition est définie lors du premier exercice comptable, celle-ci n'est plus modifiée.

Il existe des règles quant à la contribution maximale du cercle solidaire. Le montant annuel consenti ne peut excéder 0.9 point d'impôt communal. Au-delà la clause de sauvegarde peut être activée.

¹ IGI : impôt sur les gains immobiliers. DMU : droits de mutation.

Clause de sauvegarde

Quand une commune dépasse 0.9 point d'impôts d'investissement annuel, elle peut demander à activer sa clause de sauvegarde et ainsi ne pas payer les montants supérieurs à ce 0.9 point d'impôts. Le montant dépassant le 0.9 point d'impôt est refacturé aux autres communes selon la même répartition. Cette clause de sauvegarde est limitée à 0.1 point d'impôts par commune.



Maxima des contributions
du cercle solidaire bénéficiaire
(en point d'impôt communal)

Conditions de versement de la subvention

La subvention régionale accordée est un montant maximum. En effet, il s'agit d'un montant avec un plafond fixe défini dans le préavis DISREN. S'il devait y avoir un dépassement de budget lors de la phase de projet subventionnée, le montant de la subvention ne serait pas revu à la hausse. En revanche, si le projet s'avérait être moins onéreux que budgété, seul le montant effectif correspondant au pourcentage défini dans le préavis sera versé en subvention.

Des acomptes de la subvention peuvent être versés pendant la phase de projet, jusqu'à hauteur de 80% du montant total. Le solde est versé à la clôture de la phase du projet.

Si le cercle porteur A abandonne une phase de projet en cours, aucun subventionnement n'est accordé et les éventuels acomptes versés devront être restitués.

Ce procédé est valable pour toutes les phases d'un projet régional.

Facturation aux communes

En principe, l'appel de fonds de la part de la Région de Nyon intervient dans le premier trimestre suivant la votation au Conseil intercommunal. Ceci selon le plan de décaissement suivant : 70% de la somme due la première année, 15% par année pour les deux années suivantes.

Si l'intégralité des fonds n'est pas dépensée pour le financement de la phase de projet, le remboursement du solde interviendra au pro rata et selon la clé de répartition inscrite dans la fiche DISREN du préavis voté par le CI.

Rapports annuels et péréquation

En début de chaque année civile, la Région de Nyon produit un relevé annuel des investissements consentis par chaque commune dans le cadre du DISREN.

En outre, un décompte spécifique à chaque commune lui sera fourni séparément au premier trimestre de l'année suivante. Les dépenses thématiques y sont mises en évidence afin de faciliter aux boursiers communaux l'établissement du questionnaire des dépenses thématiques admises dans le cadre de la péréquation intercommunale.

Au surplus, un rapport annuel du DISREN sera édité chaque année pour renseigner l'ensemble des communes adhérentes au dispositif.

Accompagnement opérationnel

Un montant correspondant à l'accompagnement opérationnel de la Région de Nyon peut être défini. Il se monte au maximum à 2% du montant de la part d'intérêt régional du projet.

Les détails des frais et leur répartition sont définis dans la convention entre le cercle porteur A et la Région. En règle générale, ce montant sera déduit du versement de la part du cercle solidaire bénéficiaire.



Liste des projets DISREN 2017-2024

Préavis	Description	Investissement			Part régional		
		Total	Tiers/Local	Région	Part Porteur	Part Solidaire	
2017	11	Liaison MD Rolle-Mont-sur-Rolle	110 000	-	110 000	70 000	40 000
	12	Maison des vins de la Côte	255 000	152 000	103 000	48 000	55 000
	19	réseau OQE Eco-Terre-Sainte II	442 500	193 275	249 225	152 027	97 198
	20	Réseau OQE Frontière II	1 348 530	1 068 530	280 000	170 800	109 200
	22	Passage inférieur de la gare régionale de Gland	10 450 543	8 613 196	1 837 347	1 378 010	459 337
	23	Requalification RC1 Mies-Founex	25 020 000	22 000 000	3 020 000	1 721 400	1 298 600
	25	Parking Givrine, mise en place et passages sous-voie	574 560	225 000	349 560	88 788	260 772
26	Extension du Musée du Léman	1 119 860	685 542	434 318	344 198	90 120	
		39 320 993	32 937 543	6 383 450	3 973 223	2 410 227	
2018	30	Dappes-Dôle investissements totaux	16 234 272	14 101 472	2 132 800	159 960	1 972 840
	31	Réhabilitation de la ferme du Bois de Chênes	5 335 000	4 295 000	1 040 000	740 000	300 000
	34	CARRE Abattoir régional	3 870 000	3 499 000	371 000	96 460	274 540
	37	MD Rolle_Perroy - Secteur 1 Rolle Quatre-Communes	385 676	154 271	231 405	173 405	58 000
		25 824 948	22 049 743	3 775 205	1 169 825	2 605 380	
2019	39	Extention Usine a Gaz	16 308 000	3 734 330	12 573 670	11 995 281	578 389
	42	Maison de vins de la Côte	4 956 800	3 900 000	1 056 800	400 527	656 273
	43	Aménagements cyclables traversée Perroy	3 630 030	2 812 500	817 530	613 147	204 383
	49	RDU Eysins	570 000	442 320	127 680	95 680	32 000
	52	Soutien à l'équipement audiovisuelle du district	200 000	-	200 000	100 000	100 000
		25 664 830	10 889 150	14 775 680	13 204 635	1 571 045	
2021	65	Aménagement du col de la Givrine - phase 2	2 196 000	777 676	1 418 324	283 665	1 134 659
	66	Réaménagement plateforme interm. Gare de Rolle	5 164 692	3 915 285	1 249 407	937 055	312 352
	67	Réseau agro Cœur de la Côte - phase 2	1 615 000	1 351 230	263 770	161 073	102 697
	68	Réseau agro Nyon Région - phase 2	1 442 600	1 028 536	414 064	329 261	84 803
	3	Requalif de la RC1 en traversée de Coppet	3 658 250	2 199 927	1 458 323	1 093 742	364 581
		14 076 542	9 272 654	4 803 888	2 804 796	1 999 092	
2022	21	Aménagement passerelle mode doux Nyon-Prangins	6 329 173	5 569 672	759 501	569 626	189 875
	22	Aménagement passerelle mode doux Bois-Bougy	6 926 221	5 540 977	1 385 244	1 038 933	346 311
		13 255 394	11 110 649	2 144 745	1 608 559	536 186	
2023	26	Requalification RC1 - Traversée de Rolle	4 159 000	1 843 017	2 315 983	173 6987	578 996
	27	Réseau agro Terre Sainte - phase 3	549 315	282 872	266 443	152 680	113 763
	29	Réaménagement des Rojalets à Coppet	885 294	627 058	258 236	193 677	64 559
	32	Complexe multisport de Colovray	39 933 000	6 275 000	33 658 000	32 158 000	1 500 000
		45 526 609	9 027 947	36 498 662	34 241 344	2 257 318	
2024	42	Aménagement arrêt de bus Chavannes-de-Bogis	133 443	6 154	127 289	95 467	31 822
	43	Restructuration TÉLÉ-Dôle SA	4 941 630	2 317 600	2 624 030	-	2 624 030
		5 075 073	2 323 754	2 751 319	95 467	2 655 852	
TOTAL		168 744 389	97 611 440	71 132 949	57 097 849	14 035 100	



NUMÉRO	SUJET
48-2025-FRM	Demande de crédit de CHF 221'511 TTC pour le financement de courses expérimentales sur la ligne 815 Nyon-Gingins pour l'année d'horaire 2025
	RESPONSABLE POLITIQUE
	Gérard Produit

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Dans le cadre du changement d'horaire 2024, la ligne de bus régionale 10.815 Nyon-Gingins a bénéficié d'une amélioration d'offre importante : généralisation de la cadence à la demi-heure en journée et en semaine sur toute la ligne ; courses au quart d'heure en heures de pointe du matin et du soir entre la gare de Nyon et Signy, centre commercial. Ces dernières devaient impérativement être commandées au plus tard à la fin de l'été 2023 pour être intégrées à l'horaire suivant. C'est pourquoi les Communes de Grens, Eysins et Signy-Avenex ont décidé de les financer à 100%, car le dispositif du fonds régional pour une mobilité collective et innovante, via lequel ce type de projet peut être soutenu, n'a été validé par l'ensemble des communes partenaires qu'en fin d'année 2023. Un crédit d'un montant de CHF 221'511 TTC est donc sollicité au titre de l'axe 1 - Exploitation, pour le financement intégral des courses expérimentales circulant au quart d'heure entre Nyon et Signy, pour l'année d'horaire 2025.

Contexte / Enjeux

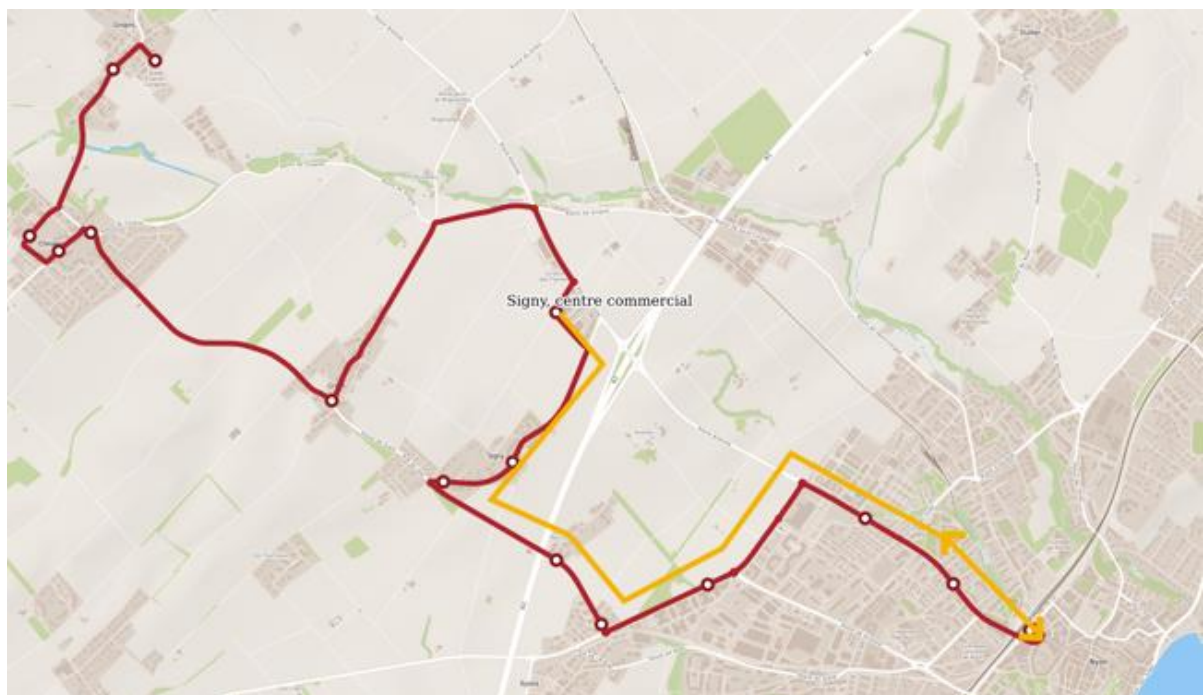
Le premier programme relatif au développement des transports publics mis en place en 2010 a permis la concrétisation de nombreuses mesures en matière de développement d'offre, d'aménagements priorisant les transports publics, d'accompagnement et d'actions de sensibilisation en faveur des transports publics. Les efforts déjà engagés depuis 13 ans doivent se poursuivre et le renforcement de l'offre en transports publics reste une priorité pour la Région de Nyon pour encourager le report modal.

Cet objectif constitue un travail important à mener dans le cadre du nouveau fonds régional de mobilité, au titre de l'axe 1 relatif à l'exploitation. Le fonds permettra ainsi de financer des expérimentations de courses supplémentaires sur les lignes de bus régionales, afin d'offrir aux usagers de meilleures cadences : cadences à la demi-heure toute la journée, cadences au quart d'heure aux heures de pointe selon la fréquentation de la ligne.

La ligne de bus régionale 10.815 exploitée par l'entreprise Transports Publics de la région Nyonnaise (TPN) relie les Communes de Gingins, Chésereux, Grens, Signy-Avenex, Eysins à la gare de Nyon. Elle dessert des sites importants générateurs de forte fréquentation tels que la zone d'activités de Terre Bonne à Eysins qui compte aujourd'hui plus de 1200 emplois, le centre commercial situé à Signy-Avenex qui comprend actuellement 450 emplois et accueille entre 4000 et 6000 visiteurs par jour.

Au nord du centre commercial se développe une nouvelle zone d'activités, Signy-Park : l'entreprise Cytiva y accueille déjà 200 collaborateurs et l'école Moser, qui a ouvert ses portes en août 2024, compte 80 collaborateurs et 600 élèves. A terme, Signy-Park accueillera au total près de 400 emplois.

La ligne 10.815 connaît une progression constante de sa fréquentation depuis sa création. Entre 2013 et 2023, la fréquentation de la ligne a augmenté de 31,5 % pour atteindre 289'017 voyageurs. A la faveur de cette évolution positive de la fréquentation et dans la perspective du développement du site de Signy-Park, le Canton de Vaud a décidé, à l'horaire 2024, de renforcer l'offre de cette ligne en rajoutant 9,5 paires de courses supplémentaires entre Nyon et Gingins dans le cadre des mesures du Plan Climat vaudois afin de généraliser la cadence à la demi-heure en journée la semaine. En parallèle, les Communes de Grens, Signy-Avenex et Eysins ont décidé de financer 10 paires de courses supplémentaires, afin d'offrir à la population des bus au quart d'heure en heures de pointe du matin et du soir la semaine, entre Nyon et Signy, centre commercial. A l'horaire 2024, la ligne 10.815 Nyon-Gingins comptait au total 42,5 paires de courses contre 23 à l'horaire 2023.



— Tracé ligne 815 Nyon - Gingins cadence demi-heure

— Tracé ligne 815 – Courses au quart d'heure entre la gare de Nyon et Signy, centre commercial

Objet de l'action proposée

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau fonds pour une mobilité régionale collective et innovante (FRM), le renforcement de l'offre de transports publics est une priorité. Afin de la rendre plus attractive et de favoriser le report modal, l'axe 1 du programme vise à financer des expérimentations de courses supplémentaires sur les lignes de bus régionales. Les 10 paires de courses supplémentaires financées aujourd'hui à 100% par les Communes de Grens, Signy-Avenex et Eysins pour offrir aux usagers des bus au quart d'heure en heures de pointe du matin et du soir la semaine, entre la gare de Nyon et Signy, centre commercial, entrent complètement dans la logique des expérimentations à engager. En effet, au regard du développement du site de Signy-Park, il est indispensable de développer une offre de transports publics attractive en heures de pointe, afin

d'inciter les usagers à prendre le bus et minimiser ainsi les impacts en matière de trafic routier, déjà soutenu dans ce secteur.

Les 10 paires de courses supplémentaires s'échelonnent entre 7h et 8h30 le matin, puis entre 15h30 et 18h le soir au départ de Nyon.

Heures de pointe du matin		Heures de pointe du soir	
Sens Nyon-Signy	Sens Signy-Nyon	Sens Nyon-Signy	Sens Signy-Nyon
07h00	07h13	15h30	15h44
07h30	07h43	16h00	16h14
08h00	08h13	16h30	16h44
08h30	08h43	17h00	17h14
		17h30	17h44
		18h00	18h14

En tout état de cause, selon les premières analyses de la fréquentation communiquées par l'entreprise TPN pour l'année 2024, la fréquentation de la ligne a augmenté de 34% entre 2023 et 2024. A la suite de l'ouverture de l'école Moser en août 2024, il est récurrent que les bus soient surfréquentés lors de la sortie des élèves l'après-midi. Il apparaît donc incontestable que le renforcement de l'offre sur une ligne de bus favorise un changement de comportement des usagers qui délaissent ainsi plus volontiers leur voiture au profit des transports publics.

Financement

Afin de continuer dans cette dynamique et conformément aux critères d'éligibilité énoncés dans le règlement du fonds régional pour la mobilité 2024-2034, une contribution financière est sollicitée au titre de l'axe 1 – Exploitation, selon les modalités suivantes :

- Les expérimentations sont engagées pour **une période d'un an, soit pour l'année d'horaire 2025 uniquement**, conformément au calendrier budgétaire du Trafic Régional de Voyageurs (TRV) décidé par l'Office Fédéral des Transports mi-novembre 2024. Ainsi, contrairement aux procédures habituelles qui suivaient un rythme de calendrier biennal, la procédure de commande du TRV pour les années d'horaire 2025 et 2026 s'effectuera de manière séparée. Parallèlement, le règlement du fonds régional de mobilité prévoit un engagement financier sur 2 ans, en phase avec le calendrier biennal du TRV. Un nouveau préavis sera donc présenté en fin d'année 2025 pour l'année d'horaire 2026.
- Le fonds régional de mobilité **financera à 100%** les 10 paires de courses expérimentales sur la ligne 815 entre Nyon et Signy (financées en 2024 par les communes territoriales).
- Les expérimentations liées à la mise en place de courses supplémentaires sur une ligne de transport public régionale sont engagées à condition que :
 - o le taux de couverture des charges de la ligne atteigne le seuil minimal imposé par l'Office Fédéral des Transports (OFT) : 10% jusqu'à un nombre de 18 paires de courses/jour et 20% pour un nombre supérieur à 18 paires de courses/jour.
 - o le critère adéquation offre-demande édicté par l'OFT dans le cadre du TRV soit respecté. Ainsi, la Confédération établit le nombre de paires de courses par jour (l'offre) agréées par le TRV sur la base de la fréquentation observée sur le tronçon déterminant, à savoir le tronçon le plus chargé situé à plus d'1,5 km de la gare (la demande).

En 2023, le taux de couverture de la ligne 815 est de 25,6%. Celui-ci est en croissance pour l'année 2024. Le critère d'adéquation offre-demande est respecté selon la table de l'OFT, puisque le

nombre de paires de courses par jour agréé par le TRV est de 32,5 et correspond à une fréquentation estimée de 1130 voyageurs sur le tronçon le plus chargé.

Au regard de l'augmentation attendue du nombre de voyageurs sur le tronçon déterminant entre 2023 et 2024 (+ 40%), et du développement du site de Signy-Park en 2024, il est vraisemblable que cette fréquentation continue sa progression grâce à la pérennisation de l'offre proposée aux usagers sur cette ligne, notamment les courses au quart d'heure déployées en heures de pointe du matin et du soir entre Nyon et Signy. En tout état de cause, l'augmentation de la fréquentation sur le tronçon le plus chargé constitue un objectif indispensable pour que le financement des expérimentations puisse être repris par le mécanisme financier du TRV.

Selon l'offre financière remise par l'entreprise TPN le 30 septembre 2024 à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), le montant des prestations relatif aux 10 paires de courses expérimentales circulant au quart d'heure en heures de pointe du matin et du soir entre Nyon et Signy pour l'année d'horaire 2025 est évalué à **CHF 221'511 TTC**.

Conformément aux critères d'éligibilité identifiés dans le cadre du fonds régional de mobilité énoncés ci-dessus et au montant de l'enveloppe disponible au titre de l'axe 1 – Exploitation d'environ CHF 480'000 TTC/an, hors accompagnement opérationnel, **le montant de la participation régionale au titre du présent préavis s'élève donc à CHF 221'511 TTC**.

Calendrier

15 décembre 2024	Changement d'horaire des transports publics 2025
5 mars 2025	Vote du préavis intercommunal
Mi-mars 2025	Signature de la convention entre le Canton de Vaud, TPN et la Région de Nyon relative au financement des courses expérimentales de la ligne 815 pour l'horaire 2025
Décembre 2025	Présentation d'un nouveau préavis pour l'horaire 2026

Communication

Des actions de communication sont menées à chaque changement d'horaire pour informer les usagers, via les canaux habituels de la Région de Nyon.

Arguments au sujet de l'intérêt de la mesure

Bénéfices pour la Région	Poursuite du développement de l'offre en transports publics, afin d'encourager le report modal.
Bénéfices pour les communes	Soutien financier pour continuer les expérimentations de courses de transports publics payées intégralement à l'horaire 2024 par les Communes de Grens, Signy et Eysins.
Bénéfices pour les habitants	Offre attractive pour les usagers, propice à un renoncement de l'utilisation de la voiture.

Conclusion

Cette demande de crédit pour le financement de courses expérimentales circulant sur la ligne de bus régionale 10.815 entre Nyon et Signy en heures de pointe du matin et du soir pour l'année d'horaire 2025 répond pleinement à l'objectif de renforcement de l'offre de transports publics identifié dans le cadre du nouveau fonds régional de mobilité. Le développement de ce type

d'offres favorise un changement de comportement chez les usagers qui délaissent plus volontiers leur voiture au profit des transports publics et encourage ainsi le report modal.

Décision du Conseil intercommunal

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal

vu le préavis du Comité de direction 48-2025-FRM relatif à une demande de crédit de CHF 221'511 (TTC),

ouï le rapport de la Commission ad hoc,

ouï le rapport de la Commission mobilité,

attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide d'accorder le crédit de CHF 221'511 (TTC) pour le financement de courses expérimentales sur la ligne 815 Nyon-Gingins pour l'année d'horaire 2025.

d'imputer le montant total de CHF 221'511 (TTC) sur le fonds mobilité affecté.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 5 décembre 2024, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Frédéric Mani
Président

Boris Mury
Secrétaire général



NUMÉRO	SUJET
49-2025	Financement de la carte Explore par le Fonds régional d'aide au tourisme (2025-2027)
	RESPONSABLE POLITIQUE
	Stéphane Jayet

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

La Région de Nyon a lancé le 1^{er} juin 2023 la carte Explore, une carte d'hôte qui intègre la gratuité des transports publics et différents avantages pour les touristes qui passent au minimum une nuit dans un hébergement marchand de la région. Le financement du développement et du déploiement était prévu par le préavis 16-2022 pour les années 2023 à 2024. Afin de poursuivre la diffusion de la carte Explore depuis le 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2027, la Région de Nyon sollicite un nouveau crédit dans le cadre du Fonds régional d'aide au tourisme (FRAT).

Contexte

Dans le district de Nyon, le secteur du tourisme connaît un fort développement comme en témoigne la fréquentation des hôtels en 2023 qui a atteint un record historique avec près de 222'000 nuitées, soit une hausse de 14% par rapport à 2022. Les données provisoires pour 2024 indiquent une poursuite de cette tendance.

Au cours des dernières années, conjointement aux efforts de promotion menés par Nyon Région Tourisme, la Région de Nyon a travaillé au développement de l'offre touristique avec de nouvelles infrastructures qui doivent permettre de consolider cette tendance. A ce titre, la construction des nouvelles installations de l'Usine à Gaz, l'aménagement du Col de la Givrine, l'ouverture de la Maison des vins de La Côte ou encore le développement du domaine Jura sur Léman constituent des réalisations majeures pour le tourisme régional.

En parallèle, le parc hôtelier s'est considérablement développé depuis 2022 avec environ 50% de chambres supplémentaires liées principalement à la création de deux nouveaux établissements à Nyon et Founex. Le territoire compte une quarantaine d'établissements hôteliers pour environ 1200 chambres.

Lancement de la carte Explore le 1^{er} juin 2023

C'est dans ce contexte que la Région de Nyon a lancé le 1^{er} juin 2023 la carte Explore avec le préavis 16-2022 adopté le 29 septembre 2022 par le Conseil intercommunal. La carte Explore est une carte d'hôte qui est offerte aux visiteurs touristiques à partir d'une nuit passée dans un hébergement marchand de la région (hôtel, auberge de jeunesse, Bed & Breakfast). Elle permet de voyager en bus ou en train 2^e classe dans l'ensemble des zones tarifaires Mobilis du district de Nyon. Remise sous la forme d'un e-mail contenant un QR-code faisant office de titre de transport, elle encourage les visiteurs à découvrir la région tout en réduisant l'impact environnemental de leurs déplacements.

Les visiteurs dotés de la carte Explore bénéficient par ailleurs de rabais et d'offres exclusives auprès de prestataires de loisirs.

Le préavis 16-2022 prévoyait le financement de la carte Explore pour une première période de deux ans, de 2023 à 2024. Cette première phase a permis de tester le fonctionnement de la carte et de tirer de premiers enseignements.

Afin de pérenniser et développer la carte Explore, le présent préavis propose le financement de la carte Explore pour une nouvelle période, du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2027, soit trois ans.

Révision du règlement de la taxe de séjour et taxe sur les résidences secondaires

Cette demande de financement s'inscrit en parallèle de l'entrée en vigueur, depuis le 1^{er} janvier 2025, du nouveau règlement de la taxe de séjour et taxe sur les résidences secondaires.

Le nouveau règlement doit permettre d'améliorer les recettes issues de la taxe de séjour grâce à une évolution des taux de perception de la taxe pour les différentes catégories d'hébergement, ainsi qu'un renforcement de l'efficacité des mécanismes de prélèvement. Les montants affectés au Fonds régional d'aide au tourisme doivent ainsi progresser dès l'année 2025 et permettre le financement dans la durée de la carte Explore.

Enjeux

La mobilité est une composante essentielle de la chaîne de prestations touristiques, comme l'hébergement, la restauration ou les lieux de visite. De nombreuses destinations suisses disposent d'une carte d'hôte proposant par ce moyen différents avantages à leurs visiteurs, dont, dans de nombreux cas, la gratuité des transports publics.

Le tourisme régional connaît un développement significatif qui repose cependant encore fortement sur le tourisme d'affaires et concerne avant tout la partie littorale du district. Un enjeu important pour le tourisme régional réside dans le développement du tourisme de loisirs. En effet, le tourisme de loisirs doit permettre de développer l'image et la notoriété touristique de la région, de diffuser davantage de flux touristiques au sein du périmètre régional et de générer davantage de retombées économiques pour les acteurs locaux.

Enfin, un des enjeux importants liés à la carte Explore réside dans la nécessité d'encourager le report modal vers les bus et les trains dans le cadre des déplacements touristiques.

Objet de l'action proposée

La carte Explore est offerte aux visiteurs qui passent au moins une nuit dans un hébergement partenaire situé dans le district de Nyon. Pour ce faire une convention est passée entre la Région de Nyon et les hébergeurs afin de préciser les engagements et responsabilités de chaque partie. La carte Explore est diffusée uniquement dans les communes adhérentes au règlement de la taxe de séjour, le financement du projet étant assuré par le FRAT.

Concrètement, lors de son arrivée dans un hébergement touristique partenaire, le visiteur reçoit au moment du check-in une carte dématérialisée envoyée par e-mail. Cette carte présente un QR-code qui permet l'accès aux différents modes de transport public.

La carte Explore constitue désormais un outil important au service du tourisme régional et présente plusieurs avantages, notamment :

- Inciter à l'utilisation des transports publics dans le cadre des déplacements touristiques
- Faciliter l'accès aux loisirs pour les visiteurs et développer la fréquentation des sites
- Prolonger les séjours et augmenter les nuitées (environ 222'000 nuitées en 2023)
- Promouvoir l'offre hôtelière et contribuer à son attractivité
- Contribuer à l'image et la notoriété touristique régionale

Bilan de la mise en œuvre du 1^{er} juin 2023 au 31 décembre 2024

Le travail initial mené par la Région a permis la mise en place et le déploiement du système de gestion et d'émission de la carte. Les hébergeurs ont été formés à ce système et des conventions ont été passées avec chacun d'entre eux, afin de définir les rôles et responsabilités de chaque partie.

Nyon Région Tourisme, dans le cadre des tâches qui lui sont confiées par la Région, a ensuite engagé un important travail de communication et de promotion destiné à faire connaître la carte Explore. Les principales actions réalisées par Nyon Région Tourisme sont détaillées en annexe. A fin novembre 2024, trente-trois hébergements diffusaient la carte Explore dans le district.

Du 1^{er} juin 2023 au 31 décembre 2024, ce sont au total 73'081 réservations qui ont reçu la possibilité de générer la carte Explore (une réservation concerne une ou plusieurs personnes voire des groupes), représentant 235'839 nuitées. Au final, 17'282 cartes Explore ont été émises de manière effective sur la période.

Les données détaillées de la diffusion figurent en annexe au présent préavis.

Organisation et fonctionnement

La Région de Nyon a travaillé à la mise en place du projet, en partenariat avec Nyon Région Tourisme ainsi que les principaux partenaires concernés (transporteurs, Hôtellerie Suisse section La Côte, etc.) jusqu'au 1^{er} juin 2023. Une fois le projet en place, la Région de Nyon a confié à Nyon Région Tourisme la gestion courante de la carte Explore.

Pour cela, une participation du FRAT est attribuée à Nyon Région Tourisme au titre de la gestion opérationnelle du projet à hauteur de CHF 20'000 par an, en complément de la couverture des frais liés aux transports publics et des frais de gestion et de distribution de la carte. Ces frais de gestion liés au projet ne sont pas compris dans la part des recettes des taxes de séjours dévolues à NRT.

La convention passée entre la Région de Nyon et Nyon Région Tourisme prévoit la réalisation des tâches suivantes par l'Office du tourisme régional :

- Le pilotage du système de gestion et d'émission, en relation avec la Région de Nyon et le prestataire Omnisoftory
- La participation à la sensibilisation et la formation des hébergeurs
- La gestion des relations avec les hébergeurs, particulièrement le recueil et la gestion des difficultés et questions posées par les hébergeurs
- La communication et l'information auprès du grand public
- Le suivi statistique de la diffusion des cartes
- L'évaluation de l'utilisation de la carte via des sondages ponctuels

Budget

Le coût du projet est composé des postes de dépenses suivants :

- Des frais fixes liés au système de gestion et de distribution
 - Prestations d'hébergement et de maintenance pour CHF 12'400 TTC/an
 - Frais de gestion opérationnelle : CHF 20'000 TTC/an

Pour tenir compte des aléas éventuels et pouvoir intégrer de possibles adaptations et développements du système de gestion et de distribution, il est proposé d'intégrer un budget complémentaire de CHF 7600/an. Au vu de ces éléments, le montant total des frais fixes pour la période 2025 à 2027 est évalué à CHF 40'000 maximum/an.

- Des frais variables liés aux transports publics

Selon le forfait établi par Mobilis, le coût unitaire est fixé à **CHF 1.21 TTC** par nuitée réalisée dans les hébergements partenaires jusqu'au 31 mai 2025 puis **CHF 1.25 TTC** par nuitée du 1^{er} juin 2025 au 31 décembre 2027. Cette évolution du coût fait suite à une évolution des grilles tarifaires de Mobilis intervenue en fin d'année 2023.

Pour information, le prix public d'une carte de transport journalière est de CHF 57.60 (soit le plein tarif Mobilis pour une carte journalière 2^e classe 15 zones et plus).

Financement

Concernant le financement de la carte, tel que cela avait été mis en évidence par l'étude préalable menée pour la mise en place de la carte de transport, celui-ci serait assuré par les recettes de taxe de séjour allouées au Fonds régional d'aide au tourisme. Ce principe présente l'intérêt d'apporter aux hébergeurs comme aux visiteurs un bénéfice direct lié à cette taxe.

La situation du FRAT permet d'envisager la couverture des frais fixes et des frais variables pour les années 2025 à 2027. Le fonds présente au 31 décembre 2023 un solde comptable positif de CHF 2'130'763. A noter que ce montant ne tient pas compte de certains soutiens accordés au cours des années passées mais qui ne sont pas encore versés et ne sont donc pas comptabilisés.

Par ailleurs, le nouveau règlement de la taxe de séjour et taxe sur les résidences secondaires doit permettre d'améliorer dès 2025 les ressources du FRAT. Le nouveau mécanisme de collecte et de répartition, élaboré notamment pour assurer le financement dans la durée de la carte Explore, prévoit à terme une hausse des montants alloués au fonds.

Communication

Arguments au sujet de l'intérêt de la mesure

Bénéfices pour la Région	Renforcement de l'image de la destination et de sa notoriété touristique. Favorisation de la fréquentation des hébergements et des lieux de visites.
Bénéfices pour les communes	Développement de la fréquentation touristique et des retombées associées. Inciter à l'usage des transports publics afin de limiter les nuisances des transports individuels dans les déplacements touristiques.
Bénéfices pour les habitants	Le projet doit contribuer à renforcer et structurer l'offre touristique et de loisirs qui bénéficie aussi aux habitants.

Conclusion

Le renouvellement du financement de la carte Explore doit permettre de continuer à soutenir le développement touristique observé depuis plusieurs années dans la région. Celui-ci s'est traduit concrètement par un développement du parc hôtelier régional, le développement de sites et lieux de visites et une hausse significative et régulière des nuitées hôtelières.

Le principe d'une carte d'hôte présente de nombreux avantages pour le tourisme régional dont la mobilité est une composante essentielle. Une telle carte permet notamment d'encourager l'usage des transports publics par les touristes, facilite l'accès aux loisirs et la découverte de la région. Elle permet également de prolonger les séjours et d'augmenter les nuitées dans les hébergements touristiques.

Finalement, outre les enjeux économiques et touristiques, la carte Explore apporte également des avantages sur le plan des mobilités et de l'environnement, présentant ainsi un lien entre plusieurs domaines d'activité majeurs de la Région de Nyon.

Décision du Conseil intercommunal

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal

- vu le préavis du Comité de direction 49-2025 relatif au financement de la carte Explore par le Fonds régional d'aide au tourisme (2025-2027)
- ouï le rapport de la Commission ad hoc,
- ouï le rapport de la Commission des finances,
- attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,
- décide d'accorder le crédit de CHF 120'000 pour la couverture de frais de gestion, d'hébergement et maintenance de la carte Explore pour les années 2025, 2026 et 2027 soit CHF 40'000 par an,
- d'accepter pour les années 2025, 2026 et 2027 la prise en charge des frais variables liés aux coûts de transport fixés à :
- pour la période du 1^{er} janvier au 31 mai 2025 (avec effet rétroactif), CHF 1.21 TTC par nuitée touristique effectuée dans les hébergements partenaires situés dans les communes adhérentes au règlement de la taxe de séjour et taxe sur les résidences secondaires,
 - Pour la période du 1^{er} juin 2025 au 31 décembre 2027, CHF 1.25 TTC par nuitée touristique effectuée dans les hébergements partenaires situés dans les communes adhérentes au règlement de la taxe de séjour et taxe sur les résidences secondaires,
- de prendre acte que le montant annuel du projet sera inscrit au budget de fonctionnement au compte 160 – Soutiens ponctuels (il est à noter que ce compte pourrait évoluer au passage à MCH2)

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 9 janvier 2025, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Frédéric Mani
Président

Boris Mury
Secrétaire général

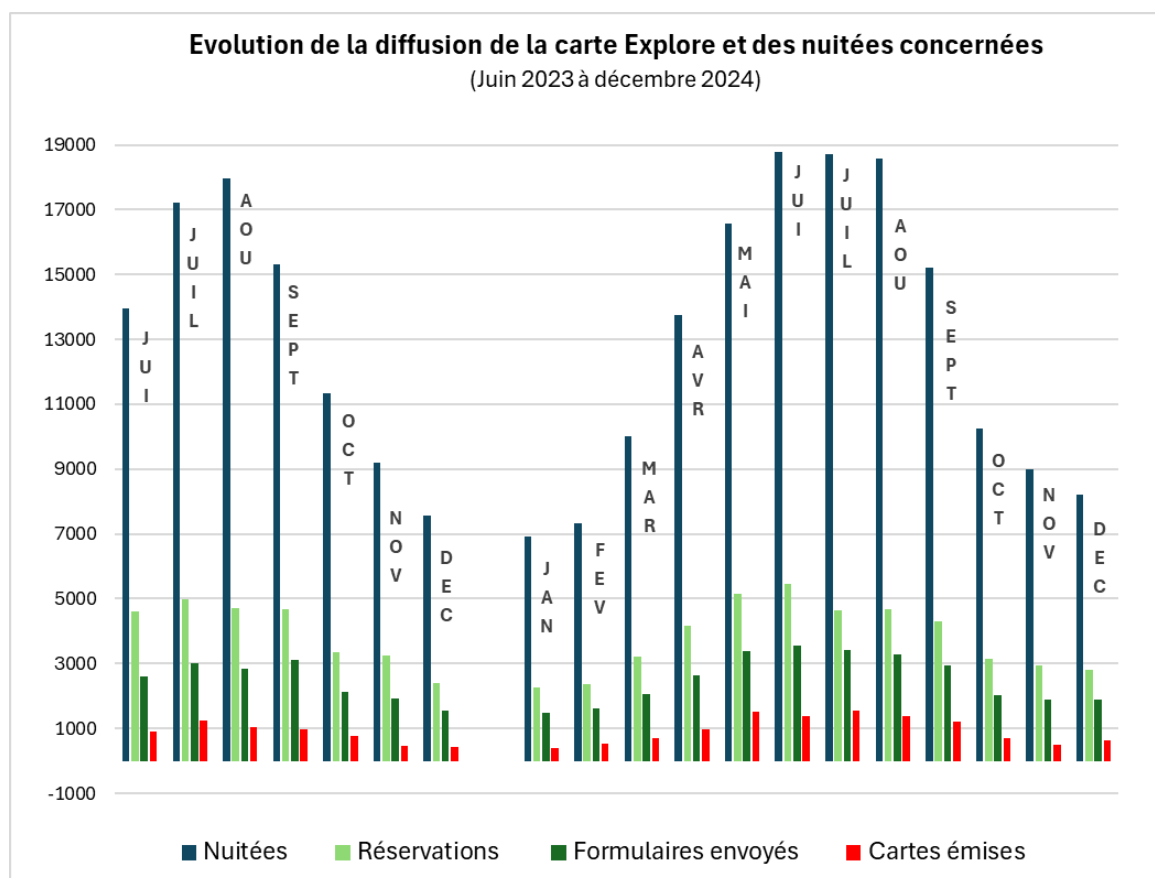
Annexe

Synthèse des actions de promotion/communication réalisées par Nyon Région Tourisme - (liste non-exhaustive)

Année	Type de support	Nom	Langue	Période
2023	Magazine	Ferientrends	All.	Juin 2023
	Magazine	Belvédère	All.	Juin 2023
	Magazine	Annabelle	All.	Juin 2023
	Magazine/Digital	Loisirs.ch	Fr.	Juin à sept 2023
	Magazine	Terre et Nature	Fr.	Juin 2023
	Digital	Smartfox	Fr. et All.	Juin à sept. 2023
	Autre	Fiches A5 et visuels	Fr.	Régulier
	Autre	Plan ville Nyon	Fr.	Juin 2023
	Digital	Freizeit.ch	All.	Juillet 2023
	Digital	Facebook et Instagram Direct	Fr. et All.	Régulier
2024	Magazine	Tribune de Genève	Fr.	Mars 2024
	Magazine	Petit Futé	Fr.	Avril 2024
	Digital	Newsletter Musée national suisse	All.	Avril 2024
	Magazine	Terre et Nature	Fr.	Avril 2024
	Magazine	Grinta Gravel Trip	Ang.	Mai 2024
	Magazine	Naturzyt	All.	Mai 2024
	Magazine	20 minutes	All.	Juin 2024
	Digital	Site web Marie Claire	Fr.	Juin 2024
	Magazine	Matin dimanche	Fr.	Juin 2024
	Magazine/Digital	Loisirs.ch	Fr.	Juin à sept. 2024
	Magazine	Ferientrends Gretz	All.	Juin 2024
	Magazine	Numéro 39	Fr.	Juin 2024
	Digital	Campagne Gammed	All.	Juin 2024
	Digital	Freizeit.ch	All.	Juillet 2024
	Magazine	Tribune de Genève	FR.	Juillet 2024
	Digital/direct	Working bicycle	All.	Octobre 2024
	Digital	Facebook et Instagram Direct	Fr. et All.	Régulier

Diffusion de la carte Explore

Mois/année	Nuitées	Réservations	Formulaires envoyés	Carte Explore éditées
Juin 2023	13432	4604	2595	897
Juillet 2023	16128	4976	3018	1238
Aout 2023	16832	4715	2853	1055
Septembre 2023	14395	4693	3115	972
Octobre 2023	10996	3336	2117	778
Novembre 2023	9058	3262	1914	457
Décembre 2023	6631	2392	1561	432
Janvier 2024	6805	2269	1483	395
Février 2024	7149	2373	1603	539
Mars 2024	9793	3215	2045	689
Avril 2024	13400	4154	2642	968
Mai 2024	15963	5138	3394	1528
Juin 2024	18256	5466	3541	1378
Juillet 2024	17559	4626	3415	1542
Août 2024	17268	4664	3286	1365
Septembre 2024	15074	4316	2928	1223
Octobre 2024	10076	3132	2031	711
Novembre 2024	8796	2946	1884	485
Décembre 2024	8228	2804	1889	630
TOTAL	235839	73081	47314	17282





NUMÉRO	SUJET
50-2025	Approbation du projet d'agglomération de 5^e génération du Grand Genève
	RESPONSABLE(S) POLITIQUE(S)
	Frédéric Mani Christine Girod Gérard Produit

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

En juin 2025, le Grand Genève soumettra à la Confédération un Projet d'agglomération de 5^e génération (PA5). Ce document vise à assurer la coordination entre les politiques d'urbanisation et de transport et permet le cofinancement, par la Confédération, de mesures de mobilité. En tant que membre du Grand Genève, la Région de Nyon sera amenée à signer le PA5 avant son dépôt à Berne.

Contexte / Enjeux

Le Grand Genève et la politique fédérale des agglomérations

Dans le cadre du Programme fédéral en faveur du trafic d'agglomération (PTA), la Confédération invite, tous les quatre ans, les agglomérations de Suisse à lui soumettre un projet d'agglomération. Ce document doit décrire une *vision d'ensemble* pour l'agglomération en matière de mobilité, de développement urbain et d'environnement pour les 15 à 25 prochaines années ; détailler les *stratégies* pour y parvenir ; et présenter un programme de *mesures* à court et moyen termes destinées à les mettre en œuvre. Après évaluation, et selon la qualité du projet proposé, la Confédération peut accorder entre 30% et 50% de cofinancement fédéral pour les mesures infrastructurelles de mobilité inscrites au projet, via le fonds FORTA.

En tant que membre du Grand Genève, et jouant le rôle de bureau d'agglomération vaudois du Grand Genève, la Région de Nyon contribue activement à l'élaboration des projets d'agglomération. Elle assure en outre le lien avec les maîtres d'ouvrage vaudois pour l'inscription de mesures de mobilité sur le territoire du district de Nyon, lequel est entièrement inclus dans le périmètre du Grand Genève.

Depuis 2007, sur les quatre précédentes générations de projets, la Confédération a accordé près de CHF 100 millions de cofinancement¹ pour améliorer la mobilité dans le district de Nyon, sur un total de CHF 650 millions de cofinancement pour l'ensemble du Grand Genève.

En 2024, l'assemblée du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) a validé la candidature du Grand Genève pour la 5^e génération de projet d'agglomération. Le projet de PA5 a été mis en consultation du 4 novembre au 18 décembre 2024 auprès des communes et services

¹ Ce montant comprend les mesures liées à la ligne ferroviaire Genève-Lausanne, incluses au PA1, ayant permis le passage au quart d'heure du *Léman Express* Genève-Coppet.

cantonaux compétents. Il sera validé par l'Assemblée du GLCT le 20 mars 2025 en vue de son dépôt auprès de la Confédération en juin 2025. Via le présent préavis, il est proposé au Conseil intercommunal 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^e génération du Grand Genève.

Objet de l'action proposée

Le projet d'agglomération de 5^e génération

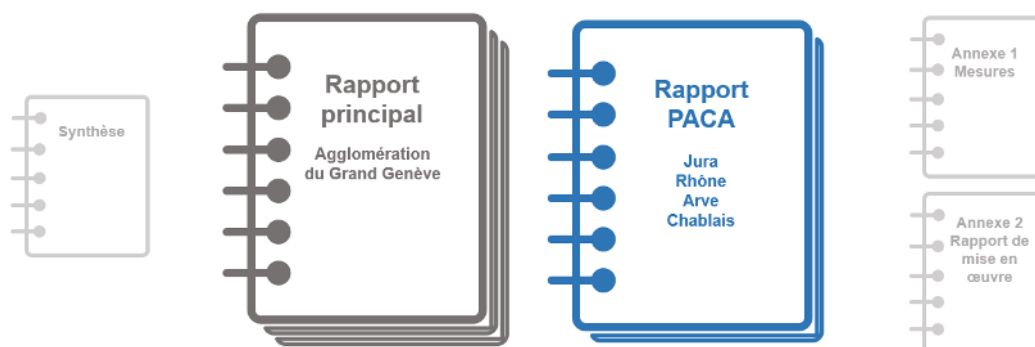
Le PA5 s'inscrit dans la continuité des quatre premières générations. La principale différence réside dans la refonte complète de la Vision d'ensemble du PA5. En effet, les quatre premières générations de projets d'agglomération construisaient leur vision d'ensemble sur le *Schéma d'agglomération 2030*, élaboré en 2007, qui consacrait le caractère multipolaire de l'agglomération, et a permis le développement du *Léman Express*, la construction de nombreuses lignes de tramway et d'aménagements cyclables. Or, la Confédération attend des agglomérations qu'elles révisent leur vision d'ensemble tous les douze ans environ. Pour cette raison, les partenaires du Grand Genève ont élaboré, entre 2022 et 2024, la Vision territoriale transfrontalière 2050 (VTT). Ce document stratégique présente une image souhaitée de l'agglomération à l'horizon de 25 ans, dans un contexte de croissance importante et répondant à un impératif de transition écologique.

La VTT a été élaborée en association avec les communes et les services cantonaux concernés. Validée par l'Assemblée du GLCT en juillet 2024, elle a ensuite été adoptée par la Région de Nyon, via le préavis **PR 41-2024**, soumis au vote du Conseil intercommunal le 10 octobre 2024.

Ainsi, la VTT constituera la base des prochaines générations de projets d'agglomération. Dans le cadre du PA5, ses principes d'action y sont repris sous l'angle des objectifs du PTA. Les stratégies et mesures du PA5 détaillent la mise en œuvre de la VTT à court et moyen termes.

Structure du projet d'agglomération de 5^e génération

Le dossier du PA5 est composé de plusieurs documents.



- **Rapport principal** : Présente l'état des lieux, la vision d'ensemble, les stratégies et les grandes orientations en matière de mesures ;
- **Rapport PACA** : Décline la vision et les stratégies à l'échelle plus fine des Périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA), le district de Nyon étant inclus dans le PACA Jura avec le nord du Pays de Gex et du canton de Genève ;
- **Annexe 1 Mesures** : Détaille l'ensemble des mesures (mobilité, urbanisation et environnement) du projet d'agglomération ;
- **Annexe 2 Rapport de mise en œuvre** : Détaille la mise en œuvre des mesures des générations précédentes, laquelle est prise en compte pour l'évaluation du PA5 ;

- **Synthèse** : Constitue le document politique du PA5 et synthétise les grandes orientations du projet.

En annexe de ce préavis sont joints le chapitre concernant le PACA Jura, ainsi que la liste des mesures de mobilité portées par des maîtres d’ouvrage vaudois et candidates à un cofinancement fédéral. Le rapport principal, ainsi que le rapport PACA dans son ensemble sont disponibles sur le site : <https://www.grand-geneve.org/consultation-projet-dagglomeration-5/>

Le chapitre concernant le PACA Jura a été construit de concert avec les représentants des collectivités locales. Il a fait l’objet de plusieurs réunions du Comité technique, réunissant notamment les services techniques des principales villes du PACA. Il a en outre été présenté et discuté lors du Comité d’orientation politique du PACA Jura, le 3 octobre 2024, auquel l’ensemble des représentants politiques communaux étaient conviés.

Il est à noter que les documents présentés en annexe sont encore en cours de production. La liste des mesures candidates sera arrêtée par le Bureau du GLCT le 13 février 2025. Les versions définitives des rapports seront validées par l’Assemblée du GLCT le 20 mars 2025.

Mesures de mobilité sur le territoire vaudois

Les mesures vaudoises présentées en priorités A et B du PA5 visent prioritairement à la réalisation du réseau cyclable régional et à la stratégie cantonale vélo 2035, ainsi qu’à la rénovation des interfaces ferroviaires du district. Les mesures candidates proposées au PA5 ont été validées techniquement et feront l’objet d’un engagement formel de la part des maîtres d’ouvrage au printemps 2025.

Il est à noter également que la Confédération exige des mesures candidates qu’elles aient atteint un niveau de maturité suffisant pour garantir leur réalisation dans les délais impartis. Dans le cadre du PA5, chacune des mesures sera soumise à une vérification de son état de maturité d’ici mars 2025. À défaut, les mesures insuffisamment matures pourraient devoir être retirées du PA5.

Mesures mobilité de priorité A (réalisation entre 2028 et 2032)

Sur le territoire du district de Nyon, les sept mesures ci-dessous sont candidates en priorité A, c’est-à-dire prévoyant un démarrage des travaux entre 2028 et 2032.

Num.	Intitulé de la mesure	Maître d’ouvrage principal
12-29	Création d’aménagements et de rabattements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins	DGMR
12-56	Requalification de la route Suisse (4 ^e étape) : tronçon Perroy (en localité)	DGMR
12-58	Création d’une liaison MD entre Vich et Gland	DGMR
12-61p	Requalification de la route de Suisse (5 ^e étape) : tronçon Rolle (en localité) et route de Gilly	Rolle
12-65p	Création d’une liaison MD sur le chemin de Langollioux à Rolle	Rolle
12-71p	Création d’aménagements MD sur la RC 24 entre Nyon et Genolier, étape 1 Nyon-Duillier	DGMR
31-45p	Réaménagement de l’interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Lac	Nyon

Mesures mobilité de priorité B (réalisation entre 2032 et 2036)

Sur le territoire du district de Nyon, les cinq mesures ci-dessous sont candidates en priorité B, c'est-à-dire prévoyant un démarrage des travaux entre 2032 et 2036.

Num.	Intitulé de la mesure	Maître d'ouvrage principal
12-20	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2 ^e phase)	Rolle
12-59	Création d'aménagements MD sur la RC 94 et la RC 15 entre Chésereux et Eysins	DGMR
12-37p	Création d'aménagements MD sur la RC 24 entre Nyon et Genolier, étape 2 Duillier-Genolier	DGMR
12-44p	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côte Jura	Nyon
12-46p	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Création PI Viollier	Nyon

Mesures mobilité de priorité C (réalisation a priori au-delà de 2036)

En outre, seize mesures sont annoncées en priorité C, c'est-à-dire prévoyant un démarrage des travaux au-delà de 2036. Ces mesures ne sont pas évaluées par la Confédération et ne font pas l'objet d'un engagement à réaliser de la part des maîtres d'ouvrage. Elles permettent d'annoncer des développements futurs envisagés. Les mesures de priorité C du PA5 peuvent devenir des mesures de priorité A ou B dans le cadre du PA6.

Mesures d'urbanisation

Les mesures d'urbanisation définissent les principaux secteurs de développement urbain d'un projet d'agglomération. Elles ne font pas l'objet d'un cofinancement fédéral, mais participent à l'argumentaire général et à la justification des demandes de financements infrastructurels.

Sur le territoire vaudois, cinq mesures d'urbanisation sont inscrites au PA5. Elles correspondent aux quatre secteurs du périmètre compact d'agglomération du Plan directeur cantonal vaudois, ainsi qu'aux zones d'activités régionales telles que définies dans la SRGZA :

- UD1-04 Coppet-Commugny
- UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins
- UD1-06 Gland
- UD1-07 Rolle-Mont-sur-Rolle
- UD1-12 Zones d'activités régionales du district de Nyon

Financement

Le coût des études et mandats relatifs à l'élaboration du PA5 est réparti entre les partenaires du Grand Genève. Pour la Région de Nyon, ces coûts s'élèvent à CHF 120'000, comprenant également un appui aux maîtres d'ouvrage pour la réalisation des études d'ouvrage. Ils sont entièrement couverts par le préavis **PR 34-2024** adopté par le Conseil intercommunal le 7 mars 2024, ainsi que par des subventions cantonales, le cas échéant.

La Région de Nyon met en outre à disposition ses collaborateurs pour l'élaboration du PA5, conformément à sa mission de bureau d'agglomération vaudois du Grand Genève.

Calendrier

04.11.2024-18.12.2024	Mise en consultation du PA5 auprès des communes et des autorités membres du Grand Genève
Janvier 2025-mars 2025	Rédaction de la version finale du PA5
20.03.2025	Validation du PA5 par l'Assemblée du Grand Genève
Mars 2025-mai 2025	Engagement des maîtres d'ouvrage quant à la réalisation de leurs mesures
05.06.2025	Cérémonie de signature du PA5

Communication

La communication relative à la validation du PA5 sera faite via les canaux du Grand Genève, en association avec la Région de Nyon. La cérémonie de signature du PA5, le 5 juin 2025, fera l'objet d'une couverture presse.

Arguments au sujet de l'intérêt de la mesure

Bénéfices pour la Région	Le PA5 renforce la cohérence territoriale et permet d'inscrire l'aménagement de la région dans une vision commune à l'échelle du bassin de vie franco-valdo-genevois.
Bénéfices pour les communes	Les communes porteuses de mesures bénéficient de cofinancements fédéraux. Dans le cas de projets DISREN, les cofinancements fédéraux réduisent la charge financière de l'ensemble des communes concernées.
Bénéfices pour les habitants	Le PA5 améliore la qualité de vie en améliorant l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce, en favorisant une urbanisation vers l'intérieur et en préservant le patrimoine naturel et paysager de la région.

Conclusion

La participation de la Région de Nyon au projet d'agglomération de 5^e génération confirme l'engagement des communes du district de Nyon dans la construction d'une agglomération transfrontalière orientée vers l'amélioration de la qualité de vie de ses habitantes et habitants.

Au fil des années, les projets d'agglomération du Grand Genève ont largement profité à l'ensemble des communes du district de Nyon en permettant d'accompagner le fort développement de la région par une politique de mobilité ambitieuse.

La Région de Nyon souhaite poursuivre cette dynamique positive. Ainsi, le Conseil intercommunal est saisi afin de confirmer la participation de la Région au projet d'agglomération de 5^e génération, et de valider la candidature des 7 mesures de priorité A et des 5 mesures de priorité B pour l'obtention d'un cofinancement fédéral sur le district de Nyon.

Annexes

- Chapitre PACA Jura du Projet d'agglomération de 5^e génération
- Liste des mesures candidates au cofinancement fédéral sur territoire vaudois

Décision du Conseil intercommunal

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal

- vu le préavis du Comité de direction 50-2025 relatif à l'approbation du projet d'agglomération de 5^e génération du Grand Genève,
- ouï le rapport de la Commission ad hoc,
- attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,
- décide 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^e génération du Grand Genève,
- d'autoriser les représentants du Comité de direction à signer la synthèse du projet d'agglomération de 5^e génération du Grand Genève.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 11 décembre 2024, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Frédéric Mani
Président

Boris Mury
Secrétaire général

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 délassement 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

ATOUTS	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 PRIMAUTÉ 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 délasserement 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.

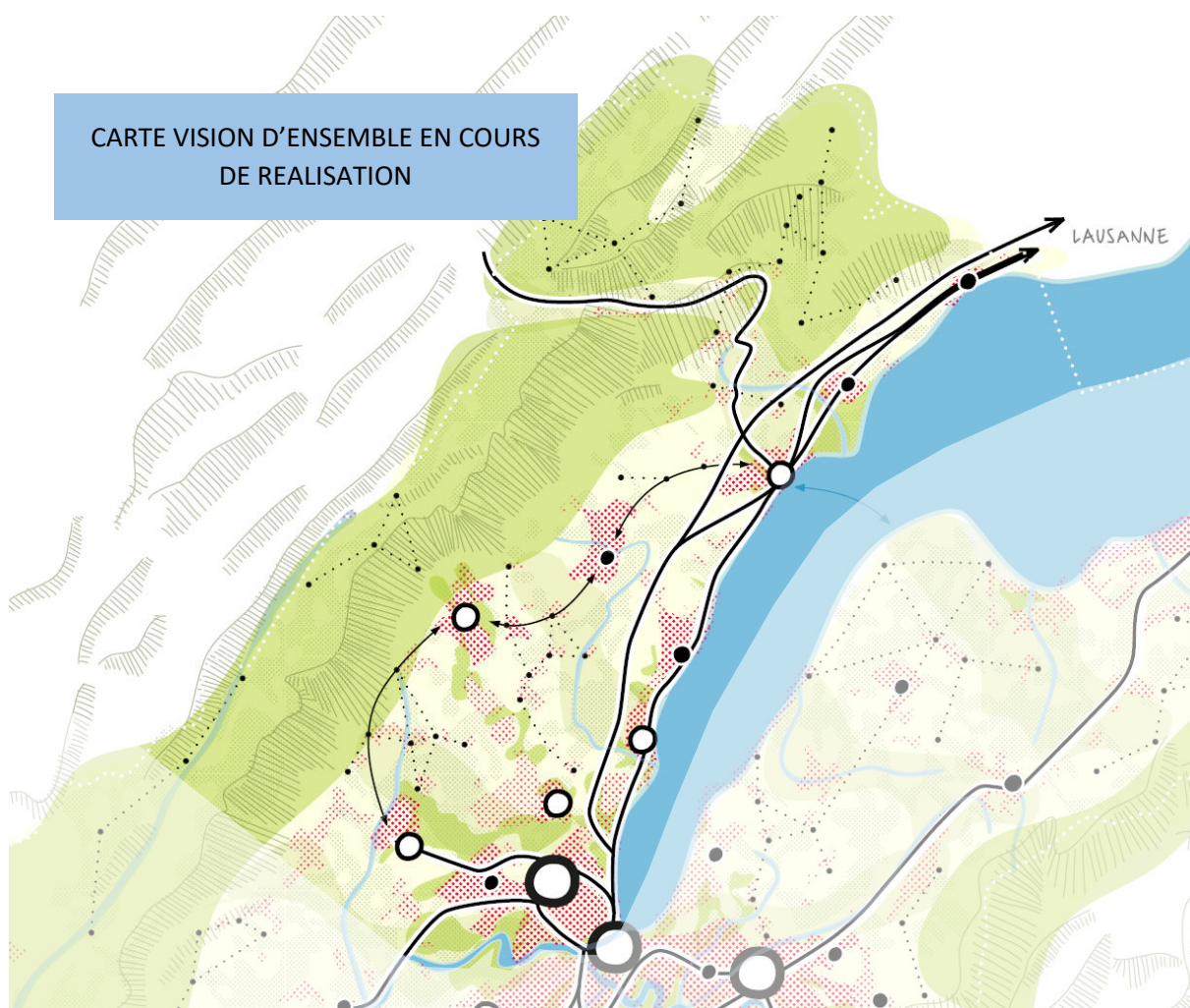


Figure 2 : La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Jura

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 Chésérax, 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.

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.

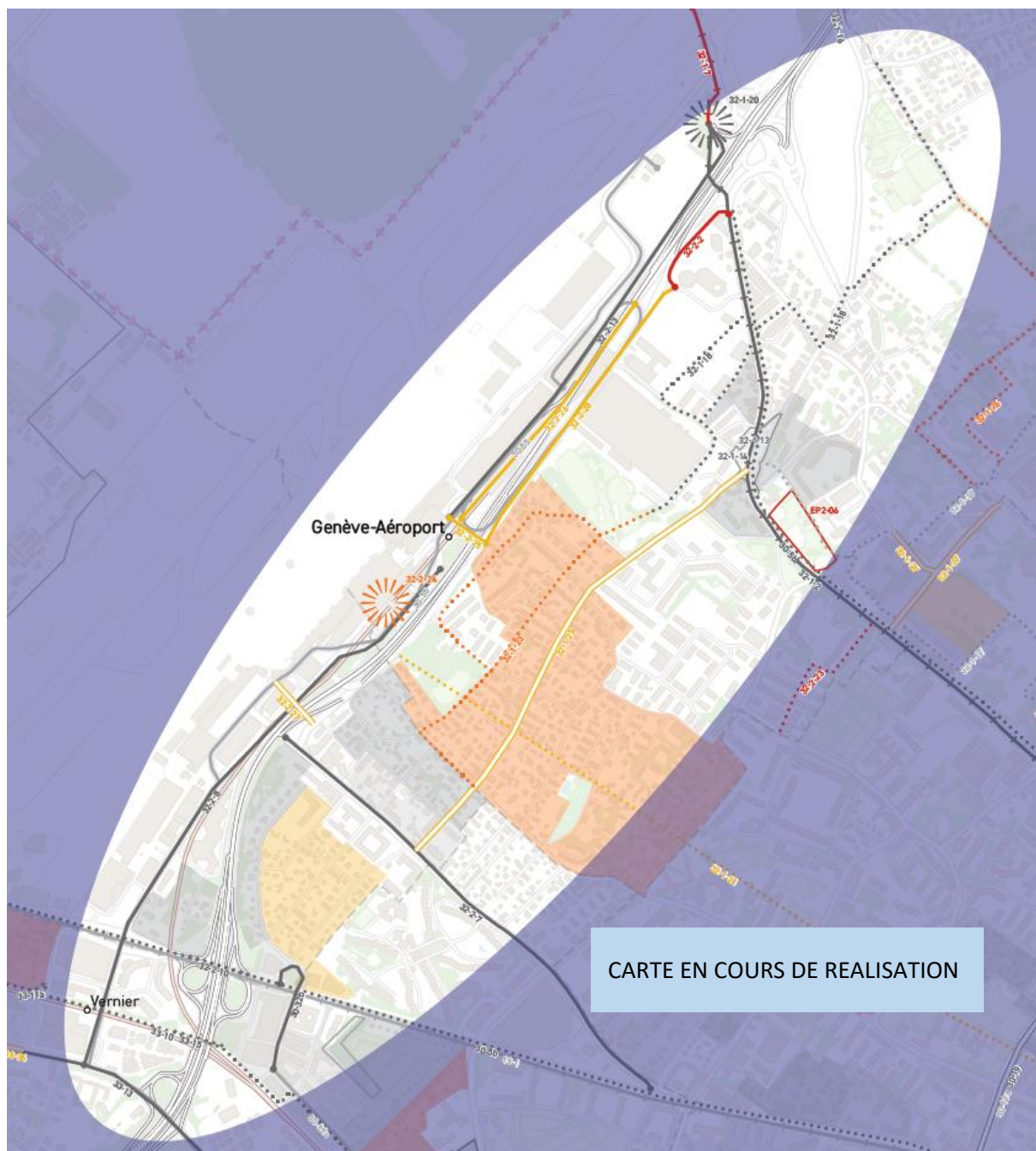


Figure 6 : Opération stratégique façade Sud de l'aéroport

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.

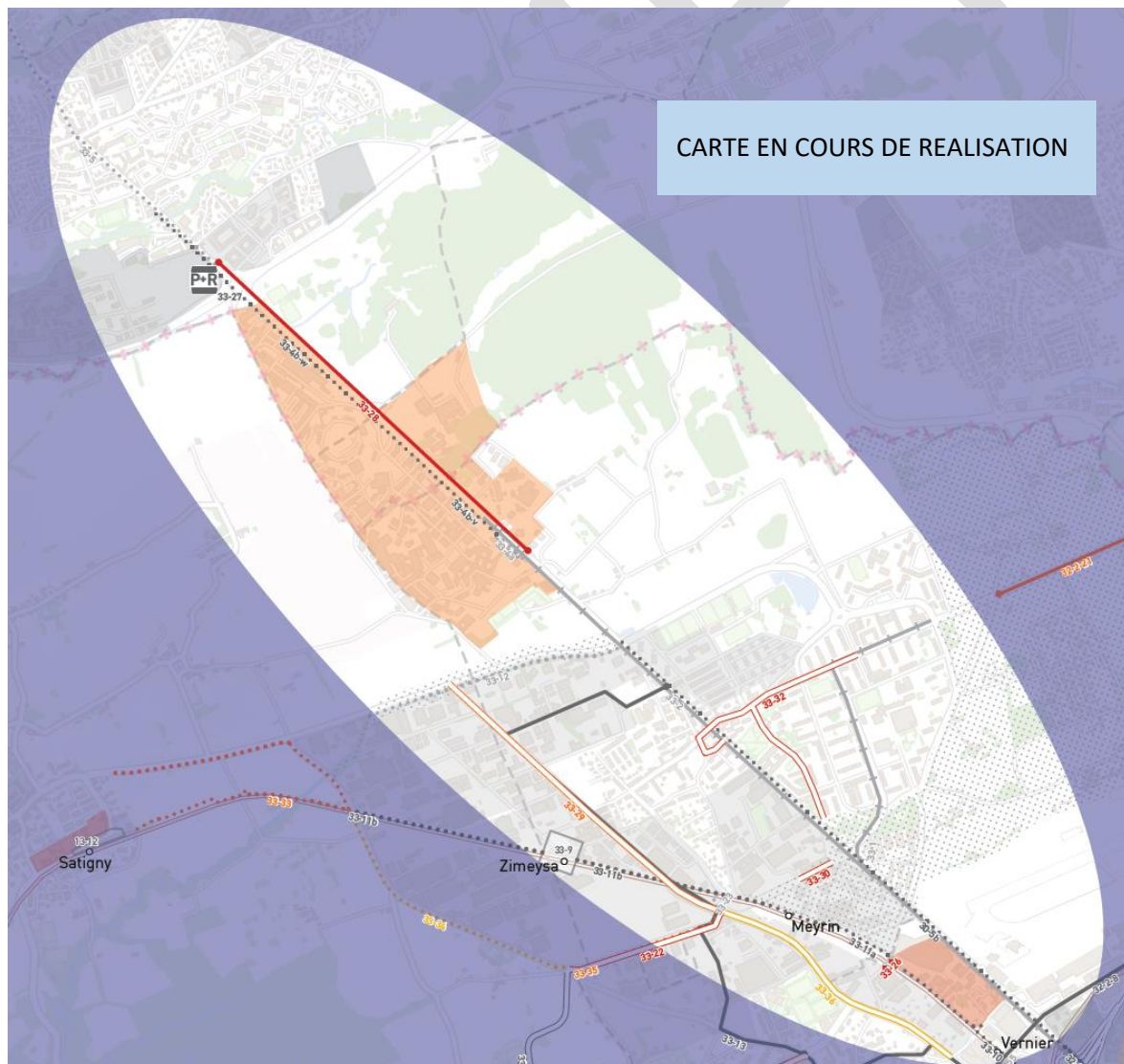


Figure 7 : Opération stratégique Meyrin – St-Genis

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.

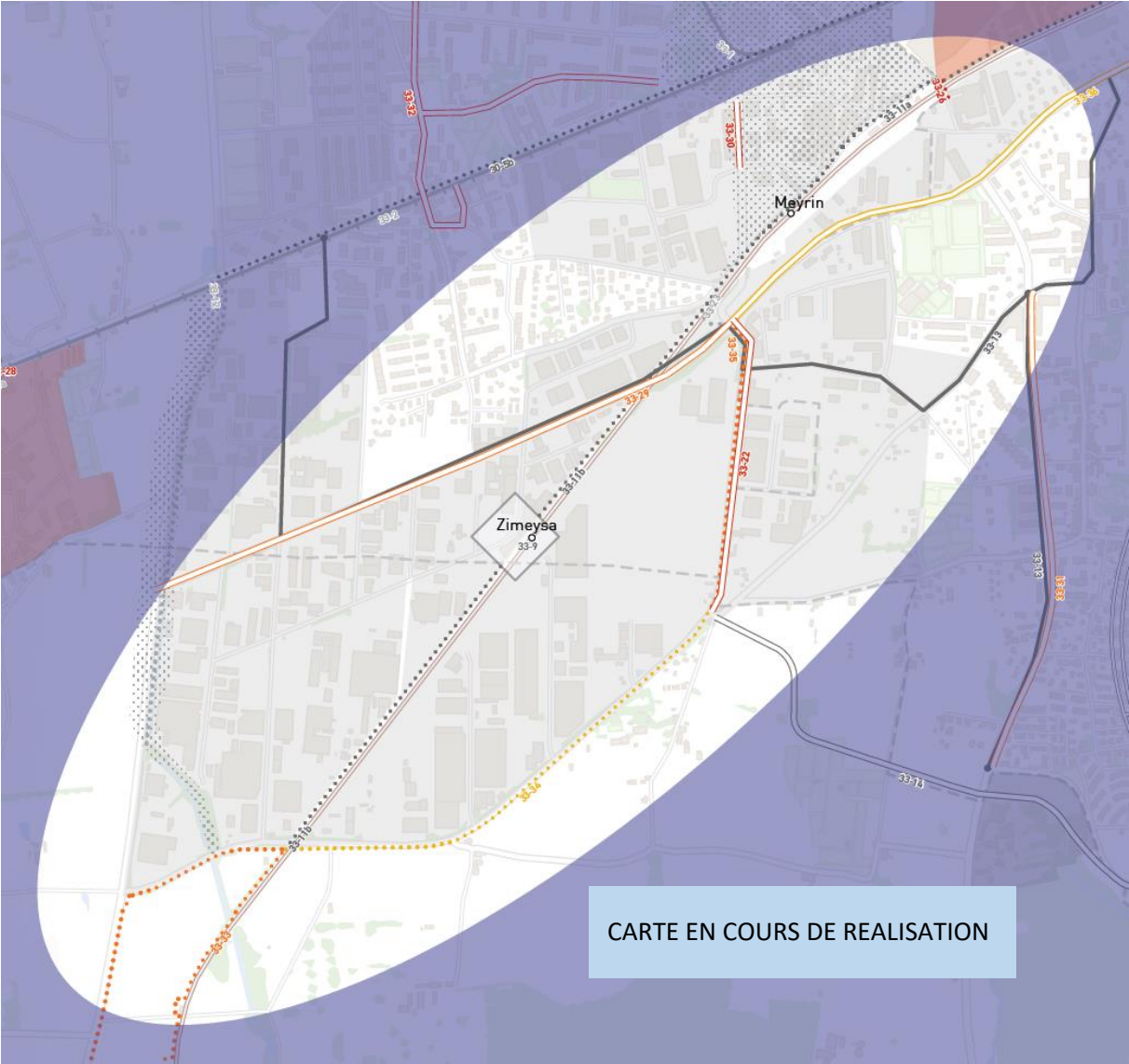


Figure 8 : Opération stratégique ZIMEYSAVER

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