



1-2 Schéma métropolitain des mobilités : feuille de route



2017-2030

septembre 2017





Schéma métropolitain des mobilités du Genevois français

Auteurs : MENSIA Conseil

Nicolas Bourgeon

Vincent Cuffini Valero

Maxime Planeix

Avec l'appui de :

**L'Équipe du Pôle métropolitain du Genevois français, les élus référents à la mobilité et les techniciens
des EPCI membres**





Table des matières

1.	Avant-propos : statut et structure du document.....	7
2.	Préambule : pourquoi un schéma métropolitain des mobilités.....	8
2.1.	La mobilité constitue une priorité politique pour un territoire soumis à un système de pression unique	8
2.2.	Un territoire marqué par un usage prédominant des Transports Individuels Motorisés (TIM) et une offre de transport collectif en retrait par rapport à des territoires comparables	10
2.3.	Un enjeu commun pour les territoires, qui ne disposent pas, seuls, de toutes les capacités pour faire face aux enjeux rencontrés	11
2.4.	Un schéma et une démarche qui doit permettre le passage à l'action	13
3.	L'affirmation de principes et d'une ambition politique.....	13
3.1.	Une ambition première : retrouver de la liberté collective et durable de se déplacer.....	13
3.2.	Des objectifs échelonnés dans le temps : apporter des solutions concrètes à court terme tout en préparant l'avenir	15
3.3.	Des objectifs chiffrés aux différents horizons de temps et pour les différents modes	15
3.4.	La reconnaissance du primat du local et l'ambition réaffirmée d'une intégration croissante sur la période	20
3.5.	Des orientations stratégiques déclinées par grandes échelles de déplacement pour fournir un cadre stratégique opérant.....	22
4.	Les grandes orientations aux différentes échelles territoriales	23
4.1.	Connecter le territoire à la Suisse et plus spécifiquement au Canton de Genève : les échanges transfrontaliers	24
4.1.1.	Rappel des enjeux de mobilité pour le territoire et de la priorité politique.....	24
4.1.2.	Les orientations politiques retenues	25
4.1.3.	Les principes de mise en œuvre et les actions envisagées aux différents horizons de temps	25
4.2.	Se déplacer entre polarités du Genevois français : la mobilité interurbaine	26
4.2.1.	Rappel des enjeux de mobilité pour le territoire et de la priorité politique.....	26
4.2.2.	Les orientations politiques retenues	26
4.2.3.	Les principes de mise en œuvre et les actions envisagées aux différents horizons de temps	27
4.3.	Se déplacer au sein de son EPCI / AOM : les liaisons internes	28



4.3.1.	Rappel des enjeux de mobilité pour le territoire et de la priorité politique.....	28
4.3.2.	Les orientations politiques retenues	28
4.3.3.	Les principes de mise en œuvre et les actions envisagées aux différents horizons de temps	29
5.	La mise en œuvre de ces orientations aux différents horizons de temps.....	30
5.1.	Les leviers à mobiliser pour la mise en œuvre des orientations se déclinent selon 4 grands axes complémentaires d'intervention.....	30
5.2.	Les leviers à mobiliser doivent être actionnés de manière différenciée selon trois horizons de temps afin d'atteindre les objectifs visés.....	32
6.	Le rôle attendu des différents acteurs pour rendre l'ambition réaliste.....	37
6.1.	Le rôle attendu du Pôle métropolitain	37
6.1.1.	Le Pôle métropolitain, pilier et garant du développement de la mobilité durable du territoire	38
6.1.2.	Le Pôle métropolitain, appui au service de ses membres en charge du développement de la mobilité locale	40
6.1.3.	Le Pôle métropolitain, un rôle de conseil en mobilité à destination des entreprises du territoire ...	40
6.1.4.	Le Pôle métropolitain, en charge du déploiement de solutions de mobilité innovante et ambitieuse sur le territoire	41
6.1.5.	Les évolutions que ces missions impliquent par rapport à la situation existante	42
6.2.	Le rôle des AO locales et les principes de subsidiarité.....	433
6.3.	Les attentes vis-à-vis des grands partenaires institutionnels.....	444



1. Avant-propos : statut et structure du document

Dans la perspective de sa transformation en Pôle métropolitain et conformément à sa feuille de route politique, l'ARC Syndicat mixte a engagé au mois de juin 2016 une démarche d'élaboration d'un schéma métropolitain des mobilités du Genevois français afin de faire face aux importants défis rencontrés en matière de mobilités et déplacements qui menacent le développement durable et équilibré du territoire. Il s'agit d'engager le territoire dans la transition énergétique (TEPOS), la mobilité conjuguant les enjeux de déplacements, de santé publique, de cohésion sociale, de qualité de vie et de compétitivité économique.

Cette démarche au long cours poursuivait l'objectif de doter le Genevois français d'une capacité d'action collective en matière de mobilité en :

- disposant d'un diagnostic partagé des déplacements et de l'organisation des transports sur le territoire ;
- construisant une stratégie commune tous modes, tous motifs, toutes échelles
- programmant l'action de manière opérationnelle
- faisant converger les acteurs vers la solution institutionnelle la plus à même de faciliter la mise en œuvre de ce projet

Pour ce faire la démarche engagée depuis plus d'un an s'est tenue à :

- accorder une place centrale à la concertation - avec notamment deux tournées des territoires – et à la prise de décision collective
- réaliser un diagnostic complet, mais prospectif, au profit de l'action et de la décision
- mener une démarche orientée vers l'action en conciliant pour les mesures proposées – coût, impact et horizon de réalisation

Ce document constitue le projet mobilité du territoire, expression de l'ambition partagée des membres et susceptible d'apporter une réponse significative aux défis rencontrés en matière de mobilité. Ce document ne constitue pas une fin en soi mais fournit un cadre stratégique pour permettre le passage à l'action. C'est pourquoi il est structuré de la manière suivante :

Partie 1 : pourquoi un schéma métropolitain des mobilités ?

Partie 2 : l'affirmation de principes et d'une ambition politique

Partie 3 : la définition d'orientations stratégiques aux différentes échelles territoriales

Partie 4 : la déclinaison de ces orientations aux différents horizons de temps (2020-2025-2030)

Partie 5 : la clarification des responsabilités et du rôle des acteurs pour la mise en œuvre du projet



2. Préambule : pourquoi un schéma métropolitain des mobilités

Ce préambule constitue la raison d'être du schéma métropolitain des mobilités.

Il s'appuie grandement sur le diagnostic diffusé en décembre 2016. Ce diagnostic présentait une photographie de l'existant (enjeux de mobilité, réponse transport existante et comparaison avec des territoires similaires) et les nombreuses évolutions attendues susceptibles de déformer cette photographie (évolution des enjeux de mobilités et défis posés aux territoires ainsi qu'évolutions attendues du système de transport et leurs différentes conséquences). Ce diagnostic prospectif permet de hiérarchiser les enjeux et de cadrer les orientations stratégiques.

2.1. La mobilité constitue une priorité politique pour un territoire soumis à un système de pression unique

Ce système de pressions découle de spécificités fortes du territoire et des dynamiques démographiques passées et futures.

Le territoire connaît des spécificités fortes qui sont des sources de dysfonctionnement pour la mobilité quotidienne des habitants.

- **Les contraintes physiques fortes ne sont pas à négliger tant elles viennent complexifier l'organisation des déplacements sur le territoire.** La présence de massifs montagneux (Jura, Salève, Chablais) et du lac Léman constitue une véritable contrainte qui entraîne l'existence de corridors et de nœuds qui concentrent les déplacements et augmentent les risques de saturation des infrastructures de transport. De plus, elles rendent les liaisons entre différentes extrémités du territoire particulièrement longues (liaison Thonon-les-Bains – Gex par exemple).
- **La dimension transfrontalière** est assurément l'exemple le plus singulier de ces spécificités sources de dysfonctionnement. Le Genevois français constitue la partie française de l'agglomération genevoise ce qui se traduit au quotidien par un fonctionnement métropolitain classique (avec notamment une ville-centre, lieu de concentration des emplois et des fonctions supérieures, qui attire un nombre important de déplacements) significativement complexifié. Ainsi, à la différence d'un territoire métropolitain français, le Genevois français **ne compte pas en son sein son cœur métropolitain** qui constitue pourtant le lien partagé entre les différents territoires. Cette dimension transfrontalière, outre les difficultés quotidiennes de déplacements qu'elle peut impliquer (passage des douanes), est également responsable d'une intégration insuffisante des enjeux de planification, d'aménagement, de localisation coordonnée des lieux d'emplois et de résidence à l'échelle métropolitaine ce qui est source de déséquilibre à l'échelle du Grand Genève. Ainsi, le déficit de logements dans le Canton de Genève contribue à renforcer les rythmes de construction en France ainsi que la pression foncière. Cette dernière se traduit par un éloignement d'une partie des ménages de leur lieu de travail, avec des déplacements de plus en plus longs.



La croissance démographique des années passées a déjà mis le territoire sous fortes tensions :

- Le territoire du Genevois français est un espace principalement rural et périurbain organisé autour de quelques polarités urbaines qui constituent des centralités régionales. Ce territoire de faibles et moyennes densités connaît depuis une dizaine d'année une croissance démographique annuelle moyenne de 2,1% ce qui constitue **une des croissances les plus fortes d'Europe**. Les effets de cette croissance démographique se font déjà fortement ressentir avec des tensions sur les prix du foncier et des logements, sur le développement des services à la population, sur la pollution atmosphérique ou sur les mobilités avec d'importants phénomènes de congestion et une saturation globale du système de transports et déplacements. Ces contraintes, caractéristiques des « grandes villes » et autres territoires densément peuplés, sont d'autant plus difficiles à justifier pour un territoire à faible densité et auprès d'habitants qui, pour une part importante et, de fait ont fait le choix de venir habiter dans ce territoire en raison de sa qualité de vie.

Cette croissance est amenée à se prolonger. Ses conséquences doivent donc être maîtrisées sous peine de menacer le développement durable et équilibré du territoire :

- Selon les projections établies dans le projet d'agglomération **la croissance démographique est amenée à se maintenir à près de 2% par an** ce qui est considérable et amènerait la population du territoire à croître de 35 000 habitants entre 2015 et 2020 et de 120 000 entre 2015 et 2030. De plus, sans véritable inflexion politique en faveur d'une densification des agglomérations régionales, cette croissance devrait être deux fois plus rapide dans les "bourgs et villages" que dans "l'agglomération centrale" ce qui contribuera à accroître les distances entre lieu de vie et lieu de travail.
- **Une telle croissance démographique va être génératrice d'importants volumes de déplacements supplémentaires qui vont venir s'ajouter à une situation déjà proche de la saturation.** Aux 1.34 millions de déplacements quotidiens actuels, ce sont ainsi 120 000 déplacements quotidiens supplémentaires qui sont attendus à l'horizon 2020 et 400 000 à l'horizon 2030. Ceci est porteur de plusieurs conséquences :
 - **A l'horizon 2020**, ce sont ainsi 70 000 déplacements supplémentaires quotidiens en voiture particulière qui sont attendus. L'absence de nouvelles infrastructures majeures de transport collectif à cet horizon de temps (à l'exception du tramway d'Annemasse) doit conduire à imaginer des solutions innovantes, aux différentes échelles, afin de contenir l'augmentation de la congestion et de la pollution. C'est pourquoi le développement du covoiturage et des modes actifs doit constituer une priorité, en complément de la densification du réseau de bus.
 - **Aux horizons 2025 et 2030**, l'arrivée de grandes infrastructures de transport devrait permettre de faire croître fortement l'usage des transports collectifs. Pour autant, il est d'ores et déjà établi qu'ils ne pourront absorber les nouveaux déplacements engendrés par la croissance démographique (+140 000 déplacements quotidiens en voiture particulière attendus à l'horizon 2025 et +220 000 à l'horizon 2030).

Par conséquent, apporter une réponse à ces enjeux suppose d'activer l'ensemble des leviers à disposition des acteurs publics : développement des transports collectifs, du covoiturage,



des modes actifs et actions en matière d'aménagement et d'urbanisme pour rééquilibrer les localisations.

2.2. Un territoire marqué par un usage prédominant des Transports Individuels Motorisés (TIM) et une offre de transport collectif en retrait par rapport à des territoires comparables

La situation des mobilités est d'autant plus prioritaire que le territoire est marqué par un certain retard en matière de développement des transports collectifs.

- **La part modale des déplacements en TIM (67%) est particulièrement élevée** avec un taux de motorisation parmi les plus élevés de France¹ et par un usage des transports publics en retrait par rapport aux territoires français comparables. Ainsi, la comparaison des temps de déplacements au départ de la gare de Cornavin, de la gare d'Annemasse et de Bonneville est systématiquement favorable aux déplacements effectués en TIM par rapport aux déplacements TC, principalement du fait de l'absence de services ferroviaires performants. Cette prédominance des déplacements TIM se traduit par d'importants phénomènes de congestion sur l'ensemble de l'agglomération. L'accès à Genève est ainsi particulièrement congestionné, signe de l'inadéquation de l'offre de transport aux enjeux (notamment au niveau des douanes principales. Les territoires du Genevois français sont également marqués par des phénomènes de congestion importants localisés en certains points : (Findrol, Etrembières, Douvaine).
- **La situation des transports collectifs est donc marquée par un double phénomène de déficit d'offre et de déficit de coordination des offres entre elles.** La comparaison avec des territoires français comparables² laisse apparaître un déficit d'offre significatif pour le territoire du genevois français qui s'élève à environ 20% et qui se traduit par un déficit de fréquentation équivalent. Ce déficit global masque néanmoins des disparités locales puisque des réseaux comme ceux d'Annemasse Agglo, du SIBAT ou de Bellegarde connaissent des niveaux d'offres **similaires** à des réseaux français de taille comparable. En revanche pour l'accès à Genève l'offre apparaît largement sous-dimensionnée par rapport aux enjeux malgré les efforts récents. L'offre de transports interurbains est également inadaptée aux besoins.

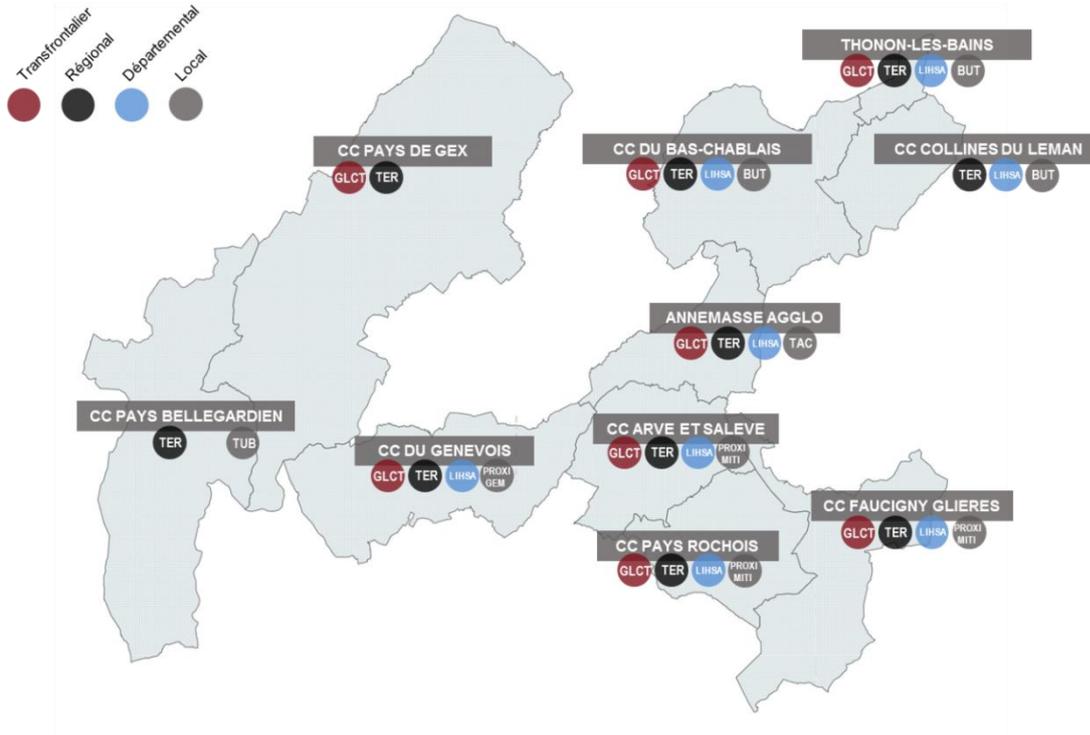
Enfin, l'offre de transport souffre d'un déficit de coordination en raison de la multiplicité des acteurs compétents sur le territoire ce qui est source d'un manque de lisibilité pour les responsables politiques et pour les usagers.

Représentation de la pluralité et de la complexité de l'offre sur le territoire en 2016

Sont représentés ici l'ensemble des offres traversant un territoire sans référence institutionnelle. Ainsi le territoire d'Annemasse Agglo est parcouru par des lignes du GLCT (73 et 74) bien qu'Annemasse ne soit pas membre du GLCT

¹ 660 voitures pour 1 000 habitants contre 630 sur le Grand Rovaltain et 540 sur l'Aire Métropolitaine lyonnaise

² Cf le diagnostic complet et notamment le cas de Toulouse



2.3. Un enjeu commun pour les territoires, qui ne disposent pas, seuls, de toutes les capacités pour faire face aux enjeux rencontrés

La mobilité est une thématique éminemment métropolitaine dans la mesure où les déplacements des habitants ignorent largement au quotidien les frontières institutionnelles et où les EPCI ne disposent pas, seuls, de l'ensemble des moyens permettant d'engager les actions nécessaires.

Le périmètre du Genevois français est un périmètre pertinent pour penser les mobilités et engager des actions en la matière.

- **Une très grande majorité des déplacements (tous motifs) effectués par les habitants du Genevois français sont des déplacements internes au territoire du pôle (75%)** consacrant ainsi la pertinence d'un périmètre. Ceci s'explique par la prédominance des déplacements de proximité (la moitié des déplacements font moins de 3 km, 67% des déplacements de proximité effectués au sein de l'EPCI) ce qui fait des EPCI / AOM des maillons essentiels et indispensables. Au-delà de ces déplacements locaux, **les EPCI sont également inscrits dans un système d'échanges qui traduit différents mécanismes d'interdépendances** à l'échelle du Genevois français qui représente 8% des déplacements quotidiens des habitants. Ces mécanismes d'interdépendances s'expriment à différentes échelles avec un système global « haut-savoyard » centré sur Annemasse, des systèmes locaux d'interdépendance (la vallée de l'Arve, le Chablais) et des relations bilatérales fortes (Gex-Bellegarde, Genevois-Annemasse, Annemasse-Bas Chablais). Enfin, **le phénomène transfrontalier est un enjeu commun partagé par l'ensemble des communes du Genevois français.** Aujourd'hui, 42% des déplacements quotidiens



domicile-travail sont transfrontaliers. Le canton de Genève (et dans une moindre mesure le canton de Vaud) exerce une attraction extrêmement forte sur l'ensemble du territoire du Genevois français. La totalité des communes du Pôle métropolitain (à 2 exceptions près) connaissent une attraction significative du Canton de Genève avec au moins 10% des actifs qui y travaillent. Néanmoins, ceci n'exclut pas des effets différenciés selon les territoires. On observe ainsi un phénomène classique d'attraction alvéolaire avec des territoires limitrophes de communes au sein desquelles plus de 40% des actifs travaillent sur le canton de Genève et des communes plus éloignées au sein desquelles entre 5% et 40% des actifs travaillent sur le canton de Genève.

L'influence de la Suisse a tendance à s'étendre de plus en plus loin et concerne désormais de manière significative des territoires situés à l'extérieur du périmètre du Genevois français notamment le long de l'axe Genève - Annecy.

Les élus partagent la conviction que les grands enjeux structurants d'une politique de mobilité nécessitent une appréhension métropolitaine.

- **Un certain nombre de thématiques dépassent largement les compétences et les capacités des différents EPCI ce qui justifie une action coordonnée.**
 - Toutes les actions sur **les « causes » de la mobilité**, à savoir sur les localisations des logements et des activités des habitants nécessitent une approche globale en matière de planification et d'aménagement du territoire. A l'échelle du Grand Genève pour rééquilibrer les localisations et à l'échelle du Genevois français pour promouvoir un développement plus durable. Ceci nécessite de travailler en SCOT à l'échelle du territoire métropolitain. Ce document de planification opposable aux tiers est le principal levier pour concrétiser une urbanisation étroitement liée aux transports et qui réduise la consommation de ressources.
 - L'émergence, l'accompagnement et **la mise en œuvre de grandes infrastructures et des services de transports transfrontaliers ou interurbains** dépassent largement les ressorts territoriaux sur lesquels les EPCI sont compétents ainsi que leurs capacités financières et d'ingénierie.
 - Enfin, la question de **la résolution de l'équation financière de la mobilité** - qui va être crucial dans les années à venir pour faire face aux défis posés par la croissance démographique et par le nécessaire effort de rattrapage engagé en matière de développement des transports collectifs – dépasse largement la situation de chaque EPCI.
 - L'ensemble de ces thématiques implique l'instauration **d'une relation aux grands partenaires institutionnels** (Canton de Genève, de Vaud, Etat français, Région AURA, départements de l'Ain, de Haute-Savoie) pour laquelle il est important de définir une position coordonnée pour faire valoir les intérêts des territoires français.
- La feuille de route politique du Syndicat **mixte de l'ARC et désormais** du Pôle métropolitain est « un Genevois français fort pour un Grand Genève fort » qui permet d'engager des actions qui dépassent les capacités propres des membres. J. Denais, Président du Pôle métropolitain, exprime ainsi que le Pôle métropolitain doit permettre



de «faire ensemble, ce que nous ne pouvons faire seul »³. **Le Pôle métropolitain constitue donc à l'évidence la scène de gouvernance et de résolution de ces grandes questions.** Cette scène a déjà été éprouvée dans l'ensemble des démarches de planification du Projet d'Agglomération et plus récemment sur des thématiques plus opérationnelles telles que les petites douanes et la négociation avec le Canton de Genève sur la répartition du déficit d'exploitation des tramways où l'action coordonnée des membres a permis une prise de position commune et solide face au partenaire genevois.

2.4. Un schéma et une démarche qui doit permettre le passage à l'action

Ce schéma métropolitain ne doit pas constituer un document livresque mais s'inscrit dans une démarche plus large de démultiplication des actions engagées en matière de mobilité et de constitution d'une capacité d'action collective sur le sujet par l'intermédiaire du Pôle métropolitain.

Par conséquent, il doit permettre le passage à l'action. Cette démarche vise à faire le lien entre la mise en valeur des enjeux de mobilité, la définition d'une ambition partagée et l'identification précise des conditions de mise en œuvre du projet. Le plan d'actions identifie donc les leviers nécessaires à la mise en œuvre du projet, les responsabilités associées, les délais de réalisation et le financement associé.

C'est pourquoi l'identification des responsabilités des acteurs est cruciale pour la réussite de l'ambition énoncée et fait l'objet d'une partie spécifique (partie 5).

Le schéma constitue également la plateforme commune du territoire servant de base à la discussion avec les grands partenaires en charge du déploiement des politiques d'aménagement et de mobilités à d'autres échelles, notamment le Canton de Genève et la Région Auvergne Rhône-Alpes.

3. L'affirmation de principes et d'une ambition politique

Les élus ont souhaité affirmer un certain nombre de principes et formaliser une ambition en matière de mobilité constitutifs d'une stratégie de mobilité durable au service du territoire. Ainsi, l'ambition qui doit guider les actions engagées aux différentes échelles est de retrouver de la fluidité dans les déplacements des habitants en créant les conditions d'un développement harmonieux, qui préserve la qualité du cadre de vie du genevois français, élément majeur de son attractivité.

3.1. Une ambition première : retrouver de la liberté collective et durable de se déplacer

Les élus souhaitent faire de la fluidification des déplacements l'ambition première des politiques engagées en matière de mobilité et d'aménagement ce qui n'est pas sans conséquences.

³ Interview de Jean Denais dans la Tribune de Genève le 4 mai 2017



- **Retrouver de la liberté collective et durable de se déplacer signifie avant tout fluidifier les déplacements et s’attaquer aux phénomènes de congestion observés sur le territoire, mais sans obérer le développement équilibré du territoire, tant sur le plan économique et social qu’environnemental.** La notion de liberté collective n’est paradoxale qu’en apparence. On observe en matière de mobilité que la liberté laissée à chacun de se déplacer en véhicule individuel motorisé est génératrice, dans un territoire marqué par d’importants déséquilibres et par une forte croissance démographique, d’importants phénomènes de congestion qui sont autant de contraintes pour la liberté de circuler. Par conséquent, s’engager à vouloir fluidifier les déplacements implique la mise en œuvre de mesures de régulation (des règles d’urbanisme, des circulations, des modalités de stationnement...), d’implication et d’évolution des comportements des habitants du territoire, mais également de contention (via l’intégration des politiques de stationnement aux politiques de mobilité notamment). Ainsi, l’ambition de décongestionner les axes de déplacements constitue une ambition globale, qui vise à permettre l’atteinte des autres objectifs généralement assignés à une politique de mobilité (permettre aux habitants d’accéder à leurs emplois, à leurs structures de formation, et aux équipements et services de leurs choix) et par conséquent de contribuer au développement de l’attractivité du territoire et au maintien d’un cadre de vie de qualité.

A terme, c’est bien une évolution des structures de la mobilité qui est visée avec une forte évolution vers une mobilité plus durable répondant aux exigences de soutenabilité environnementale (respect et valorisation de l’environnement, tant au plan local (qualité de l’air, bruit et santé publique, préservation du patrimoine naturel, agricole et paysager, agrément du cadre de vie) qu’à l’échelle globale (lutte contre les émissions de carbone et le réchauffement climatique, biodiversité, préservation des ressources naturelles).

- **La réalisation d’une telle ambition implique un certain nombre de principes stratégiques majeurs :**
 - **La volonté déterminée d’agir de manière coordonnée sur tous les leviers à disposition :**
 - **Une action sur les causes des mobilités** en visant un aménagement du territoire qui favorise la proximité, la compacité urbaine et réduise la consommation de ressources ;
 - **Le développement des transports collectifs** aux différentes échelles, dans un souci d’offrir aux habitants des solutions de bout en bout ;
 - **Le développement de l’intermodalité et de la multimodalité** pour faire correspondre les solutions de mobilité aux chaînes de déplacements des habitants et ainsi démultiplier les alternatives à l’autosolisme ;
 - **Le développement et la promotion de nouveaux services de mobilité** notamment visant à rationaliser et optimiser l’usage de la voiture individuelle (autopartage et covoiturage) ;
 - **Le management de la mobilité** afin de faire évoluer les comportements en étant attentif à la mise en œuvre de solutions adaptées aux différents publics et usages ;
 - Des actions en **matière de voirie, circulation et espaces publics** afin de permettre le développement des modes actifs sur les courtes distances et de réguler les circulations notamment en milieu urbain ;
 - En matière **de gouvernance et de coopération** pour mener à bien l’activation de l’ensemble de ces leviers.



- **La nécessité de hiérarchiser les interventions. L'ampleur des défis que rencontre le territoire et l'ambition poursuivie de fluidifier les déplacements impliquent une nécessaire hiérarchisation des interventions qui devront porter une attention toute particulière :**
 - à la fluidification des déplacements en heure de pointe ;
 - à la situation des déplacements aux principaux points de franchissements de la frontière qui sont les plus saturés (Bardonnex tout particulièrement) ;
 - à la situation des déplacements au niveau des principaux « nœuds du territoire » (Etrembières, Findrol, Douvaine) ;
 - au fait de privilégier des actions à fort impact. Ainsi, au regard de la part des déplacements aujourd'hui effectués en TIM, une action d'optimisation de l'usage de la voiture individuelle semble prioritaire.

3.2. Des objectifs échelonnés dans le temps : apporter des solutions concrètes à court terme tout en préparant l'avenir

Le schéma métropolitain des mobilités présente l'ambition pour le territoire et les mesures à prendre pour sa réalisation à l'horizon 2030. Afin de préparer cet horizon de long terme, mais également pour répondre aux besoins immédiats des populations, le schéma métropolitain des mobilités intègre également des horizons de temps intermédiaires, à court (2020) et moyen terme (2025). A noter que ces objectifs ne portent pas uniquement sur la mobilité, mais également sur l'aménagement du territoire.

- La situation des déplacements et la contrainte démographique est telle qu'il y a urgence à agir. Les élus souhaitent donc engager dès 2018 des actions fortes susceptibles d'avoir un impact immédiat. Il s'agit donc d'accélérer des actions déjà prévues ou de faire émerger des solutions souples et rapidement opérationnelles ne nécessitant pas d'infrastructures spécifiques afin d'attendre des premiers résultats **à l'horizon 2020**. Il s'agit également à cet horizon de préparer les conditions pour la mise en œuvre des actions suivantes.
- **A l'horizon 2025**, l'ambition est d'œuvrer à la modification de la structure des déplacements via un développement significatif de l'usage des transports collectifs attendus grâce à :
 - la mise en œuvre des grandes infrastructures de transports qui, par leur ampleur, vont fournir l'armature d'un réseau transfrontalier et interurbain de transports collectifs ;
 - le déploiement des réseaux locaux de transports collectifs et leur bonne articulation avec le réseau structurant.
- **A l'horizon 2030**, horizon à partir duquel les effets des actions ambitieuses engagées en matière d'aménagement et d'urbanisme sur les causes de la mobilité afin de favoriser la proximité et de réduire la consommation de ressources impliquées par les déplacements doivent pouvoir leurs fruits. Ceci implique la construction d'une politique d'aménagement du territoire coordonnée à l'échelle du Genevois français.

3.3. Des objectifs chiffrés aux différents horizons de temps et pour les différents modes

L'objectif visé par la mise en œuvre d'une stratégie globale et coordonnée en matière de mobilité est donc de chercher à redonner de « la liberté collective et durable de se déplacer » ce qui signifie chercher à diminuer la congestion, donc non seulement absorber les effets induits par la croissance démographique, mais aller au-delà en réduisant le trafic automobile global par rapport à la situation



actuelle. Cela nécessite une modification en profondeur de la structure des déplacements en faveur du développement d'une mobilité plus durable. Au regard de la situation du territoire, du potentiel de chacun des modes et de l'ambition du schéma métropolitain des mobilités en matière de développement durable, le territoire se fixe des objectifs de part modale aux différents horizons de temps. Ces objectifs quantifiés sont présentés dans le tableau ci-après.

Ces objectifs sont établis à grands équilibres territoriaux inchangés. En jouant sur le levier de la planification, il doit être possible à l'horizon 2030 et au-delà d'aller plus loin. Il sera temps, d'ici là, de procéder à une révision des objectifs tenant compte de l'ensemble des évolutions intervenues dans la période.

Objectifs par mode et par horizon de temps	Aujourd'hui (2015)	2020	2025	2030
Covoiturage passager (hors enfants et famille)	4%	6%	7%	8%
Transports collectifs	6%	7%	10%	11%
Modes actifs (marche, vélo, etc.)	26%	28%	29%	31%
Total tous modes alternatifs aux TIM	37%	41%	47%	50%
Transports individuels motorisés (TIM) conducteur et famille	63%	59%	53%	50%

Globalement, il s'agit d'un recul de la place de la voiture et des deux-roues motorisés :

- de solo de 63% à 50% pour leur usage solo ou familial,
- de 67% à 58% pour l'ensemble de leurs usages, y compris le covoiturage.

En passant de 37% à 50% de part modale, l'usage des modes alternatifs à la voiture solo augmente ainsi de 35%.

L'impact sur le trafic automobile est de -21% en nombre de déplacements évités et de l'ordre de -15% en termes de réduction des distances parcourues en véhicules individuels motorisés.

Attention : il s'agit d'objectifs de part modale pour un volume global de déplacements et de distances parcourues qui vont continuer de fortement croître sous l'effet de la croissance démographique et des déséquilibres emploi / habitat entre la Suisse et la France. L'effet en valeur absolue sur la mobilité et sur le trafic automobile est étudié plus loin.

Ces objectifs sont à la fois ambitieux et réalistes :

- **L'objectif de 11% de part modale pour les transports collectifs** correspond à un effort au-delà du seul rattrapage du déficit actuel par rapport aux territoires comparables. Ce rattrapage est acquis à l'horizon 2020-2025 avec la mise en service des grandes



infrastructures et des services associés (Léman Express, tramways et BHNS transfrontaliers), qui doit permettre d'atteindre une part modale de 8,5%. Il s'agit donc de compléter et de prolonger cet effet pour ne pas laisser se redévelopper l'écart avec les territoires comparables. Hors effet des grandes infrastructures (2 points de part modale), l'effort est un gain de 1 point de part modale tous les cinq ans. Au niveau national, dans sa vision pour 2030, l'Ademe envisage pour les transports collectifs sur la courte et moyenne distance une croissance de 5 points en 20 ans. On est donc sur un rythme assez comparable. En résumé, le gain de part modale pour les transports collectifs est estimé à 3 points entre 2020 et 2025, et à 1 point entre 2025 et 2030.

- **L'objectif de 8% de part modale pour le covoiturage** correspond à 4% de part modale pour le covoiturage organisé venant s'ajouter aux 4% de covoiturage spontané (hors famille et mineurs) déjà existant. Ce taux est conforme aux projections de l'Ademe à l'échelle nationale, qui prévoit 8% de covoiturage organisé et d'auto-partage pour les déplacements de courte et moyenne distance à l'horizon 2030. En réintégrant le covoiturage familial et l'accompagnement d'enfants, cet objectif correspond à une augmentation du taux d'occupation moyen des voitures particulières de 1,39 à 1,51, ce qui représente 11% de conducteurs devenant passagers le temps d'un déplacement.
- **L'objectif de 31% de part modale pour les modes actifs** repose essentiellement sur le vélo, qui passerait de 2 à 6% de part modale entre 2015 et 2030. Cette évolution reste raisonnable si on la compare aux projections nationales de l'Ademe, qui tablent sur un passage de 2% à 8% de la part modale du vélo sur la courte et la moyenne distance entre 2010 et 2030.

Comme on l'a déjà dit, ces objectifs portent sur les parts modales et, dans un contexte de forte croissance démographique, ils ne préjugent donc pas de l'effet en résultant en valeur absolue sur le trafic automobile.

L'objectif est de maintenir la mobilité individuelle (nombre moyen de déplacements quotidiens par individu) à son niveau actuel, ce qui signifie un maintien global de l'activité sociale des individus, voire une légère augmentation si l'on tient compte d'une certaine marge d'optimisation des boucles de mobilité (enchaînement des activités au cours d'une même série de déplacements sans retour au domicile) pour s'adapter à un contexte de mobilité assez contraint.

L'effet net de la déformation de la structure par âge de la population n'est pas jugé significatif (vieillesse compensé globalement par la poursuite de la dynamique démographique).

Dans ces conditions, la mobilité globale va s'accroître comme la population.

Sans modification des comportements de choix modal, il en résulterait ainsi une augmentation du trafic automobile difficilement supportable pour le territoire de (base 2015 : 900 000 déplacements quotidiens) :

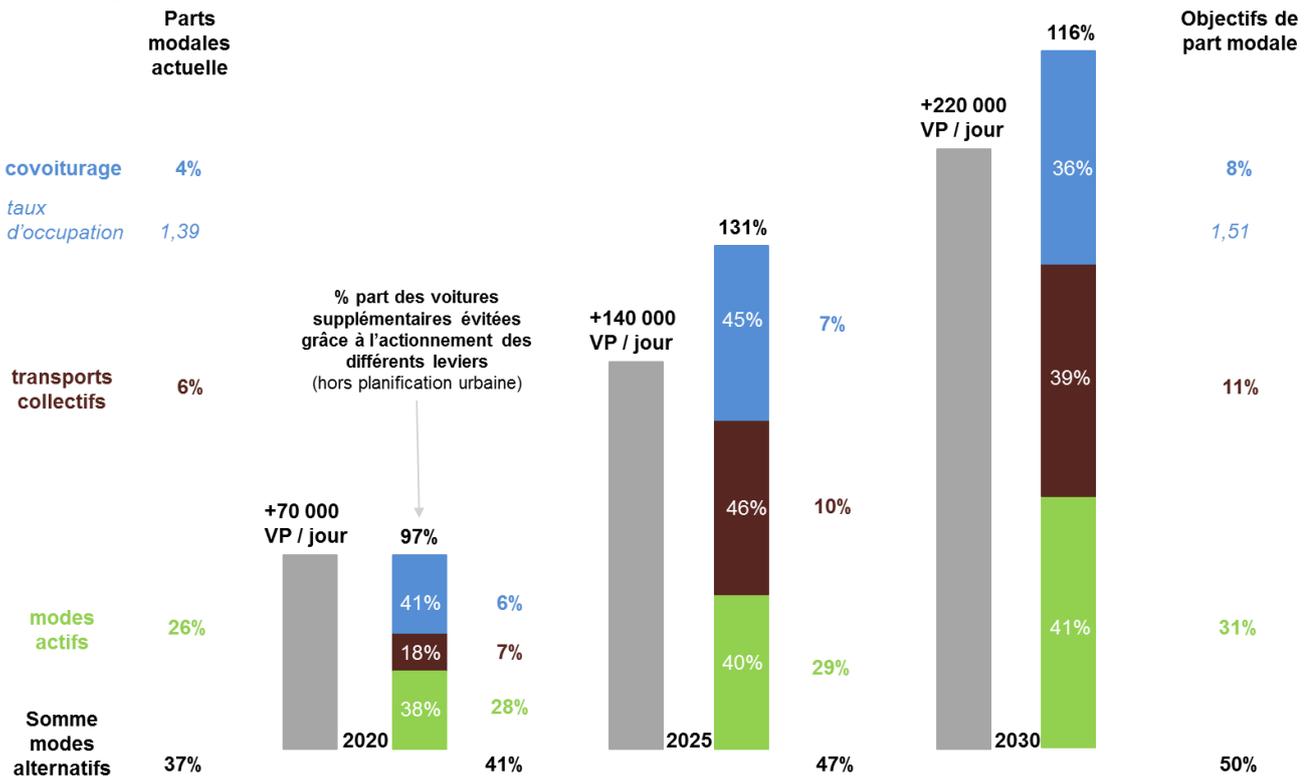
- +70 000 véhicules / jours en 2020 ;
- +140 000 véhicules / jours en 2025 ;
- +220 000 véhicules / jours en 2030.

Les objectifs annoncés de parts modales aux différents horizons de temps permettent dans un premier temps d'éviter le surplus anticipé de voitures, puis de réduire effectivement le trafic automobile, avec un maximum d'effet à l'horizon 2025 et un lent tassement de celui-ci ensuite :



- 2020 : les gains de part modale des modes alternatifs à la voiture solo neutralisent en quasi-totalité (97%) l'augmentation attendue du trafic automobile. Le surplus net de déplacements automobiles n'est que de l'ordre de 2 000 unités / jour (soit moins de 2% du trafic automobile de 2015).
- 2025 : les gains de part modale des modes alternatifs à la voiture solo permettent d'éviter un peu plus de 180 000 déplacements automobiles par jour, ce qui fait plus que compenser (à 131%) les 140 000 déplacements automobiles attendus au titre de la croissance démographique. L'effet net est de 40 000 déplacements automobiles en moins chaque jour par rapport à 2015.
- 2030 : les gains de part modale des modes alternatifs à la voiture solo permettent d'éviter environ 255 000 déplacements automobiles par jour, ce qui fait toujours plus que compenser (à 116%) les 220 000 déplacements automobiles attendus à cet horizon de temps. L'effet net est de 35 000 déplacements automobiles en moins chaque jour par rapport à 2015. L'effet de réduction nette du trafic automobile s'atténue donc un peu par rapport à 2025.

Le schéma qui suit synthétise l'ensemble de ces informations et permet de visualiser la contribution des différents modes aux objectifs de liberté de déplacement et de réduction des nuisances automobiles via la réduction du trafic automobile global.



Note de lecture :

Ce graphique présente, aux différents horizons de temps du schéma métropolitain des mobilités (2020, 2025, 2030), l'augmentation attendue du trafic automobile sous l'effet de la croissance démographique à choix modaux inchangés (bâtons gris) et la contribution des différents modes à sa résorption (histogrammes tricolores). Cette contribution est exprimée en pourcentage de l'augmentation attendue du trafic automobile. Une contribution totale de plus de 100% signifie donc que les changements de comportement de choix modal font plus que compenser l'augmentation attendue du trafic automobile, comme c'est le cas en 2025 et, dans une moindre mesure, en 2030.

La couleur verte code les modes actifs (marche, vélo et autres), le rouge les transports collectifs et le bleu le covoiturage en tant que passager. Les parts modales correspondantes sont indiquées à droite des histogrammes. Les parts modales actuelles sont rappelées sur la gauche du graphique.

A l'horizon 2020, la résorption du surplus de trafic automobile est faisable, mais demandera un effort rapide en faveur de toutes les alternatives, notamment le covoiturage et les modes actifs. A cet horizon court, les transports collectifs contribuent deux fois moins que le covoiturage ou les modes actifs à la résorption du trafic automobile supplémentaire. Les grands projets sont en effet encore en cours ou mis en service récemment et n'ont donc pas encore pu attirer la totalité des flux visée.

A l'horizon 2025, le développement de l'usage des transports collectifs joue à plein : ils deviennent le premier contributeur à la résorption du trafic automobile. On perçoit ici l'effet attendu des grandes infrastructures de transports collectifs dont le Léman Express qui, pour autant, ne suffiront pas à endiguer la croissance des déplacements attendue. Le covoiturage connaît également son plein épanouissement et contribue presque autant que les transports collectifs à la résorption du trafic



automobile. Globalement, les trois moteurs (modes actifs, TC et covoiturage) contribuent à l'objectif dans des proportions comparables.

A l'horizon 2030, la contribution du covoiturage à la résorption du trafic automobile se tasse nettement. Dans une moindre mesure, c'est aussi le cas des transports collectifs. La contribution des modes actifs, elle, reste stable.

Ceci traduit le fait que :

- **la pénétration du covoiturage se fait très majoritairement à court et à moyen terme et ne se développe que plus lentement ensuite ;**
- **après les grands projets donnant leur plein effet à l'horizon 2025, le développement des transports collectifs est ensuite plus lent ;**
- **les modes actifs continuent à gagner du terrain sous l'effet de la modification des aménagements publics et de l'évolution lente des changements de comportements.**

Au global, la part relative de la contribution des trois modes reste cependant très comparable.

Il faut rappeler que ces chiffres ne tiennent pas compte de l'impact potentiel sur le long terme d'un éventuel rééquilibrage du territoire sous l'effet des efforts de planification et d'aménagement du territoire. Ainsi, la mise en œuvre d'une planification urbaine à l'échelle du Grand Genève et du Pôle métropolitain permettrait de renforcer les objectifs susmentionnés. De même, le développement des modes alternatifs de travail et notamment l'émergence du télétravail n'est pas modélisé ici. Il s'agit d'une thématique au fort potentiel qui fait l'objet d'une action ambitieuse. Pour autant, il apparaît difficile d'en modéliser pour l'instant les effets. A l'horizon 2030, l'ambition est que ces efforts permettent au moins de prolonger la résorption du trafic automobile obtenue à l'horizon 2025, voire d'aller au-delà, avec une part encore accrue des modes actifs (courtes distances) et des transports collectifs (cohérence transports-urbanisme).

3.4. La reconnaissance du primat du local et l'ambition réaffirmée d'une intégration croissante sur la période

Les élus ont souhaité réaffirmer comme principe politique et stratégique **la prééminence du fait local dans la mise en œuvre du projet de mobilité dans le cadre de coopérations approfondies entre les membres et d'une intégration croissante.**

- **Le territoire est marqué par d'importantes disparités territoriales** qui s'expriment de différentes manières et qui justifie une appréhension locale des déplacements de proximité :
 - On constate déjà des **différences de niveau de densité** entre différents EPCI et au sein des différents EPCI entre centralités urbaines, bourgs, espaces périurbains, espaces ruraux et espaces montagnards. Autant d'espaces qui appellent la mise en œuvre de solutions adaptées en matière de mobilité.
 - **Ces disparités se retrouvent également dans l'intensité de la relation à Genève ou au canton de Vaud ce qui induit des différences d'approche entre territoires et une hiérarchisation différente des enjeux.** Les territoires limitrophes à Genève sont en effet, pleinement intégrés dans le fonctionnement de la métropole genevoise et comptent parfois la moitié de leurs actifs qui y travaillent alors que pour les



territoires plus éloignés l'ampleur de l'enjeu peut apparaître secondaire et se confond souvent avec l'accès aux autres polarités françaises (cf : l'axe vallée de l'Arve – Genève via Annemasse).

- L'analyse des déplacements confirme la pertinence du périmètre intercommunal sur le genevois français. En effet, **le diagnostic a mis en évidence que les EPCI correspondent quasi parfaitement à des bassins de mobilité**, échelle locale, à laquelle les habitants réalisent la majeure partie de leurs déplacements quotidiens.
 - **En matière d'organisation des mobilités les disparités sont également particulièrement marquées.** Certains EPCI se sont engagés depuis de nombreuses années dans l'exercice de la compétence mobilité, dans la constitution de réseau de transports collectifs et le déploiement de solutions de mobilités, alors que d'autres sont en cours de structuration et de développement de leur compétence et que certains territoires ne sont toujours pas couverts par une autorité compétente en matière d'organisation des mobilités.
- Cette reconnaissance du « fait local » doit également **s'accompagner d'une importante coordination dans une logique de « subsidiarité »** (faire ensemble ce que l'on ne peut faire ensemble) **et de solidarités** (partager les bonnes pratiques et mutualiser des actions et moyens pour permettre aux territoires les plus en retrait de bénéficier du soutien du collectif).
- Certaines thématiques sont communes à plusieurs territoires et peuvent faire l'objet d'une coopération. C'est le cas notamment de la desserte des zones peu denses, plus complexe, et pour lesquelles les transports collectifs montrent leurs limites. Des bonnes pratiques et des solutions innovantes pourront être conçues à l'échelle du Genevois français.
- De même, les territoires qui sont en cours de structuration de leurs compétences et de leurs services doivent pouvoir s'appuyer sur l'expérience acquise par les autres AOM pour mettre en œuvre de manière plus rapide et plus efficace des réseaux et services de mobilités adaptés aux besoins de leurs habitants.
- Enfin, les élus réaffirment l'ambition initiale énoncée dans la feuille de route politique du Syndicat mixte de l'ARC de constitution d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) unique sur le périmètre du Genevois français à terme. Il réaffirme ainsi **l'ambition d'une très forte intégration** permettant de mobiliser les moyens nécessaires pour faire face à l'ampleur des défis posés en matière de mobilités et de peser sur le devenir du grand territoire via une interlocution renouvelée avec les grands partenaires.
- Pour rendre la création de cette AOM possible malgré les différents niveaux de maturité observés aujourd'hui entre les différentes structures du territoire, les élus ont acté **le principe d'une convergence** (se matérialisant par la couverture totale du territoire par des AOM et par la levée progressive de la fiscalité dédiée au financement de la mobilité) dont les paliers restent à préciser tant dans leur contenu que dans leurs échéances. Les élus ont également retenus le principe d'indicateurs de convergence pour mesurer l'effectivité de cette convergence.



3.5. Des orientations stratégiques déclinées par grandes échelles de déplacement pour fournir un cadre stratégique opérant

La prise en compte de la diversité des besoins des habitants et des territoires constitue un des principes politiques du projet de mobilité. Il s'agit ainsi de proposer une offre de service (et, si nécessaire, une adaptation des infrastructures conditionnant le service) pour les différents besoins et usages rencontrés aux différentes échelles. Par conséquent, le principe méthodologique retenu pour la formulation des orientations est celui d'une approche par grande échelle de déplacement que l'on peut traduire en fonctionnalités du système de déplacement.

L'intérêt d'une telle approche est :

- de coller aux besoins et pratiques des habitants en faisant fi des périmètres institutionnels ;
- d'identifier pour chaque fonctionnalité les niveaux de responsabilités associées et la gouvernance la plus adaptée ;
- de bénéficier si nécessaire d'une approche par grand corridor qui structurent les déplacements sur le territoire et qui permettent de prendre en compte les déplacements de transit effectués par des personnes n'habitant pas sur le périmètre du genevois français.

Les déplacements sur le territoire s'expriment selon trois échelles principales. A chacune de ces échelles sont associés des motifs de déplacements spécifiques :

- les déplacements transfrontaliers à destination de la Suisse (principalement à Genève mais également et de manière croissante vers le canton de Vaud) principalement pour le travail ;
- se déplacer entre polarités du Genevois français, pour accéder à son travail ou aux différents services et équipements
- se déplacer au sein de son EPCI, pour tout type de motifs



4. Les grandes orientations aux différentes échelles territoriales

Les grandes orientations retenues dans le schéma sont présentés ici par grande échelles territoriales. Pour chacune d'entre elles est précisé :

- un rappel des enjeux de mobilité pour le territoire et une qualification de l'enjeu
- les orientations politiques,
- les principes de mise en œuvre.



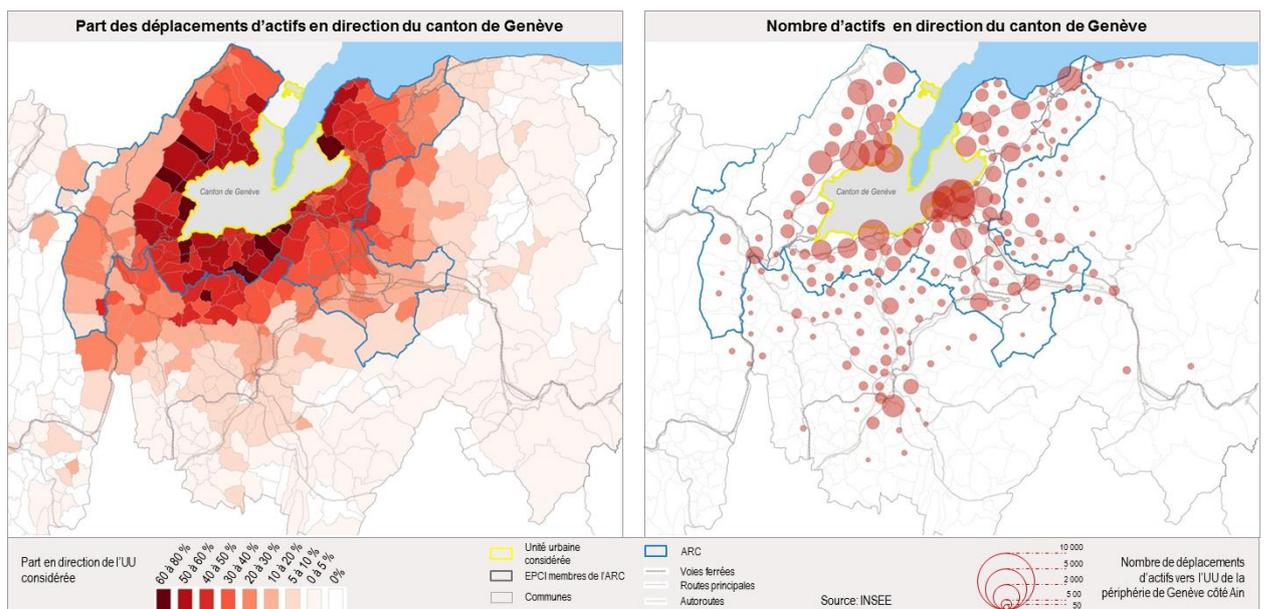
4.1. Connecter le territoire à la Suisse et plus spécifiquement au Canton de Genève : les échanges transfrontaliers

4.1.1. Rappel des enjeux de mobilité pour le territoire et de la priorité politique

Les déplacements en lien avec la Suisse concernent 15% des 1,34 millions de déplacements quotidiens effectués par les habitants du Genevois français en relation avec leur territoire. La moitié de ces déplacements sont des déplacements domicile-travail. Naturellement, le canton de Genève est la destination concentrant la plupart de ces flux (85%) et la ville de Genève centralise la majorité des flux domicile-travail puisque 75% des travailleurs transfrontaliers du Genevois travaillent dans la ville de Genève même. 13% des flux transfrontaliers sont échangés avec le canton de Vaud qui jouit d'une attractivité croissante ces dernières années notamment pour les habitants de la CC du Pays de Gex et de Thonon Agglomération.

L'attraction du Canton de Genève intègre des effets différenciés selon les territoires du Genevois français, ce qui se traduit par un degré de priorité politique différent :

- Pour les territoires situés en première couronne (Annemasse Agglo, ouest de Thonon Agglo, Genevois, l'Est du Pays de Gex), l'accessibilité à Genève est l'enjeu prioritaire : l'ensemble de communes concernées ont au moins 40% de leurs actifs qui travaillent dans le canton de Genève. Le sujet est déjà bien appréhendé avec des améliorations significatives programmées.
- Pour les territoires situés en deuxième couronne (Vallée de l'Arve, Pays Bellegardien, Thonon-les-Bains, cet enjeu est majeur mais secondaire par rapport aux autres fonctionnalités mises en évidence : les volumes des flux à destination d'un autre EPCI et/ou d'un autre territoire français sont plus importants que ceux à destination de la Suisse.





4.1.2. Les orientations politiques retenues

Les orientations diffèrent selon les territoires.

Pour les territoires limitrophes il s'agit de :

- Assurer la concrétisation des principaux projets d'infrastructures et des services associés particulièrement en termes de développement de l'intermodalité et de l'aménagement de l'espace public
- Poursuivre le développement de l'offre engagé dans le cadre du GLCT transports publics et y renforcer la position des territoires du Genevois français
- Diversifier les accès à Genève (et au canton de Vaud) en mettant l'utilisateur au centre des solutions et en cherchant à multiplier les points d'entrées et les solutions offertes pour les habitants

Pour l'ensemble du Genevois français:

- Préparer l'arrivée des grands projets et les conditions de l'intermodalité avec une attention particulière autour des gares du Léman Express. Ceci passe notamment par la mise en œuvre de projets urbains ambitieux à proximité des gares et par la réalisation de plateformes multimodales.
- Diversifier les conditions d'accès à Genève et au canton de Vaud en luttant contre l'autosolisme en développant des solutions innovantes le long des principaux corridors d'accès à Genève : Evian-Genève via Douvaine, Cluses-Genève via Annemasse notamment
- Engager des actions structurantes sur la régulation de la mobilité notamment avec les employeurs

4.1.3. Les principes de mise en œuvre et les actions envisagées aux différents horizons de temps

- A l'horizon 2020 : l'impératif à court terme est de concrétiser et d'accompagner toutes les actions envisagées permettant d'améliorer les conditions d'accès à Genève :
 - Réaliser la réorganisation de l'offre transfrontalière de bus (cadence, nouvelles lignes)
 - Structurer les réseaux locaux afin d'assurer une desserte locale optimale des nouvelles infrastructures d'accès à Genève attendues à partir de 2020
 - Soutenir dès à présent les projets de mobilité innovante comme le covoiturage transfrontalier
- A l'horizon 2025 : préparer et optimiser l'arrivée des nouvelles offres structurantes
- A l'horizon 2030 : dès à présent agir sur les causes des mobilités en adoptant un plan volontariste court, moyen et long terme de spatialisation de la croissance sur l'ensemble du territoire et engager l'identification de futurs projets d'infrastructures et/ou préciser les projets existants (traversée du Lac ...)

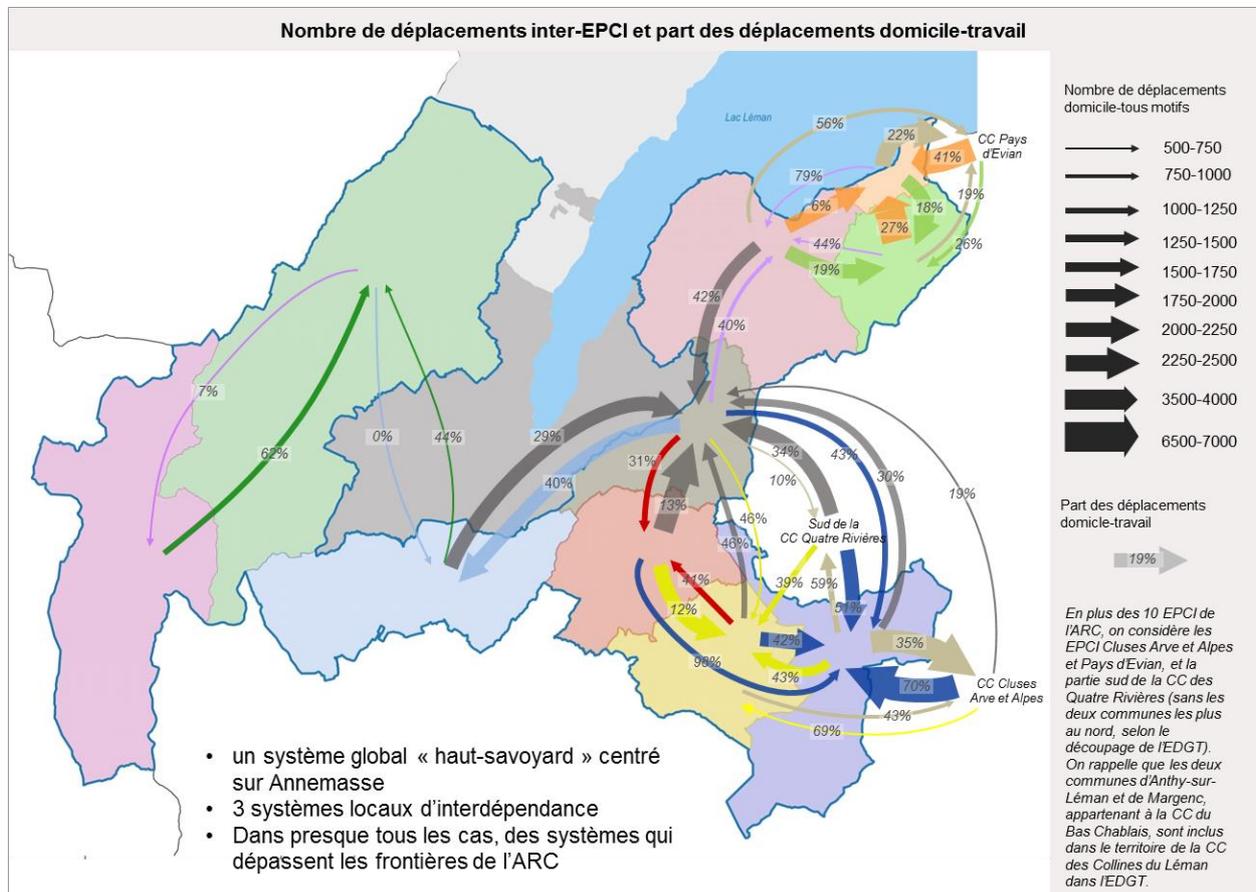


4.2. Se déplacer entre polarités du Genevois français : la mobilité interurbaine

4.2.1. Rappel des enjeux de mobilité pour le territoire et de la priorité politique

Les déplacements effectués entre les EPCI du territoire représentent 9% des 1,34 millions de déplacements quotidiens effectués par les habitants du Genevois français en relation avec leur territoire. 40% de ces échanges s'organisent au sein d'un système haut-savoyard centré sur Annemasse Agglo où le motif travail se situe entre 30% et 50% selon l'EPCI d'origine.

Ce faible volume fait de la mobilité interurbaine un sujet secondaire sans justifier notamment le retard pris par l'action publique pour répondre efficacement à cette demande : beaucoup d'acteurs du territoire relèvent en effet que l'offre actuelle ne répond pas aux besoins des administrés.



4.2.2. Les orientations politiques retenues

Si le Léman Express a vocation à répondre à ce besoin pour une bonne partie des territoires, des orientations politiques claires doivent être adoptées afin d'appuyer et de compléter l'offre ferroviaire :

- Mettre en place les composantes d'une intermodalité effective ;
- Préparer un dialogue opérationnel avec la Région pour faire valoir une expression de besoin sur les services interurbains souhaités ;



- Engager des actions spécifiques et partenariales afin de fluidifier la circulation sur les « nœuds du territoire » (Etrembières, Findrol, Douvaine) ;
- Engager le dialogue et des actions avec les entreprises du territoire.

4.2.3. Les principes de mise en œuvre et les actions envisagées aux différents horizons de temps

- A l'horizon 2020 : définir un espace de dialogue avec la Région sur le devenir des liaisons interurbaines et d'éventuelles évolutions d'ici à l'échéance des contrats ;
- A l'horizon 2025 : construire un nouveau réseau interurbain et multimodal (articulation entre services ferrés et routiers notamment) à l'échelle du Genevois français ;
- Au-delà de l'horizon de mise en service du Léman Express : amélioration de l'infrastructure ou de l'offre ferroviaire (Pied du Jura, Pied du Salève ...).



4.3. Se déplacer au sein de son EPCI / AOM : les liaisons internes

4.3.1. Rappel des enjeux de mobilité pour le territoire et de la priorité politique

Les déplacements effectués au sein des EPCI du territoire représentent 67% des 1,34 millions de déplacements quotidiens effectués par les habitants du Genevois français en relation avec leur territoire. Aussi, l'enquête ménage réalisée en 2016 précise que la moitié des déplacements effectués par les habitants de Genevois français font moins de 3 kilomètres. Les déplacements de courte distance représentent ainsi l'enjeu principal sur l'ensemble du Genevois français.

Malgré cela, l'offre est très en retrait par rapport à des territoires comparables ce qui s'explique par la constitution récente d'AOM sur le territoire et le développement encore insuffisant des transports collectifs sur la plupart des territoires. En effet, alors qu'Annemasse Agglo et le SIBAT bénéficient de réseaux urbains aboutis qui représentent à eux-seuls la moitié de la dépense publique locale de l'ensemble du Genevois français en matière de transports d'autres territoires sont en passe de structurer et développer la compétence (Pays de Gex, Thonon agglomération⁴, SM4CC). Les territoires sont conscients de l'impératif de rattraper leur retard et sont prêts à mettre en œuvre des solutions adaptées aux réalités locales et à engager une démarche globale en incluant les dimensions aménagement et modes actifs qui, à cette échelle, sont indissociables des enjeux de mobilité.

4.3.2. Les orientations politiques retenues

Chaque EPCI s'engage à se saisir des enjeux de mobilité à son échelle et à développer sur son territoire des solutions adaptées aux besoins de ses habitants de manière coordonnée avec les autres membres du Genevois français. Les élus actent pour autant le principe d'une AOM unique du Genevois français à terme et vont définir les termes d'une convergence vers un exercice harmonisé de la compétence mobilité :

- Définition d'une vision commune des services mis en œuvre localement via l'élaboration coordonnée de PDU locaux conçus comme des schémas de secteurs du schéma métropolitain des mobilités ;
- Coordination et échange de bonnes pratiques pour aboutir à un partage de principes communs sur un certain nombre de thématiques clés ;
- Echanges de bonnes pratiques, coordination et éventuelles mutualisations afin de permettre aux différentes AOM de développer significativement les transports collectifs et autres solutions de mobilité sur leurs périmètres ;
- La question de la mobilité périurbaine est du ressort de chaque AOM mais fait l'objet d'une réflexion et éventuellement de services mutualisés autour de la mise en œuvre d'un modèle périurbain de mobilité durable.

⁴ La compétence est en voie de structuration à l'échelle de Thonon agglomération suite à la création de l'agglomération et à la demande de dissolution du SIBAT par le Préfet de Haute-Savoie.



4.3.3. Les principes de mise en œuvre et les actions envisagées aux différents horizons de temps

- A l'horizon 2020 :
 - accompagner les territoires dans la structuration de leur compétence et des services mis en œuvre ; engager la coordination et la convergence des politiques publiques mises en œuvre ;
 - préparer l'arrivée des nouvelles infrastructures sur les territoires en veillant à leur intégration locale.
- A l'horizon 2025 :
 - poursuivre la convergence engagée entre les termes et préparer une intégration plus forte des politiques de mobilité
 - développer l'ensemble des réseaux locaux
- Au-delà : mise en œuvre d'une AOM unique



5. La mise en œuvre de ces orientations aux différents horizons de temps

L'atteinte de l'ambition affichée suppose la mise en œuvre coordonnée, aux différents horizons, de l'ensemble des leviers des politiques de transports et déplacements. Le schéma métropolitain des mobilités est ainsi décliné en mesures détaillées selon le levier actionné et l'horizon de temps visé : c'est l'objet de cette partie de les présenter. Ces mesures seront ensuite détaillées par acteur et par nature d'action et feront l'objet d'une analyse des moyens à mobiliser pour y parvenir : c'est l'objet du plan d'action, présenté dans un document spécifique. Ce plan d'action est organisé selon la structure par levier et par horizon de temps présentée ici.

5.1. Les leviers à mobiliser pour la mise en œuvre des orientations se déclinent selon 4 grands axes complémentaires d'intervention

La mise en œuvre du schéma métropolitain des mobilités nécessitent de mobiliser les leviers des politiques de transports et déplacements selon quatre grands axes :

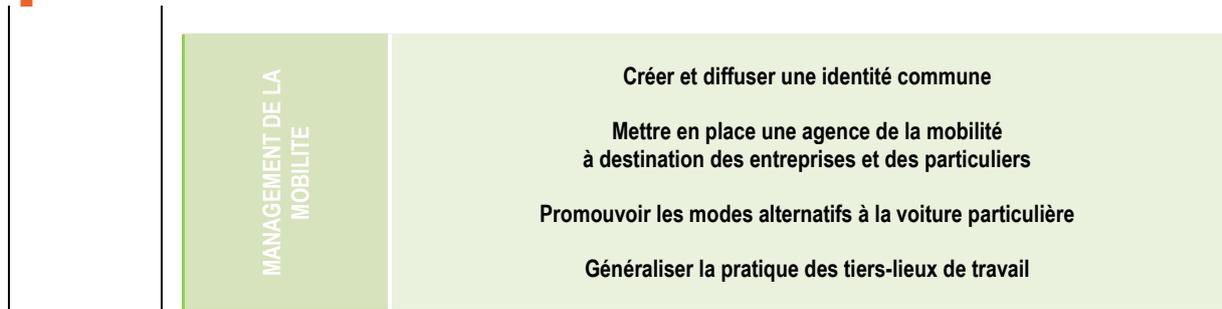
- « organiser le développement durable du territoire à moyen et long terme » au travers de la planification, de l'aménagement et de l'urbanisme ;
- « développer le système de transports collectifs », axe qui recouvre les leviers de développement des services de transport public adaptés aux différentes échelles et d'organisation d'une intermodalité fluide entre eux et avec les autres modes ;
- « inciter à un usage raisonné de la route », axe qui recouvre les leviers de développement de nouveaux services et usages des véhicules motorisés individuels ainsi que les actions en matière de voirie, circulation et stationnement ;
- « promouvoir l'écomobilité », axe qui recouvre les leviers relatifs à un meilleur partage de l'espace public, à la promotion des modes actifs et au management de la mobilité.



Le tableau ci-après reprend les principales orientations arrêtées sur ces quatre grands axes.

Présentation des principales orientations

ORGANISER A LE DEVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE	PLANIFICATION, AMENAGEMENT, URBANISME	<p>Œuvrer au rééquilibrage des localisations à l'échelle du Grand Genève</p> <p>Organiser un développement cohérent urbanisme/transports dans le Genevois français</p> <p>Favoriser la proximité pour un développement économe des ressources</p> <p>Se doter d'un SCOT commun pour mettre en œuvre ces orientations</p> <p>S'appuyer sur les grands principes du schéma d'agglomération et du Projet de territoire du Grand Genève</p>
DEVELOPPER LE SYSTEME DE TRANSPORTS COLLECTIFS	SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC ADAPTES AUX DIFFERENTES ECHELLES	<p>Améliorer et développer une offre transfrontalière multimodale couvrant l'ensemble des axes d'accès à Genève et à la Suisse</p> <p>Mettre en place un réseau interurbain intégré à l'échelle du Genevois Français et complémentaire du réseau transfrontalier</p> <p>Structurer et développer des réseaux locaux, interconnectés avec les réseaux interurbain et transfrontalier</p>
	INTERMODALITE	<p>Développer l'intermodalité physique des réseaux : pôles d'échanges multimodaux, accès tous modes aux gares, valorisation des gares et de leurs abords, parcs relais</p> <p>Développer les conditions de l'intermodalité : support multimodal et multiservice unique associé à un compte personnel de mobilité à l'échelle du Grand Genève et information multimodale dynamique</p>
INCITER A UN USAGE RAISONNE DE LA ROUTE	NOUVEAUX SERVICES ET USAGES	<p>Mettre en place un système complet et pluriel de covoiturage adapté aux différentes échelles et aux différents besoins du territoire</p> <p>Poursuivre le développement de l'auto-partage et des usages partagés d'autres véhicules</p>
	VOIRIE, CIRCULATION, STATIONNEMENT	<p>Mettre en place et harmoniser des politiques actives de stationnement</p> <p>Réaliser les infrastructures routières indispensables au bon fonctionnement du territoire</p> <p>Elaborer et mettre en œuvre le schéma logistique du Genevois français</p>
PROMOUVOIR L'ECO MOBILITE	ESPACES PUBLICS ET MODS ACTIFS	<p>Réaliser les aménagements prévus par les schémas de mobilité douce existants</p> <p>Elaborer, décliner et mettre en œuvre le schéma cyclable métropolitain</p> <p>Elaborer, décliner et mettre en œuvre le plan piéton métropolitain</p>



5.2. Les leviers à mobiliser doivent être actionnés de manière différenciée selon trois horizons de temps afin d'atteindre les objectifs visés

Les différents axes d'intervention contribuent de manière complémentaire à l'atteinte des objectifs, en termes d'horizon de temps et d'impact :

- **L'axe « organiser le développement durable du territoire »** regroupe les leviers (planification, aménagement, urbanisme) dont l'impact est potentiellement le plus fort, puisqu'ils agissent sur les causes fondamentales de la mobilité, à savoir les localisations en œuvrant pour un rééquilibrage habitat / activités et une meilleure articulation urbanisme / transport. Cependant, si ces actions ont des effets indéniables à long terme, elles ont peu d'impact à court et moyen terme car longues à mettre en place. Elles doivent donc être amorcées le plus rapidement possible pour pouvoir avoir des effets mesurables à long terme sur l'ensemble du territoire du Genevois français. L'effort financier à engager par la puissance publique sur cet axe est limité puisqu'il s'agit principalement de mesures réglementaires et de régulation, à travers des documents de planification ambitieux (SCoT ; PLUi/ PLU et PDU).
- **L'axe « développer le système de transports collectifs »** regroupe des leviers ayant un impact potentiel relativement fort, d'autant que le potentiel de rattrapage est très important au regard du retard d'offre et de fréquentation constaté par rapport à des territoires français comparables. Leur plein impact ne peut cependant pas être obtenu à court terme si l'on tient compte des délais inhérents aux projets nécessaires d'infrastructure ou de systèmes d'information. L'effet du développement des transports collectifs sera donc assez faible à l'horizon 2020, où seul le développement de l'offre locale et une meilleure information des usagers permettra d'améliorer la fréquentation. A l'horizon 2025, en revanche, la contribution des transports collectifs au rééquilibrage de la structure des déplacements sera très forte en raison de la mise en **service** et de la montée en charge des grandes infrastructures de transports attendues et des services associés (Léman Express, tramways et BHNS transfrontaliers pourraient ainsi capter 65 000 voyageurs quotidiens). Au-delà de la mise en place de ce réseau structurant pour le territoire à l'horizon 2025, l'effort marginal pour aller chercher des clients supplémentaires deviendra de plus en plus grand, d'où un potentiel à long terme à peine supérieur à celui de moyen terme. Cette croissance des transports collectifs ne pourra se faire que par le biais d'un effort financier public très important et croissant pour accompagner ces nouveaux services et la croissance de l'offre.
- **L'axe « inciter à un usage raisonné de la route »**, regroupe des leviers ayant un potentiel relativement fort, notamment au travers du développement du covoiturage et des politiques de circulation et de stationnement. Ceci résulte des volumes de trafic en jeu (67% de déplacements effectués en véhicule individuel motorisé) et de la faiblesse actuelle du covoiturage qui reste une pratique marginale (4% de part modale pour le covoiturage, essentiellement **spontané**, hors famille et mineurs). Ces leviers sont activables très rapidement puisqu'il s'agit de solutions légères



à mettre en œuvre qui peuvent avoir des effets rapides sous réserve d'un effort d'animation significatif auprès des habitants et des employeurs. En y mettant les moyens, on peut donc miser sur des effets à court et à moyen terme.

Hors politique d'incitation financière directe, l'effort financier public reste limité pour mettre en œuvre ces solutions et croît relativement peu avec l'usage du service. Il s'agit donc de mesures prioritaires à engager aussi rapidement que possible, pour un retour rapide.

- **L'axe « promouvoir l'écomobilité »** regroupe des leviers ayant, notamment au travers du développement des modes actifs, un potentiel en nombre de déplacements potentiellement aussi fort que les transports collectifs, mais bien entendu moindre en termes de distances parcourues. En effet, 50% des déplacements en véhicule particulier sont inférieurs à 5 km et sont donc en grande partie dans la zone de pertinence du vélo, voire même en partie de la marche. Cependant, le développement des modes actifs repose sur des **changements** de comportements qui engagent les représentations sociales et peuvent prendre du temps. Il s'agit d'articuler une action mobilisant des leviers rapides à actionner et relativement peu coûteux (management de la mobilité, circulation, stationnement ...) et des leviers de moyen terme, nécessitant des investissements beaucoup plus importants (aménagement de la voirie et des espaces publics), même si moindres qu'en matière de transports collectifs lourds.

Le tableau ci-dessous reprend, pour chaque levier, la programmation de l'action et la formalisation de la vision cible aux différents horizons de temps. Il s'agit de présenter les grands jalons nécessaires à la réalisation de la stratégie :

Leviers	2017-2020	2020-2025	2025-2030 et au-delà
Planification Aménagement Urbanisme	<ul style="list-style-type: none">▪ Inter-PDU et 1ers PDU locaux déclinant le SMM▪ 1ers PLUi intégrant et déclinant les principes du SMM et du schéma d'agglomération▪ Principes communs de conception des espaces publics▪ Projets urbains autour des gares du Léman Express▪ Pilotage d'un dispositif d'observation	<ul style="list-style-type: none">▪ SCOT métropolitain▪ PDU locaux déclinant partout le SMM▪ Volet mobilité harmonisé dans tous les PLUi▪ Planification intégrée, espaces publics adaptés	<ul style="list-style-type: none">▪ Rééquilibrage des localisations



Leviers	2017-2020	2020-2025	2025-2030 et au-delà
Transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> Nouveaux prolongements en France de lignes de bus TPG Amélioration de l'offre de bus transfrontalière Tram d'Annemasse Evolution de l'offre des lignes interurbaines Structuration des réseaux locaux Amélioration de l'offre des navettes lacustres 	<ul style="list-style-type: none"> CEVA et Léman Express Trams St Julien et St Genis BHNS Chablais, Gex et Annemasse-Bonne Mise en place d'un réseau interurbain intégré Développement des réseaux locaux 	<ul style="list-style-type: none"> Ligne ferroviaire Pied du Jura et modernisation Pied du Salève (à l'étude actuellement) Améliorations post Léman Express : Annemasse-La Roche, Vallée de l'Arve, Chablais, Pied du Salève
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Intégration de tout le Genevois français à UNIRESO Centrale de mobilité à l'échelle du Grand Genève : information multimodale dynamique, calcul d'itinéraires, prévision de trafic 	<ul style="list-style-type: none"> Pôles d'échange, 25 parcs relais (3 600 pl.) Support multimodal et multiservice unique à l'échelle du Grand Genève Harmonisation de la tarification 	
Nouveaux services Nouveaux usages	<ul style="list-style-type: none"> Auto-partage Système complet et pluriel de covoiturage sur tout le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> Pilotage et ajustement continus du système de covoiturage 	
Voirie, circulation et stationnement Marchandises		<ul style="list-style-type: none"> 2x2 voies du Chablais A40 Annemasse - Saint-Julien : fin de la gratuité, mise à 2x2 voies 	<ul style="list-style-type: none"> Nœud d'Étrembières Ext. 2x2 voies Nord Pays de Gex Traversée du Lac (à l'étude actuellement)



Leviers	2017-2020	2020-2025	2025-2030 et au-delà
Management de la mobilité	<ul style="list-style-type: none">▪ Identité commune Mobilité du Genevois français▪ Promotion des modes alternatifs à la VP solo▪ Agence de mobilité : dialogue avec les entreprises y c. suisses,▪ Accompagnement des plans de mobilité, services aux entreprises▪ Compte individuel de mobilité▪ Développement du télétravail et des premiers tiers-lieux de travail	<ul style="list-style-type: none">▪ Agence de mobilité : conseil aux particuliers▪ Généralisation de la pratique des tiers-lieux de travail	
Espaces publics et modes actifs	<ul style="list-style-type: none">▪ Elaboration des schémas cyclable et logistique et plans piétons▪ 1ers aménagements vélo : voies, stationnement, intermodalité▪ Harmonisation et mise en place progressive de politiques actives de stationnement▪ Mise en place d'une gestion harmonisée des pics de pollution	<ul style="list-style-type: none">▪ Mise en œuvre Schémas cyclable et logistique, plans piétons, politique de stationnement▪ Renouvellement des flottes par des véhicules non thermiques	<ul style="list-style-type: none">▪ Schéma cyclable II

La réalisation coordonnée de l'ensemble de ces actions implique également des évolutions de la gouvernance et des coopérations entre collectivités qui sont développées en partie 5.



Leviers	2017-2020	2020-2025	2025-2030 et au-delà
Gouvernance Coopération	<ul style="list-style-type: none">Prise de compétence « mobilités innovantes » du PôleCoopération entre AOM : échange des bonnes pratiques, coordination et harmonisation, mutualisation de ressourcesRéflexions et définition de principes communs : politique de stationnement, versement transport, etc.	<ul style="list-style-type: none">Mise en œuvre de principes communsMutualisation d'actionsAOM unique	<ul style="list-style-type: none">AOM unique



6. Le rôle attendu des différents acteurs pour rendre l'ambition réaliste

Il est fondamental, pour la crédibilité de l'ambition affichée, que des responsabilités soient clairement établies pour que les principaux acteurs du territoire s'engagent à mettre en œuvre les actions visées ici.

La mise en œuvre du schéma rend nécessaire l'appui sur une structure de coopération ambitieuse qui soient en capacité de réaliser des actions et de mettre en œuvre une politique. C'est pourquoi le Pôle métropolitain est amené à évoluer fortement pour jouer un rôle renforcé en matière de mobilités l'amenant notamment à mettre en œuvre des actions opérationnelles ce qui implique la modification des statuts existants. C'est pourquoi cette partie s'arrête assez longuement sur la définition des évolutions du rôle du Pôle métropolitain.

Néanmoins, la mobilité étant une compétence partagée, la réalisation des objectifs assignés implique une mobilisation des partenaires. En ce sens, la mise en œuvre du plan d'actions implique une coordination forte avec les politiques publiques portées par les différents partenaires dans l'optique d'une amélioration des conditions de circulation et d'un développement des solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme.

Le rôle attendu des différents acteurs renvoie ici à l'horizon 2020. Pour le Pôle métropolitain, il constitue la nouvelle feuille de route qui doit guider l'action jusqu'à la fin du mandat. Les attentes pour l'après 2020 sont renvoyées aux futures conditions politiques.

6.1. Le rôle attendu du Pôle métropolitain

Plusieurs principes prévalent à la définition du rôle du Pôle métropolitain :

- Le souci de la valeur ajoutée et de la subsidiarité « faire ensemble ce que l'on ne peut faire seul », à savoir faire intervenir le Pôle métropolitain là où l'action publique est absente ou incomplète à ce jour ;
- Le souci de consacrer les énergies à engager des actions opérationnelles avec une attention portée à l'impact des mesures et à leur rapidité de mise en œuvre ;
- Le souci d'expérimenter et de démontrer sa valeur ajoutée, le Pôle métropolitain est une structure au service de ses membres qui a vocation à porter pour leur compte des expérimentations et des actions innovantes, par leurs champs d'application ou par leur échelle d'appréhension. Ainsi, le Pôle métropolitain va s'engager dans un processus de mise en œuvre opérationnelle d'actions ou de dispositifs qui feront l'objet d'évaluations, suite auxquelles elles pourront être reconduites, développées, adaptées ...

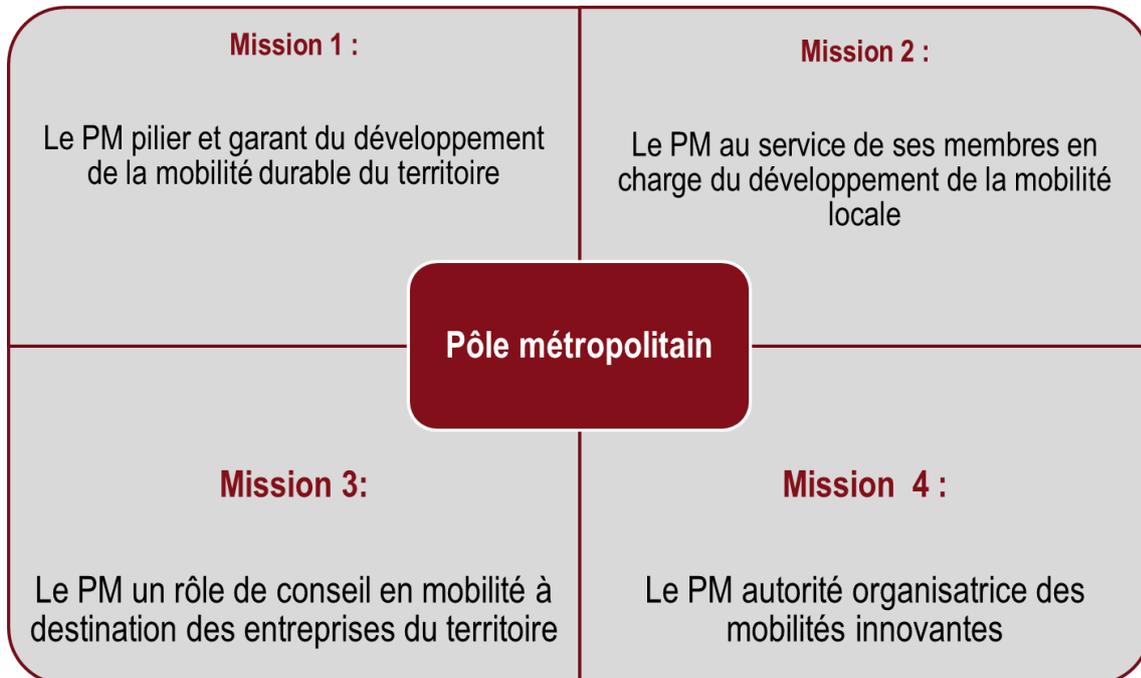
Ces missions sont élaborées avec le souci de répondre aux promesses du Pôle métropolitain faites à ses mandants les EPCI :

- Les représenter auprès des grands partenaires institutionnels pour faire valoir aux mieux les intérêts du Genevois français (mission 1)



- Leur permettre de mieux mettre en œuvre leurs politiques publiques (mission 2)
- Apporter un service de conseil en mobilité aux entreprises du territoire (mission 3)
- Déployer des solutions de mobilités innovantes aux habitants du territoire que les EPCI ne pourraient apporter seuls (mission 4)

Ces 4 missions sont présentées dans le schéma suivant et détaillées ci-après.



6.1.1. Le Pôle métropolitain, pilier et garant du développement de la mobilité durable du territoire

Les **objectifs** recherchés par l'exercice de cette mission sont les suivants :

- Permettre un développement durable et vivable du territoire aux différents horizons de temps et aux différentes échelles ;
- Faire advenir les projets d'infrastructures attendus et développer les transports collectifs.

Pour cela le Pôle est amené à jouer un **rôle de stratège** – garant du temps long et capable d'articuler les différents horizon de temps dans l'action publique – **d'ensemblier** – en articulant les interventions menées par le Pôle métropolitain dans ses différentes dimensions (mobilités, aménagement, développement économique, environnement) et de **facilitateur** – en coordonnant les interventions des différentes strates de l'intervention publique.

Ces actions se déploient dans la **sphère institutionnelle** :



- Dialogue et relation avec les grands partenaires du territoire (Canton de Vaud, Canton de Genève, Etat, Région AURA, Département Haute Savoie, Département Ain, territoires voisins (Grand Annecy, continuité de la vallée de l'Arve et du Chablais ...))
- Articulation permanente entre les EPCI membres et les grands partenaires.

L'atteinte des objectifs est conditionnée par l'exercice de **différentes missions détaillées** :

- Planifier et coordonner le développement du territoire aux différents horizons de temps et aux différentes échelles :
 - A l'échelle transfrontalière : travaux relatifs à la planification et au projet de territoire Grand Genève. A ce titre le Pôle est amené à jouer un rôle d'observation et d'études via la gestion du Modèle Multimodal Transfrontalier.
 - A l'échelle régionale : participation aux exercices de prospective et de planification régionale via notamment la contribution au SRADDET.
 - A l'échelle du Genevois français et dans la relation aux territoires voisins : mener la démarche InterSCoT en prévision d'un SCoT du Genevois français à courte échéance.
 - A l'échelle du Genevois français : assurer l'intégration des différentes thématiques portées par le Pôle métropolitain et ses membres en œuvrant à la constitution d'un développement plus durable du territoire (TEPOS : territoire à énergie positive) : articulation urbanisme-transport ; transport et transition écologique ; transport et développement économique.
- Faciliter le développement des transports collectifs :
 - A l'échelle transfrontalière en prenant parti aux discussions transfrontalières sur les évolutions de l'offre : au sein du GLCT transports publics à compter de l'année 2018, ainsi qu'au sein d'UNIRESO
 - A l'échelle interurbaine en devenant l'interlocuteur de référence de la Région sur le territoire pour le développement de l'offre TC :
 - Dans un premier temps via une expression de besoin ambitieuse sur les services interurbains,
 - Dans un second temps via une éventuelle gestion (si cela apparaît opportun) de ces lignes par délégation régionale selon des modalités à définir
 - A l'échelle interurbaine en devenant l'interlocuteur de référence de la Région pour la coordination des offres TC :
 - Coordination des réseaux et des services
 - Développement de l'information multimodale à destination des usagers
 - Recherche de la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.
 - A l'échelle interurbaine en engageant le dialogue avec les territoires voisins avec qui existent des enjeux partagés
 - Planifier, programmer et faire advenir (y compris via assistance à la négociation) les infrastructures d'intérêt métropolitain (infrastructures de transports collectifs; infrastructures routières ; P+R ; PEM...)



- Porter pour le compte des membres les réflexions (voire des négociations si nécessaire) sur la résolution de l'équation financière du système de mobilités

6.1.2. Le Pôle métropolitain, appui au service de ses membres en charge du développement de la mobilité locale

Les **objectifs** recherchés par l'exercice de cette mission sont les suivants :

- Permettre le développement des transports collectifs de proximité en accompagnant notamment les AOM dans la structuration de leurs compétences au meilleur coût ;
- Définir des principes communs afin de s'engager dans une convergence rendant possible, à terme, une éventuelle AOM unique.

Pour cela le Pôle est amené à mettre en place un **centre de ressources au service des intercommunalités membres**. Cette mission est donc interne au genevois français.

L'atteinte des objectifs est conditionnée par l'exercice de **différentes missions détaillées** :

- Animation technique et politique d'un réseau d'acteurs sur les questions rencontrées par les collectivités :
 - Capitalisation des études et données produites, véritable « bien commun » du territoire
 - Réunion mensuelle des techniciens afin d'échanger sur les problématiques rencontrées : « échanges de bonnes pratiques » y compris opérationnelles
 - Définition de programmes d'études et de travail et appui si besoin sur des centres d'expertises dédiés (GART, CEREMA, bureaux d'études ...)
- Définition de moyens ou actions mutualisables :
 - Etudes et / ou marchés
 - Eventuelle cellule partagée sur des questions précises : appui marché, juridique ...
- Les enjeux diffèrent sur les différents champs rencontrés⁵ par les AOM et en fonction de leur niveau de maturité. Un programme de travail sera élaboré pour les années 2018-2019 pour prendre en compte les attentes des membres.
- Ces travaux doivent permettre d'engager une convergence entre les différentes AOM du territoire. Les paliers, le rythme et les indicateurs permettant de mesurer l'effectivité de la convergence feront l'objet d'un travail commun dès la fin de l'année 2017.

6.1.3. Le Pôle métropolitain, un rôle de conseil en mobilité à destination des entreprises du territoire

Les **objectifs** recherchés par l'exercice de cette mission sont les suivants :

⁵ Planification/ urbanisme ; services de transports collectifs locaux ; services de mobilité locaux ; offre tarifaire locale ; voirie et espace public ; stationnement ; logistique urbaine



- Disposer d'un outil opérationnel de management de la mobilité opérant sur le territoire ;
- Offrir (ou contractualiser selon des formes à définir) un service aux entreprises du territoire ;
- Déployer une approche pragmatique au plus près des entreprises et établissements publics (en s'intéressant aux solutions adaptées aux besoins des employeurs et de leurs employés) ;
- Ce nouveau service devra être défini en lien ou à partir des dispositifs existants sur le territoire et notamment la Maison de la mobilité à Annemasse.

Pour cela le Pôle est amené à être le maître d'ouvrage et le coordinateur d'un service à destination des employeurs (public ou privé) du territoire. Cette initiative est attendue par de nombreux acteurs du territoire qui souhaitent disposer d'une offre de service concrète et très opérationnelle au service des employeurs du territoire.

L'intérêt d'une maîtrise d'ouvrage Pôle métropolitain est triple :

- Un enjeu de masse critique : s'appuyer sur un prestataire externe au meilleur coût
- Un enjeu de définition d'un service commun au Genevois Français permettant de clarifier et coordonner les différentes initiatives existantes ou en projet
- Un enjeu de subsidiarité en permettant aux AOM et AOT de se concentrer sur l'exercice des missions de maîtrise d'ouvrage des transports collectifs (même si les élus locaux continueront à assurer un dialogue direct avec les entreprises de leur territoire)

L'atteinte des objectifs est conditionnée par l'exercice de **différentes missions détaillées** :

- L'instauration d'un dialogue avec les grands employeurs du territoire sur des solutions de la mobilité (adaptation des pointes, télétravail, « télécentre » de proximité ...)
- Les élus se sont accordés sur le principe d'offrir aux entreprises un socle commun de prestation à définir financé par la collectivité (en contrepartie du VT) et des services supplémentaires à la carte. Ils souhaitent également que l'outil mis en place (une agence des mobilités) soit le plus intégré possible sans pour autant nuire aux dispositifs déjà en place.
- Les travaux d'opérationnalisation du service seront lancés dès 2018 : constitution d'un cahier des charges, recrutement d'un ou de plusieurs prestataires, mise en œuvre du dispositif, suivi et contrôle des prestations, évaluation et adaptation des prestations.

6.1.4. Le Pôle métropolitain, en charge du déploiement de solutions de mobilité innovante et ambitieuse sur le territoire

Les **objectifs** recherchés par l'exercice de cette mission sont les suivants :

- Répondre à l'urgence et aux besoins importants en matière de mobilité en activant le principal levier qui est celui de l'optimisation de l'usage de la voiture particulière
- S'appuyer pour cela sur de nombreuses solutions innovantes déployées en ce moment par des opérateurs privés



Pour cela le Pôle métropolitain est amené à être le maître d'ouvrage d'un service à destination des habitants du territoire. Le Pôle métropolitain va donc assumer le rôle « d'autorité organisatrice des mobilités innovantes » ce qui signifie qu'il est l'acteur de référence sur le territoire pour définir, financer et mettre en œuvre des solutions en matière de mobilité innovante.

L'intérêt d'une maîtrise d'ouvrage Pôle métropolitain est là aussi avérée :

- Une échelle territoriale pertinente : un service Genevois français voire au-delà via le développement de services transfrontaliers notamment ;
- Un enjeu de masse critique permettant de rencontrer en contact avec des opérateurs
- Un enjeu de subsidiarité en permettant aux AOM et AOT de se concentrer sur l'exercice des missions de maîtrise d'ouvrage des transports collectif ;
- Un acteur unique pour mettre en place les partenariats nécessaires à la définition et à la mise en œuvre du service : GTE, ATMB...

L'atteinte des objectifs est conditionnée par l'exercice de **différentes missions détaillées** :

- L'exercice du « rôle d'AOM » par la définition d'un service cible attendu : définition précise des services attendus au regard des offres des différents opérateurs et des besoins du territoire.
- Les élus ont décidé d'accompagner le lancement de services « covoiturage » dès 2018 sur le territoire. Il s'agit désormais de préparer le lancement du dispositif (nature précise du service et des lignes à déployer, définition des mesures d'accompagnement à mettre en œuvre ...)
- Préparation de la suite du déploiement d'un service public de covoiturage et de mobilités innovantes :
 - Evaluation de l'offre des (ou des) opérateur(s) et extension éventuelle
 - Développement éventuel de dispositifs complémentaires
 - Poursuite du développement des offres d'autopartage

6.1.5. Les évolutions que ces missions impliquent par rapport à la situation existante

L'exercice de ces missions implique de profondes évolutions par rapport à la situation existante tel que présenté dans le schéma ci-dessous :





La mission 1 est celle qui s'appuie le plus sur le rôle actuel du Pôle métropolitain. Pour autant il s'agit d'aller plus loin notamment en devenant l'interlocuteur de référence particulièrement du Canton de Genève et de la Région AURA et de l'ensemble des partenaires institutionnels (canton de Vaud, Etat français, Conseils départementaux) pour le développement des transports collectifs transfrontaliers et interurbains. A ce titre le Pôle métropolitain sera également chargé d'engager des discussions avec les territoires voisins afin de partager des enjeux, de trouver des solutions communes et développer d'éventuelles coopérations. Enfin, le Pôle métropolitain pourra engager des travaux visant à résoudre les grandes problématiques de la mobilité (et notamment le financement) et du développement du territoire (renforcement des synergies au sein du Pôle et au sein du territoire, entre les différentes thématiques (mobilité et développement économique ; mobilité et aménagement ; mobilité et transition énergétique). Il s'agit également d'avoir une planification plus intégrée à l'échelle du genevois français pour agir sur les causes de la mobilité.

La mission 2 constitue une profonde évolution par rapport à la situation actuelle. Aujourd'hui, le Pôle métropolitain assure un rôle d'animation réel mais peu structuré et non orienté au service des AOM. Il s'agit là d'une mission à structurer : un programme de travail à élaborer, un responsable à identifier, des ressources internes ou externes à identifier et sur lesquels s'appuyer (capitalisation sur les bonnes pratiques et ressources internes au territoire et appuis externes (CEREMA, GART, BE externes), mise en place du réseau et de ses règles de fonctionnement (calendrier de travail, rythme de rencontres, temps forts, temps décisionnel ...). Différentes thématiques seront à investiguer (stationnement, cadrage des PDU ...) pour fonctionner comme démonstrateur de cette nouvelle approche qui doit être génératrice de valeur ajoutée pour les EPCI et les aider à mener à bien leurs politiques.

La mission 3 est inexistante aujourd'hui. Il s'agit donc là de rapidement déployer un dispositif de conseil en mobilité à destination des employeurs du territoire.

En matière de mobilité innovante, seul existe aujourd'hui un service d'autopartage. Il s'agit ici de changer totalement d'échelle et d'ambition en déployant un véritable service public-privé de covoiturage.

6.2. Le rôle des AO locales et les principes de subsidiarité

Les AOM sont seules compétentes et responsables pour la définition, la mise en œuvre et le financement de solutions de mobilités. Elles détiennent donc la légitimité politique, technique et juridique nécessaires à la mise en œuvre de politiques publiques ambitieuses nécessaires pour atteindre les objectifs visés. Les EPCI peuvent décider de confier à leur structure de coopération, le Pôle métropolitain, des missions ou compétences d'intérêt métropolitain par délibération concordante. Les EPCI / AOM partagent une ambition et des objectifs communs. Ils s'engagent ensuite à **coordonner la mise en œuvre de leurs différentes politiques autour des principes communs débattus et arrêtés au sein du Pôle métropolitain** ceci au profit des habitants qui ignorent largement les frontières institutionnelles au quotidien et pour une action publique plus efficiente évitant les phénomènes de concurrences destructeurs de valeurs entre territoires. Ils décident ainsi



de mettre en œuvre des solutions opérationnelles communes par l'intermédiaire du Pôle métropolitain qu'ils ne pourraient mettre en œuvre seuls. Enfin, ils s'appuient sur le Pôle métropolitain, « centre de ressources » pour mettre en œuvre leur politique au moindre coût.

Les AOM sont en effet, responsables des services mis en œuvre sur leur périmètre et assurent ainsi la relation aux usagers. Les missions et les responsabilités d'une AOM sont les suivantes sur le périmètre de son ressort territorial :

- Prospective, stratégie et planification : élaboration du PDU, articulation déplacements-urbanisme, analyse des besoins de déplacements et des attentes des usagers ;
- Définition des politiques publiques : définition d'une politique de mobilités durables ; définition, mise en œuvre et financement des transports collectifs ; politique d'aménagement et d'usage de la voirie ; politique de stationnement ;
- Maîtrise d'ouvrage des infrastructures : directe (voirie, aménagement de l'espace public ...) ; ou en mandat (grands projets, parcs de stationnement, sites propres de transport collectif ...)
- Exploitation : en régie ou via le contrôle d'un exploitant ; autres services de mobilité et management de la mobilité

Les AOM sont responsables de la mise en œuvre de solutions de mobilité adaptées aux besoins des habitants et aux caractéristiques du territoire. Les élus ont souhaité réaffirmer dans ce schéma des mobilités la prééminence du fait local dans la mise en œuvre du projet de mobilité dans le cadre de coopérations approfondies entre les membres et d'une intégration croissante. La perspective d'une AOM unique le périmètre de Genevois français à terme et les conditions de convergence entre AOM seront définis et fourniront un cadre à l'action.

6.3. Les attentes vis-à-vis des grands partenaires institutionnels

L'ambition visée par les élus du territoire suppose la mobilisation de tous les acteurs. A l'évidence, les AOM et le Pôle métropolitain ont un rôle majeur à jouer notamment au regard de la part importante des déplacements locaux effectués par les habitants, mais ces actions ne suffiront pas à faire face aux importants défis rencontrés par le territoire et à atteindre les objectifs ambitieux fixés.

Pour cela une mobilisation de l'ensemble des acteurs apparaît incontournable.

Vis-à-vis des partenaires suisses

L'ambition en matière de mobilité transfrontalière ne pourra être atteinte sans une association forte du Canton de Genève, du canton de Vaud, voire même de la Confédération suisse (Projet d'agglomération) :

- **Sur les grands enjeux structurants de la mobilité transfrontalière :**
 - Via les engagements du Canton de Genève à agir, au sein du Grand Genève, sur les causes de la mobilité et donc sur la répartition des grands équilibres habitat / emplois aux différents horizons de temps. Une amélioration significative de la situation des mobilités transfrontalières apparaît, en effet, illusoire tant que l'on constatera es déséquilibres



- Via la participation à la programmation, à l'émergence et à l'accompagnement des grandes infrastructures ;
 - Via la tenue de discussion (voire de négociations) sur la résolution de l'équation financière du système de mobilités
- **Sur le développement des transports collectifs transfrontaliers :**
- Pour la définition, le financement et l'évolution de l'offre de transport frontalière
- **Sur la mise en œuvre de nouvelles solutions de mobilité :**
- Pour assurer la définition, la mise en œuvre et les infrastructures associées d'une solution de covoiturage transfrontalière notamment à l'échelle du bassin lémanique ;
 - En accompagnant les réflexions et actions sur la régulation de la mobilité à l'échelle transfrontalière via notamment les relations aux employeurs suisses, et aussi dans le cadre des réflexions d'actions d'accompagnement à la régulation des flux aux douanes

Vis-à-vis de la Région AURA

La Région AURA est désormais en responsabilité pour la définition, la mise en œuvre et le financement des services ferrés et des services interurbains routiers et est consacré par la loi NOTRe comme **chef de file de l'intermodalité**.

Par conséquent un dialogue et des modalités d'association devront être définis avec la Région sur :

- La définition, la mise en œuvre et le financement des services de transport collectifs transfrontaliers ;
- La définition, la mise en œuvre et le financement des services de transport collectifs interurbains routiers et ferrés (en particulier le Léman Express) ;
- Le développement de l'intermodalité : coordination physique des réseaux notamment autour des gares, des P+R et des stations de covoiturage ; coordination tarifaire ; coordination et développement de l'information voyageur.

Ce **nouveau temps de l'action publique** issu des lois NOTRe doit permettre par une approche féconde entre Pôle métropolitain et Région de déployer des services de transports collectifs coordonnés et efficaces à même de réaliser l'ambition fixée.

Vis-à-vis des territoires voisins

Le territoire du Genevois français partage de nombreux enjeux avec les territoires voisins : une mobilité transfrontalière qui dépasse largement les frontières du Genevois français (et très prégnante sur le bassin d'Annecy) et des flux d'échanges significatifs (notamment avec le reste du Chablais, la vallée de l'Arve et la relation au territoire de la CC du Genevois). Une partie de la solution aux défis rencontrés repose sur la mobilisation concordante des territoires à engager des actions ambitieuses en matière de mobilité durable.

C'est pourquoi les élus du genevois français souhaitent **engager rapidement un dialogue avec les territoires voisins** pour :



- Partager les enjeux communs relatifs aux déplacements transfrontaliers ou encore aux questions de pollution de l'air (notamment dans la vallée de l'Arve) ;
- Porter les besoins (et éventuelles revendications) des partenaires français sur la scène de la gouvernance transfrontalière ;
- Identifier des éléments d'une expression de besoin commune à porter auprès de la Région AURA, chef de file de la mobilité interurbaine
- Identifier les possibilités d'engager des coopérations communes (par exemple : sur le développement du covoiturage, sur les actions engagées vis-à-vis des groupements d'entreprises et plus largement sur les questions environnementales)