

Feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières

adoptée le 2 juillet 2024 par l'Assemblée du GLCT Grand Genève

Portage politique :
Groupe de travail thématique (GTT) Mobilités du GLCT du Grand Genève

Rédaction :
Pôle mobilités du Grand Genève



Table des matières

Préambule	3
Contexte et enjeux	4
Diagnostic synthétique et chiffres clés.....	4
Bilan de la précédente feuille de route 2019-2023	5
Bilan du plan de communication mobilité 2021-2023	6
Apports d'autres démarches transfrontalières sur les mobilités.....	7
Apports des instances supérieures de contrôle.....	7
Apports des Etats généraux genevois des mobilités	8
Principales infrastructures prévues d'ici 2027.....	9
Orientations	10
A. Renforcer l'efficacité de la coopération transfrontalière en matière de mobilités.....	10
B. Intégrer les enjeux clés du financement et de la gouvernance des mobilités transfrontalières	10
C. Mobiliser les autorités compétentes pour concrétiser les actions prévues sur la période 2024-2027 ..	10
D. Développer les outils de monitoring et de prospective	10
Actions 2024 – 2027	11
1. Financement transfrontalier des mobilités.....	12
2. Transports collectifs (TC)	13
3. Interfaces multimodales	14
3.1 Parkings-relais (P+R).....	15
4. Modes actifs	18
4.1 Vélo.....	18
4.2 Piéton.....	19
5. Services de mobilité	20
5.1 Covoiturage.....	21
5.2 Autopartage.....	22
5.3 Vélos en libre-service (VLS).....	23
6. Plans de mobilité employeurs	25
7. Electrification de la mobilité.....	27
8. Expérience usagers	28
9. Monitoring – Suivi des effets	30
10. Communication – Sensibilisation – Accompagnement aux changements de pratiques.....	32
Gouvernance et suivi	35
Annexe 1	36
Annexe 2	40

Préambule

Les habitants, les travailleurs et les visiteurs de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève souhaitent vivre, se déplacer et réaliser leurs activités dans un cadre de vie sain et de qualité. La dynamique économique et démographique de notre bassin de vie transfrontalier engendre une croissance des déplacements qu'il s'agit de maîtriser pour en réduire les nuisances associées (pollution de l'air, bruit, stress, accidents, etc.) et répondre aux objectifs de la Charte "Grand Genève en transition", signée en janvier 2023 par les huit membres du GLCT du Grand Genève.

Alors que la Charte susmentionnée poursuit dix objectifs ambitieux, dont l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 avec une étape de -60% d'émissions en 2030, environ le quart des émissions de gaz à effet de serre du Grand Genève provient des déplacements des personnes (hors aérien) et des biens, ce qui en fait l'une des principales sources d'émissions et donc un levier d'actions majeur.

Dans ce contexte, la Stratégie multimodale transfrontalière 2050, annexée à la Vision territoriale transfrontalière, préconise une évolution des offres et des infrastructures de mobilité pour favoriser le report modal vers les modes actifs et les transports collectifs, tout en visant un meilleur taux d'occupation des véhicules individuels et une bascule vers des modes de propulsion alternatifs aux carburants fossiles. Parallèlement, il s'agit d'accroître les efforts pour réguler "à la source" la demande de mobilité, notamment par l'aménagement d'un territoire des courtes distances.

Depuis le premier Projet d'agglomération (PA1) en 2007, la stratégie de mobilité du Grand Genève s'articule principalement autour de l'armature ferroviaire et des axes de transport collectifs qui structurent la multipolarité de l'agglomération. La mise en service d'un premier tronçon de la Voie verte d'agglomération en 2018, puis du Léman Express et du tram d'Annemasse fin 2019, a marqué une étape majeure. Le succès rapide et massif de ces offres témoigne des fortes attentes pour des solutions de mobilités transfrontalières performantes alternatives aux modes individuels motorisés.

Logiquement, la précédente feuille de route 2019-2023 mettait l'accent sur l'accompagnement du Léman Express pour que celui-ci puisse déployer tous ses effets. Le bilan de ces mesures d'accompagnement est moyennement satisfaisant, notamment du fait des retards accumulés dans la mise en œuvre, comme l'atteste un audit inédit réalisé conjointement par les instances supérieures de contrôle vaudoise, française et genevoise. Il doit nous servir de base d'amélioration pour la suite.

S'appuyant sur la Stratégie multimodale transfrontalière 2050, la présente feuille de route 2024-2027 regroupe et détaille des actions à court terme concourant aux objectifs fixés en termes de report modal et de transition écologique des mobilités transfrontalières, car seule la combinaison d'actions coordonnées dans une vision partenariale à l'échelle fonctionnelle du bassin de vie, permettra d'atteindre l'ambition fixée. Sa mise à jour quadriennale permet d'en mesurer les effets et de la compléter si nécessaire.

Les co-présidents du Groupe de travail thématique (GTT) Mobilités du GLCT du Grand Genève :

Pierre Maudet	<i>Conseiller d'Etat de la République et canton de Genève</i>
Patrice Dunand	<i>Conseiller régional Auvergne-Rhône-Alpes</i>
Gérard Produit	<i>Membre du Comité de direction de la Région de Nyon</i>
Stéphane Valli	<i>Vice-Président du Pôle métropolitain du Genevois français</i>
Martial Saddier	<i>Président du Département de la Haute-Savoie</i>
Jean Deguerry	<i>Président du Département de l'Ain</i>

Contexte et enjeux

Diagnostic synthétique et chiffres clés

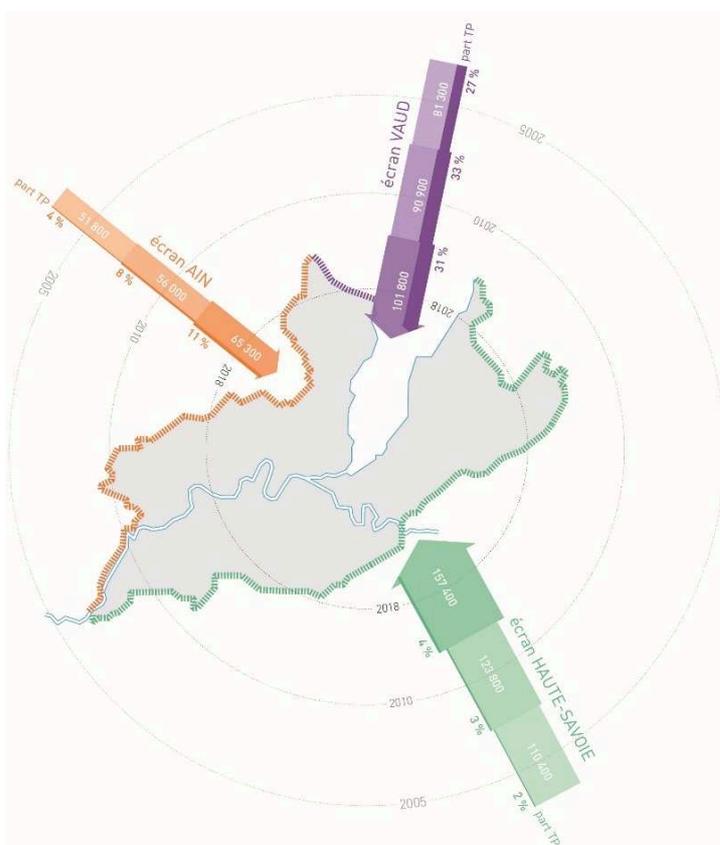
Le Grand Genève compte 1.02 millions d'habitants, et 560'000 emplois dont environ 400'000 (71%) se trouvent dans le canton de Genève. Environ le tiers de ces derniers sont occupés par des actifs résidant hors canton, générant des flux pendulaires transfrontaliers importants. La répartition de la provenance de ces actifs est d'environ 30'000 du canton de Vaud, 30'000 de l'Ain et 70'000 de Haute-Savoie. A ces flux pendulaires s'ajoutent les déplacements pour d'autres motifs, tels que les loisirs, qui sont devenus majoritaires sur l'ensemble de la mobilité du Grand Genève.

Alors que près du tiers des flux franchissant quotidiennement la frontière entre Genève et Vaud est réalisé en transports publics en 2018 (voir ci-dessous), ce taux était seulement de 11% en provenance de l'Ain, et de 4% en provenance de la Haute-Savoie (avant mise en service du Léman Express et du tram d'Annemasse). Avec 650'000 passages quotidiens aux frontières cantonales genevoises, les réseaux sont surchargés aux heures de pointe et fortement sollicités aux heures creuses.

Mais la majorité des 4.2 millions de déplacements quotidiens dans l'agglomération s'effectue à l'échelle locale. La moitié de ces trajets est inférieure à 3km et est encore effectuée en voiture. Les offres et infrastructures de mobilité doivent donc s'inscrire dans une vision des mobilités imbriquant plusieurs échelles d'actions. Dans ce contexte, la présente feuille de route se concentre plus spécifiquement sur les mobilités transfrontalières qui revêtent des enjeux spécifiques en termes de coordination et de coopération entre acteurs suisses et français, notamment sur le financement et la gouvernance.

Depuis le PA1 en 2007, les 300'000 habitants supplémentaires installés dans le Grand Genève ont entraîné 1.2 millions de déplacements en plus par jour. Les 3 milliards investis de 2010 à 2022 pour les mesures du Projet d'agglomération et le Léman Express ont permis de ramener la part modale des TIM de 55.6% en 2007 à 51.1% en 2020, avec néanmoins une augmentation globale des kilomètres parcourus et des nuisances associées. La poursuite de cette trajectoire nous emmènerait vers une réduction de -20% des émissions de GES à l'horizon 2040, ce qui resterait largement insuffisant au regard des objectifs de la Charte Grand Genève en transition.

La Stratégie multimodale 2050, élaborée dans le cadre de la Vision territoriale transfrontalière, doit permettre d'infléchir cette trajectoire en mobilisant à la fois des leviers incitatifs et des leviers contraignants, avec une application forcément différenciée selon les caractéristiques de chaque territoire qui compose le Grand Genève.



Flux aux frontières du canton de Genève
Projet d'agglomération 4 (source: OCT, 2019)

Bilan de la précédente feuille de route 2019-2023

La précédente feuille de route avait été validée par l'Assemblée du GLCT du Grand Genève le 21 novembre 2019, sur proposition du GTT Mobilités. Elle donnait une vue d'ensemble des objectifs et actions concourant à valoriser les solutions multimodales de rabattements, services de mobilité et mesures incitatives autour de l'ossature ferroviaire qu'est le Léman Express. Elle intégrait aussi des actions visant à améliorer la mobilité transfrontalière sur l'ensemble du Grand Genève.

Ses résultats sont moyennement satisfaisants (voir détails en annexe 1). Le quart des actions a pu effectivement être réalisé et devrait se poursuivre dans les prochaines années (☺). Deux actions sur treize (15%) n'ont pas été réalisées du fait d'un enjeu transfrontalier plutôt faible, doublé d'un manque de ressources au sein du Pôle mobilités du Grand Genève pour leur suivi, ce qui questionne leur pertinence (3B et 4D). La majorité des actions (60%), ont donné des bons résultats intermédiaires mais doivent encore être développées dans les prochaines années afin d'en récolter les fruits (☺).

N° et nom de l'action		Bilan
FICHE 1 Rabattements et compléments du réseau de transport collectif (TC)		
1	Recenser l' offre TC de rabattement sur les gares du Léman Express pour disposer d'une vision d'ensemble permettant d'envisager une stratégie de renforcement progressif à discuter avec les Autorités organisatrices concernées	☺
FICHE 2 Rabattements modes doux et stationnement vélos en gare		
2.A.	Mettre en œuvre le schéma cyclable du Grand Genève	☺
2.B.	Monitorer l'offre de stationnement vélo , vélostation et consignes vélos	☺
FICHE 3 Stationnement P+R et deux-roues motorisés		
3.A.	Augmenter fortement les places P+R en amont du cœur d'agglomération, en améliorer l'attractivité pour les usagers ciblés, et consolider l'information	☺
3.B.	Monitorer l'offre de stationnement 2RM signalisée, et être vigilant sur l'évolution des besoins	-
FICHE 4 Services de mobilité		
4.A.	Définir une stratégie transfrontalière de covoiturage partagée entre les différents partenaires	☺
4.B.	Augmenter les véhicules partagés dans le Grand Genève, notamment dans les gares, et permettre l'interopérabilité transfrontalière des systèmes Mobility et Citiz	☺
4.C.	Identifier les dispositions juridiques et techniques permettant de favoriser l'interopérabilité des réseaux de vélos en libre-service (VLS) , à formaliser dans un guide ou une convention avec les autorités souhaitant se doter d'un réseau VLS	☺
4.D.	Faire un état des lieux des volontés politiques et des services existants, et déployer plus largement le vélo cargo en libre-service dans le Grand Genève en partenariat avec un ou deux opérateurs et les associations cyclistes	-
4.E.	Contribuer à mettre en place une dynamique d'intégration progressive d'offres de mobilité en fédérant les acteurs et opérateurs intéressés	☺
FICHE 5 Mesures incitatives		
5.A.	Partager les expériences et définir une politique commune et cohérente de soutien à la réalisation des plans de mobilité employeurs sur le Grand Genève	☺
5.B.	Elaborer une stratégie de déploiement du co-working à l'échelle transfrontalière et mettre au point un plan d'actions associé	☺
FICHE 6 Monitoring : vers un observatoire transfrontalier de la mobilité		
6	Faire évoluer le monitoring multimodal transfrontalier vers un observatoire transfrontalier de la mobilité en lien avec le suivi de l'urbanisation et de l'environnement	☺

Bilan du plan de communication mobilité 2021-2023

Le plan cité en titre avait été validé par l'Assemblée du GLCT du Grand Genève le 7 avril 2022 sur proposition du GTT Mobilités. Un bilan succinct en est fait dans le tableau ci-dessous. Parmi les points positifs, la poursuite du partenariat avec Léman Bleu et avec Geovelo, ainsi que le développement de nouveaux partenariats avec Lémanis SA, Mobility et Citiz sont à relever. Actuellement la capacité de proposer et porter une communication plus ambitieuse pour les mobilités transfrontalières est fortement limitée par les moyens humains et financiers à disposition dans l'équipe du Grand Genève.

Axes et actions	Bilan sommaire	
AXE 1 Informer sur les démarches et projets institutionnels impliquant le Grand Genève		
- Réalisation des mesures du PA (2022 et 2023)	Emissions "Ensemble", et site web Grand Genève Mise à jour consignes communication aux maîtres d'ouvrage	😊
- Résultats monitoring multimodal transfrontalier (2022)	Webinaire sur les effets du Léman Express le 4 avril 2023 Opportunité d'une communication plus large non confirmée	😐
AXE 2 Inciter au changement de comportements en faveur des transports collectifs et des modes doux dans une vision multimodale de la mobilité		
- La multimodalité et mobilité de loisirs avec le Léman Express (2022)	Vidéos "prochain arrêt" Lémanis diffusion réseaux sociaux Carte loisirs en ligne sur le site du Léman Express	😊
- Notoriété de l'application Geovelo Grand Genève (2022)	Campagne de communication réseaux sociaux en septembre 2022 et Challenge Geovelo en septembre 2023	😊
- Mobilité de loisirs à vélo et diffusion carte vélo Grand Genève (2023)	Reporté à 2024 faute de budget pour la carte vélo	😞
- Accessibilité et solutions multimodales par couloir (2023)	Reporté faute de RH pour développer le sujet	😞

Cette période écoulée a également vu l'émergence des opportunités suivantes sur lesquelles le prochain plan de communication pour la période 2024-2027 pourra s'appuyer.

- ↳ Lancés en 2022, les webinaires "Grand Genève en transition" vont se poursuivre et constituent des plateformes de communication permettant de toucher plus directement les 209 communes du territoire, tant au niveau technique que politique, ainsi que la société civile via le Forum d'agglomération ;
- ↳ Les opérateurs d'autopartage Mobility et Citiz ont lancé un partenariat le 1^{er} février 2023 et sont intéressés à collaborer en matière de communication pour faire connaître les avantages de l'autopartage et sensibiliser les communes à l'implantation de véhicules partagés sur le territoire ;
- ↳ Lémanis prévoit de travailler sur la valorisation des avantages du train par rapport à la voiture, sans opposer les modes, ce qui fait écho à l'enjeu de l'image des modes de transports mis en évidence par la sociologie des transports (premier projet prévu sur le couloir Annecy-Genève) ;
- ↳ La structuration de l'observation territoriale du Grand Genève (projet Interreg en préparation) permet d'envisager une communication renforcée et plus régulière sur des chiffres clés de la mobilité transfrontalière (rubrique réseaux sociaux « Le Saviez-vous? ») ;
- ↳ La Région de Nyon envisage de mobiliser un groupe pilote d'habitants d'accord de tester les transports publics gratuitement sur 1-2 mois (collaboration CFF) avec contrepartie de produire des témoignages promouvant l'offre de transports collectifs.

Apports d'autres démarches transfrontalières sur les mobilités

Hormis les actions de la feuille de route, des discussions politiques ont été menées sur des aspects plus fondamentaux des mobilités transfrontalières. Un premier séminaire, en septembre 2020, a permis de nourrir la rédaction de la Charte "Grand Genève en transition" sur le volet de la mobilité. Un deuxième séminaire, en mars 2023, a permis un dialogue approfondi autour des enjeux du financement et de la gouvernance des mobilités transfrontalières.

D'autre part, des groupes de travail sur la réduction du trafic aux petites douanes ont été constitués sur trois secteurs frontaliers : Genève-Sud, Chablais, Nord Pays de Gex. Ces démarches partenariales ont une visée opérationnelle pour définir et mettre en œuvre des mesures incitatives et contraignantes pour réduire le trafic individuel motorisé aux petites douanes.

Enfin, le Projet d'agglomération de quatrième génération (PA4) a été bien évalué par la Confédération, avec 143 MF de cofinancements fédéraux obtenus pour soutenir la réalisation de 42 mesures infrastructurelles de mobilité d'ici 2028 sur l'ensemble du Grand Genève. Parallèlement, la mise en œuvre des trois précédentes générations se poursuit, et le travail préparatoire pour la cinquième génération (PA5) a été engagé sous l'égide de l'Assemblée du GLCT du Grand Genève.

Apports des instances supérieures de contrôle

La mise en œuvre des mesures d'accompagnement du Léman Express, sujet de la précédente feuille de route 2019-2023, a fait l'objet d'un audit réalisé conjointement par les trois instances supérieures de contrôle que sont la Cour des comptes du canton de Genève, la Cour des comptes du canton de Vaud, et la Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes.

La synthèse commune de cet audit propose les trois axes d'amélioration¹ ci-dessous, en plus d'axes spécifiques à chaque territoire faisant l'objet de rapports distincts.

- Améliorer le degré de maturité des mesures prévues dans les projets d'agglomération pour garantir le cofinancement de la Confédération suisse ;
- Développer les parkings P+R et harmoniser la tarification pour renforcer le report modal en amont de l'agglomération ;
- Désigner sur le territoire du Genevois français une seule autorité organisatrice de la mobilité pour faciliter la coordination avec les autres acteurs de l'agglomération.



¹ Rapport de synthèse téléchargeable sur <https://cdc-ge.ch/publications/n-185-audit-de-performance-portant-sur-les-mesures-daccompagnement-du-leman-express-lex/>

Apports des Etats généraux genevois des mobilités

Les états généraux genevois des mobilités (EGM) se sont tenus le 1er septembre et le 17 octobre 2023. Ils ont permis la rencontre et le travail en commun de différents partenaires institutionnels, associatifs ainsi que des autorités suisses et françaises¹.

Les échanges ont d'abord permis d'établir un diagnostic global et partagé sur la situation actuelle de la mobilité, puis les participants ont travaillé avec les services du Canton de Genève à identifier des pistes d'actions et à formuler des recommandations pouvant être mises en œuvre dans les cinq prochaines années au travers des plans d'actions thématiques pour la législature.

Il ressort principalement des échanges :

- ↳ Des orientations clarifiées, à savoir améliorer la qualité de vie des habitants et réduire les nuisances pour améliorer la santé, tout en servant l'attractivité économique du canton dans le respect du cadre environnemental, avec une articulation cohérente des différents modes de transports qui permet de renforcer la multimodalité dans une perspective de faciliter les déplacements professionnels. Pour ce faire une diminution du trafic TIM pendulaire et de loisirs est à rechercher, notamment au centre-ville, complétée par le développement des TC et infrastructures de mobilité active ainsi que des solutions de rabattement multimodaux sur les TC structurants (P+R).
- ↳ Le besoin de développer un réseau d'interfaces et hubs de mobilité combinée et partagée sur l'ensemble du territoire, organisé autour des TC structurants, y compris en France voisine.
- ↳ Des solutions pour faciliter le transport des professionnels (livreurs, artisans, taxis, autocaristes) en privilégiant certains axes, ainsi que des zones et cases de stationnement/livraison dédiées pouvant être régulées par la tarification ou la réglementation d'accès.
- ↳ Des propositions pour mieux travailler ensemble, par exemple par des tests construits et suivis sur la base d'une participation constante de toutes les parties prenantes, usagers comme institutions, en voyant les chantiers comme opportunité du changement avec un accompagnement sur mesure.
- ↳ Un besoin d'accompagner le changement par les Autorités au travers de plans de mobilité à différentes échelles intégrant des solutions en faveur du co-voiturage, des offres combinées, du télétravail et des horaires différenciés/flexibilisés, également pour le transport professionnel.
- ↳ L'importance de s'appuyer sur le numérique pour mieux connaître les besoins et proposer des informations en temps réel aux usagers, notamment pour le transport professionnel.

De plus, un atelier du 19 mars a enrichi les points ci-dessous sous l'angle spécifique de la mobilité pendulaire. Il réunissait les communes suisses et françaises traversées par les flux pendulaires ainsi que les entreprises concernées et leur commune d'implantation. Un deuxième atelier tenu le 10 juin permettra d'élaborer une feuille de route dédiée au thème de la mobilité pendulaire, avec des actions ciblées à déployer d'ici 2028.

Ces différents sujets se retrouvent dans la présente feuille de route pour ce qui concerne leur dimension transfrontalière, de sorte à garantir une cohérence de mise en œuvre avec les partenaires vaudois et français concernés cas échéant.

¹ Plus d'informations sur <https://www.ge.ch/teaser/etats-generaux-mobilites>

Principales infrastructures prévues d'ici 2027

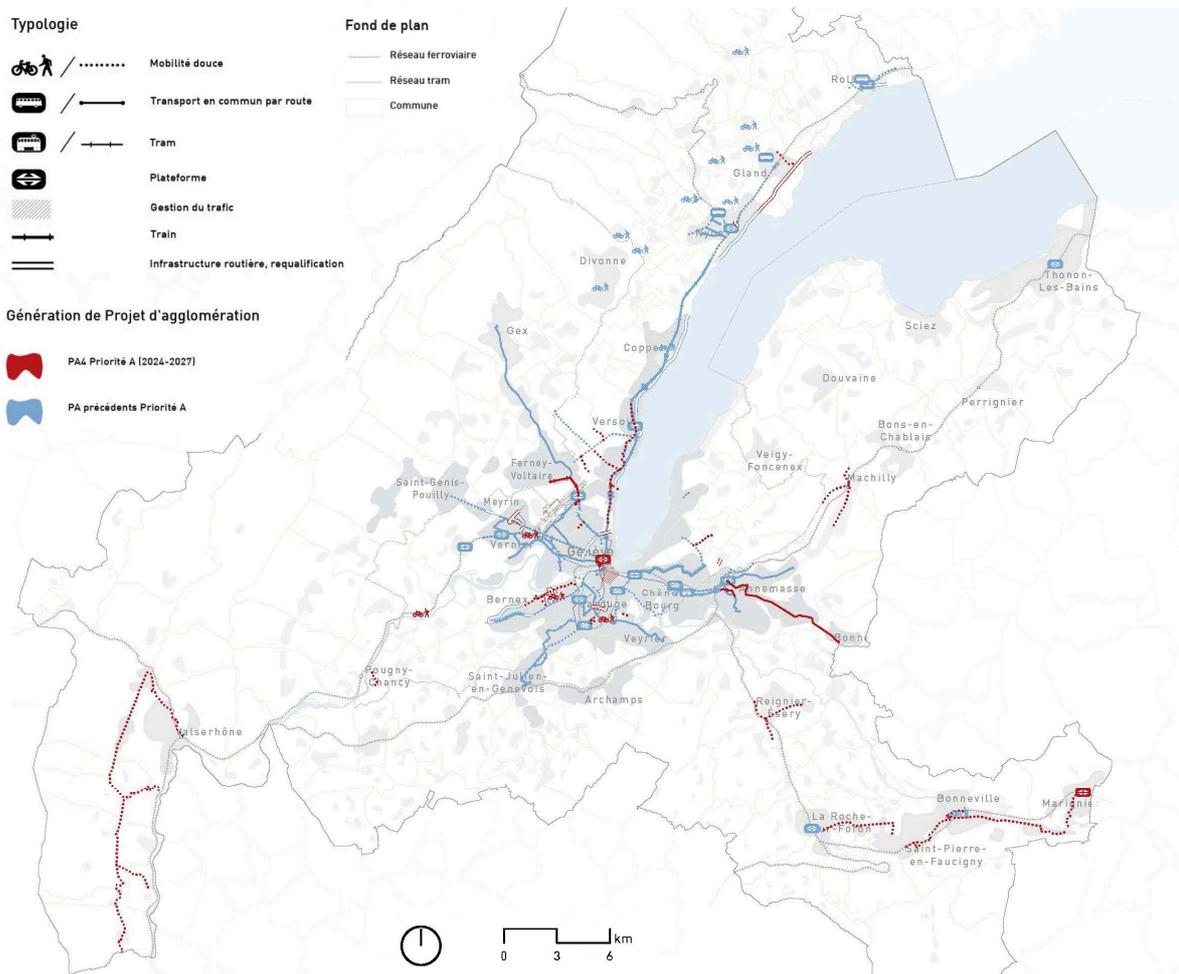
En plus des mesures issues des trois premières générations de Projet d'agglomération viennent s'ajouter les mesures avec cofinancement fédéral prévues dans le cadre du PA4 pour une réalisation entre 2024 et 2027. Les mesures principales sont indiquées ci-dessous (liste non exhaustive). A cela s'ajoutent les projets ferroviaires d'ampleur suprarégionale que sont le démarrage de l'extension souterraine de la gare de Cornavin côté suisse, l'amélioration de la ligne de la Vallée de l'Arve entre La Roche-sur-Foron et St-Gervais côté français, et la poursuite des études pour l'amélioration de l'offre ferroviaire à plus long terme. Sur le plan autoroutier, la réalisation projetée de l'autoroute du Chablais appelle des mesures d'accompagnement fortes (projet non représenté sur la carte ci-dessous).

Transports collectifs: BHNS Gex-Ferney-Voltaire (lignes 60 et 61), Prolongement du tramway 17 entre Parc Montessuit et Perrier-Aubrac à Annemasse (PA4), BHNS St-Genis-Pouilly - Genève (lignes 67 et 68), BHNS Genève – Vernier- Zimeysaver (PA3), BHNS Carouge-Veyrier (ligne 21), BHNS Frontenex - Belle-Terre (lignes 1 et 10), Prolongement du tramway 13 entre Grand-Saconnex et Ferney-Voltaire (PA4), Prolongement du tramway 15 entre la ZIPLO et la gare de Saint-Julien-en-Genevois (PA2), BHNS Annemasse - Bonne (PA4), BHNS Sciez-Genève (ligne 271), Réorganisation tramway Boulevard James-Fazy – Rue des Terreaux-du-Temple (PA4)

Modes actifs: Voie verte d'agglomération en Rive Droite (PA2), Voie verte Versoix – Pregny-Chambésy (PA3 et PA4), Voie verte Bâtie-Bernex entre les Evaux et la Bâtie (PA4)

Requalifications multimodales: Requalification de la Route Suisse tronçons en localité Nyon, Prangins, Rolle (PA2) et tronçon Prangins-Gland (PA4)

Interfaces multimodales: Première étape de réaménagement des espaces publics de Cornavin (PA4), Première étape de réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (PA2), Réaménagement de l'interface multimodale de Marignier (PA4)



Orientations

La présente feuille de route s'appuie sur les orientations ci-dessous, qui donnent le cadre général dans lequel le GTT Mobilité entend inscrire son action pour la période 2024-2027. Elle s'inscrit dans une vision à long terme des mobilités, posée par la Stratégie multimodale transfrontalière 2050, visant à atteindre les objectifs sociaux et écologiques de la Charte "Grand Genève en transition".

A. Renforcer l'efficacité de la coopération transfrontalière en matière de mobilités

Avec de multiples autorités organisatrices des mobilités et de nombreux opérateurs de transports dans le Grand Genève, la cohérence d'ensemble de l'action publique pour améliorer les mobilités transfrontalières est un enjeu majeur. Il s'agit d'avoir un panorama, à l'échelle du Grand Genève, à la fois sur les infrastructures, les offres multimodales, les financements et la gouvernance pour pouvoir pointer les coordinations nécessaires. Le GTT souhaite ainsi contribuer à l'efficacité de la coopération transfrontalière et venir en appui des actions portées par les autorités compétentes.

B. Intégrer les enjeux clés du financement et de la gouvernance des mobilités transfrontalières

Compte tenu des besoins de financement déjà planifiés pour les dix prochaines années, de l'ordre de 3.7 milliards pour les mesures du Projet d'agglomération et les infrastructures ferroviaires, et de 4 milliards pour le financement du déficit d'exploitation des transports collectifs (hors grandes lignes ferroviaires), certaines collectivités font face à d'importantes difficultés de financement. De nouveaux dispositifs franco-suisse de financement des mobilités transfrontalières, ainsi que leur mode de gouvernance, doivent donc être explorés, tant en matière d'investissement que de fonctionnement. Le GTT souhaite en favoriser la concrétisation d'ici 2027.

C. Mobiliser les autorités compétentes pour concrétiser les actions prévues sur la période 2024-2027

En dehors de sa responsabilité de porter le Projet d'agglomération et sa prise en charge de l'outil d'aide à la navigation Geovelo, le GLCT du Grand Genève ne pilote pas la mise en œuvre d'infrastructures ou de services de mobilité. C'est donc un modèle de subsidiarité, en fonction des compétences de chaque acteur, qui doit permettre la réalisation de la vision souhaitée en matière de mobilités transfrontalières. Le GTT s'inscrit dans cette optique fondamentalement partenariale et souhaite poursuivre son action mobilisatrice auprès des autorités compétentes.

D. Développer les outils de monitoring et de prospective

Pour soutenir les axes précédents et analyser les résultats des actions déployées, il est nécessaire de disposer régulièrement de données pertinentes et structurées. Des analyses prospectives, notamment au moyen du modèle multimodal transfrontalier (MMT), doivent être menées. Pour disposer d'outils adéquats d'aide à la décision, le GTT souhaite contribuer au volet mobilité d'un observatoire territorial du Grand Genève, alimenté notamment par des enquêtes et des comptages mutualisés en matière de mobilités transfrontalières.

Actions 2024 – 2027

Les actions sont récapitulées ci-dessous, puis des fiches détaillent chaque action.

Action-phare

1. Financement transfrontalier des mobilités
--

Actions thématiques

2. Transports collectifs
3. Interfaces multimodales 3.1 Parkings-relais
4. Modes actifs 4.1 Vélo 4.2 Piéton
5. Services de mobilité 5.1 Covoiturage 5.2 Autopartage 5.3 Vélos en libre-service
6. Plans de mobilité employeurs
7. Electrification de la mobilité

Actions transversales

8. Expérience usagers
9. Monitoring – Suivi des effets
10. Communication – sensibilisation – accompagnement aux changements de pratiques

1. Financement transfrontalier des mobilités

Deux séminaires politiques, en septembre 2020 et en mars 2023, ont permis de faire une rétrospective des financements déployés ces dernières années en investissement et en fonctionnement (déficit d'exploitation des TC) en faveur du report modal, ainsi qu'une projection à l'horizon 2030 (voir annexe 2). Cela a permis de pointer la nécessité de rechercher des financements complémentaires pour répondre aux enjeux croissants du fait frontalier, à la fois en matière de réalisation d'infrastructures pour le report modal mais également pour assurer le fonctionnement des offres et services de mobilité.

Objectif 2027 :

Des nouveaux moyens de financement transfrontalier des mobilités sont opérationnels et permettent de soutenir la réalisation d'infrastructures favorables au report modal, notamment des P+R, ainsi que le fonctionnement d'offres et services transfrontaliers de mobilité.

Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :

Contribuer à identifier et coordonner les besoins en investissement et en fonctionnement, et accompagner la mise en œuvre de nouveaux moyens de financement transfrontalier.

Bref descriptif de l'action :

Il s'agit de franchir un cap pour réduire le trafic individuel motorisé relatif au fait frontalier du Grand Genève, de dépasser l'obstacle de la votation populaire de 2014 sur les P+R, et de soutenir la mise en œuvre de la Stratégie multimodale 2050 rattachée à la Vision territoriale transfrontalière (VTT).

Objectifs spécifiques :

- Sur le volet de l'investissement : déployer un fonds/dispositif de financement transfrontalier affecté à des infrastructures de mobilité efficaces et coordonnées en faveur du report modal, alimenté de façon paritaire et solidaire entre contributions suisse et française intervenant en appui des sources de financement existantes, sans s'y substituer, et qui ne remet pas en cause la Compensation financière genevoise (CFG).
- Sur le volet du fonctionnement : mobiliser une contribution genevoise accrue au déficit des lignes de transports collectifs transfrontalières ("radiales"), prioritairement pour les lignes gérées par le GLCT des Transports publics transfrontaliers, et à terme également les lignes de tramway transfrontalières, permettant aux autorités organisatrices françaises de réallouer des moyens financiers aux lignes TC internes à chaque territoire ("tangentes").
- Assurer une coordination entre les deux volets pour que les infrastructures et les offres se développent de façon attractive pour l'utilisateur, par exemple l'agrandissement d'un P+R (action 3.1) doit être accompagné d'une bonne desserte par les TC (action 2).

Indicateurs :

Nombre d'infrastructures soutenues et montants financiers investis ; Nombre d'offres et services soutenus et montants alloués pour le fonctionnement ; Effectivité et évolution des financements

Risques :

Désaccord politique sur les modalités ; Complexité de mise en application ; Retard de mise en œuvre

Coût estimé :

Investissement CHF-€ à préciser ; Fonctionnement CHF-€/an à préciser

Porteur du projet et partenaires impliqués :

A définir en différenciant d'une part les investissements, et d'autre part le fonctionnement

Avancement et prochaines étapes :

2024: contribution à l'identification des besoins

2025: début de la mise en œuvre de nouveaux moyens de financement

2. Transports collectifs (TC)

Le train, dont le Léman Express, constitue l'armature ferroviaire de l'agglomération multipolaire du Grand Genève. Les tramways et bus à haut niveau de service complètent le réseau structurant des TC. Les cars express assurent des liaisons rapides sur certains couloirs. Les lignes de rabattement et de desserte locale assurent la desserte fine. L'enjeu est que cet ensemble génère un "effet réseau" vertueux, à même de structurer l'urbanisation et de concurrencer la voiture individuelle.

Pour ce faire, il est nécessaire d'avoir une certaine cohérence entre les différentes offres, en particulier au niveau des horaires. Il faudrait par exemple que chaque train en semaine et le week-end dispose d'une correspondance en gare avec les bus. Cela nécessite une collaboration entre les nombreuses autorités organisatrices et les opérateurs pour que cela puisse fonctionner efficacement au bénéfice des usagers. La définition de principes de desserte communs à l'échelle du Grand Genève permettrait de faciliter ces collaborations.

<p><u>Objectif 2027 :</u> En 2027, nous voulons disposer d'un réseau de TC performant, cadencé, en réseau, avec une offre de base minimale définie sur tous les secteurs du Grand Genève.</p>
<p><u>Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :</u> Recenser l'offre TC du Grand Genève pour disposer d'une vision d'ensemble et définir des principes de desserte communs en collaboration avec les Autorités organisatrices (AO).</p>
<p><u>Bref descriptif de l'action :</u> L'offre TC pour l'horizon 2030 est déjà cadrée par les AO et la marge de manœuvre est réduite. Si des efforts importants sont faits pour améliorer la desserte, le niveau d'offre reste très hétérogène entre les parties française, vaudoise et genevoise du Grand Genève. Le fait de disposer d'une vision d'ensemble de l'offre et de principes de desserte communs pourrait fournir un appui aux AO et faciliter l'amélioration et la mise en réseau des offres au profit des usagers.</p>
<p><u>Objectifs spécifiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Recenser régulièrement l'offre TC dans le Grand Genève, notamment l'offre de rabattement sur les gares ferroviaires, si possible en distinguant l'offre de la semaine et l'offre du week-end, ainsi que les différentes périodes de la journée (heures de pointe, heures creuses, soir, nuit). – Analyser la cohérence de l'offre TC au regard des horaires de desserte des trains en gare et proposer des ajustements d'horaires aux AO concernées et intéressées. – Définir des principes de desserte communs à l'échelle du Grand Genève, en collaboration avec les AO, qui s'inscrivent dans l'ambition de la Stratégie multimodale 2050 et qui pourraient servir de base pour les contrats de prestations et délégations de service public (DSP).
<p><u>Indicateurs :</u> Complétude du recensement ; Nombre d'AO impliquées ; Qualité de desserte des TC</p>
<p><u>Risques :</u> Manque d'appropriation par les AO ; Manque de financement (cf. action n°1 ci-haut)</p>
<p><u>Coût estimé :</u> Recensement régulier à évaluer ; Implication des équipes et des partenaires (coûts internalisés)</p>
<p><u>Porteur du projet et partenaires impliqués :</u> Grand Genève (coordination), AO, opérateurs TC (pour la fourniture de données)</p>
<p><u>Avancement et prochaines étapes :</u> Prévoir au moins une réunion annuelle avec les partenaires Faire une mise à jour du recensement de l'offre en 2024-2025 dans le cadre du PA5 Définir et valider les principes de desserte communs d'ici 2027</p>

3. Interfaces multimodales

Avec l'évolution des modes de vie, nous devenons de plus en plus multimodaux et recherchons l'efficacité et le confort dans nos déplacements. Cela renforce la nécessité de disposer d'interfaces de transport pratiques, agréables et sûres, facilitant le passage d'un mode de transports à un autre, notamment pour les trajets transfrontaliers.

Mais, à l'échelle du Grand Genève, la multiplicité des acteurs concernés crée une certaine complexité. C'est pourquoi il est nécessaire d'avoir une vision d'ensemble pour pouvoir formuler des recommandations et accompagner les acteurs dans l'amélioration des interfaces multimodales au bénéfice des usagers. Les P+R et P+B font partie des interfaces devant permettre aux usagers de laisser leur véhicule le plus en amont possible sur leur trajet. Pour être attractifs, ils doivent être suffisamment capacitaires, être bien desservis par les TC (cf. action n°2 ci-haut) et offrir des conditions tarifaires cohérentes à l'échelle d'un couloir de déplacement.

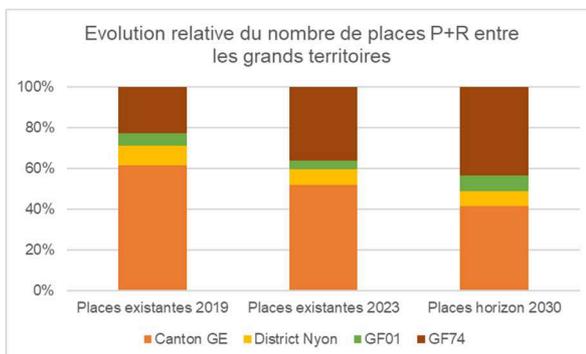
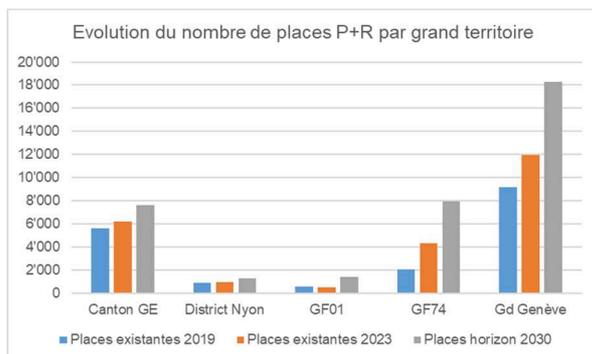
<p><u>Objectif 2027:</u> En 2027, nous voulons des interfaces multimodales efficaces qui encouragent la multimodalité pour les déplacements transfrontaliers et tangentiels.</p>
<p><u>Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève:</u> Affiner la typologie franco-valdo-genevoise des interfaces multimodales, formuler des recommandations et accompagner les communes concernées dans la mise en œuvre.</p>
<p><u>Bref descriptif de l'action :</u> Sur base d'études de recensement de l'existant, il s'agit d'avoir une vision souhaitée du développement des interfaces multimodales à l'échelle du Grand Genève, qui intègre également les arrêts principaux des trams, BHNS et cars express. Cela doit permettre d'accompagner les maîtres d'ouvrage dans l'amélioration des interfaces pour faciliter le parcours multimodal des usagers.</p>
<p><u>Objectifs spécifiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Définir et mettre en correspondance les notions développées par le canton de Genève, la Région de Nyon par l'intermédiaire du canton de Vaud, et le Pôle métropolitain en matière d'interface. - Identifier les contraintes et les freins spécifiques au développement des interfaces. - Déployer des points de mobilité (totems) dans des interfaces rassemblant l'ensemble de l'offre de services à la mobilité du site et à proximité (vélo, autopartage, bus, trams, covoiturage, etc.) en complément de l'offre digitale (lien avec action n°8 ci-dessous) - Formuler des recommandations d'amélioration des interfaces, notamment en termes de dimensionnement (nb de places TIM, nb de places vélo, etc.), de desserte TC et de services. - Soutenir les maîtres d'ouvrages dans la réalisation et l'amélioration d'interfaces, y compris P+R, notamment en matière de financement (cf. action n°1 ci-haut).
<p><u>Indicateurs :</u> Nombre d'interfaces et de P+R ; Places de stationnement aux interfaces; Fréquentation des interfaces ; Nombre de points de mobilité</p>
<p><u>Risques :</u> Manque de financement ; Manque d'appropriation des recommandations par les maîtres d'ouvrage</p>
<p><u>Coût estimé :</u> <i>A évaluer</i></p>
<p><u>Porteur du projet et partenaires impliqués :</u> Grand Genève (coordination), maîtres d'ouvrages, opérateurs de mobilité</p>
<p><u>Avancement et prochaines étapes :</u> 2024: identifier les recommandations sur la base de l'étude en cours pour le PA5 2025: accompagner la mise en œuvre pour les interfaces prioritaires</p>

3.1 Parkings-relais (P+R)

En 2019, avant la mise en service du Léman Express, environ 9'200 places de stationnement P+R étaient recensées sur le Grand Genève. Avec près de 12'000 places en 2023 (+23%), l'évolution est significative et provient très majoritairement d'un accroissement de l'offre P+R dans le Genevois français de Haute-Savoie. Si moins du quart des places P+R du Grand Genève était situé sur territoire français en 2019, il y en a désormais 40% en 2023, rééquilibrage qui va dans le sens souhaité d'une relocalisation de l'offre le plus en amont possible de la chaîne de déplacement, en lien avec l'amélioration de la desserte par les TC transfrontaliers (cf. action n°2 ci-haut).

Pour l'horizon 2030, sur la partie suisse, le nombre de P+R restera globalement stable, avec toutefois une réaffectation de P+R centraux au profit de nouveaux P+R ou d'extension de P+R en périphérie et de plus grande capacité, ce qui se traduit globalement par une augmentation du nombre de places. Sur la partie française, le nombre de P+R et de places P+R augmentera fortement, arrivant à un nombre de places multiplié par environ 3.8 par rapport à 2019 sur la partie haut-savoyarde du Genevois français du fait de l'effet d'entraînement du Léman Express, respectivement par environ 2.5 sur la partie aindinoise (graphiques ci-dessous).

Nombre de places	Canton GE	District Nyon	GF01	GF74	Gd Genève
Places existantes 2019	5'635	883	560	2'094	9'172
Places existantes à mi-2023	6'189	951	500	4'308	11'948
Places projetées à l'horizon 2030	7'603	1'326	1'425	7'966	18'320
Différentiel 2030 vs 2019	1'968	443	865	5'872	9'148
Evolution 2019-2030 en %	35%	50%	154%	280%	100%



Sous l'impulsion de la précédente feuille de route, le Grand Genève réalise annuellement un recensement de l'offre de P+R (voir carte ci-dessous). Le niveau d'information s'améliore mais des efforts sont encore à poursuivre pour en améliorer la qualité, la difficulté venant essentiellement du nombre de propriétaires et de gestionnaires relativement élevé côté vaudois et côté français, en comparaison au canton de Genève (tableau ci-dessous).

Territoire	Nombre de maîtres d'ouvrage/gestionnaire identifiés
Canton de Genève	2 (Fondation des parkings et CFF)
Région de Nyon	7
Genevois français de l'Ain	<5
Genevois français de la Haute-Savoie	>20

Par ailleurs, cette multiplicité de maîtres d'ouvrage et de gestionnaires complexifie la coordination en matière de tarification et de gestion harmonisée des P+R. A l'échelle du Genevois français, il est prévu à terme une billettique commune et un système de contrôle d'accès unique pour faciliter la combinaison P+R / TC. Après une première étude de structuration de la tarification et de la gestion réalisée en 2019,

il s'agit désormais de concrétiser les principes définis sur des couloirs de déplacement pilotes dans le but de faciliter l'usage combiné des P+R et des TC pour les usagers. Enfin, des partenariats transfrontaliers entre la Fondation des Parkings (FP) et les AO compétentes en matière de stationnement en gare et gestionnaires des parkings-relais sur le sol français, dont les taux de remplissage sont encore jugés faibles, sont en cours afin d'inciter à leur remplissage et au transfert modal de la voiture individuelle vers ses alternatives. Il est notamment question que la Fondation des parkings crée 2'000 abonnements combinés en France voisine et sur le district de Nyon. Par ailleurs une modification des critères d'attribution des P+R gérés par la Fondation est en réflexion afin d'optimiser les déplacements en transports collectifs et minimiser les kilomètres parcourus en TIM.

<p><u>Objectif 2027 :</u> En 2027, nous voulons avoir 15'000 places de P+R dans le Grand Genève qui fonctionnent de façon attractive pour les usagers, avec une tarification harmonisée.</p>
<p><u>Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :</u> Accompagner les maitres d'ouvrage pour augmenter le nombre de places P+R en amont des couloirs de déplacements, mettre en place un projet pilote pour harmoniser la tarification afin d'améliorer l'attractivité pour les usagers, et poursuivre le monitoring annuel des P+R.</p>
<p><u>Bref descriptif de l'action :</u> L'offre de P+R va continuer d'augmenter dans les prochaines années et nécessite une politique tarifaire et d'exploitation coordonnée à l'échelle transfrontalière, en accord avec l'axe d'amélioration identifié par l'audit franco-valdo-genevois des mesures d'accompagnement du Léman Express : "Développer les parkings P+R et harmoniser la tarification pour renforcer le report modal en amont de l'agglomération". Des projets pilotes d'exploitation et de tarification harmonisées à l'échelle de couloirs de déplacement doivent être déployés au bénéfice des usagers, par exemple une action en cours de la FP pour des abonnements combinés pour des P+R situés hors canton de Genève.</p>
<p><u>Objectifs spécifiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Poursuivre le recensement de l'offre actuelle et projetée de P+R sur tout le Grand Genève en s'appuyant sur les acteurs concernés. – Faciliter et accompagner l'augmentation du nombre de places de P+R prévues le plus en amont des couloirs de déplacement. – Viser à une augmentation du taux de remplissage des P+R déjà en place par les leviers de la tarification, de l'offre multimodale, etc. – Mettre en place un projet pilote de tarification et de gestion coordonnée au niveau transfrontalier, pour faciliter l'usage par les usagers et éviter la concurrence entre P+R.
<p><u>Indicateurs :</u> Nb de places ; Nb de P+R ; Taux de remplissage des P+R ; Type d'usagers des P+R</p>
<p><u>Risques :</u> Retard sur le planning ; Difficultés de coordination ; Résistances politiques</p>
<p><u>Coût estimé :</u> Investissement à chiffrer ; Fonctionnement 1.3M€ pour 36 P+R équipés en billettique et contrôle d'accès sur le Genevois français</p>
<p><u>Porteur du projet et partenaires impliqués :</u> Pôle métropolitain du Genevois français (coordination), propriétaires et gestionnaires de P+R, Fondation des Parkings (selon phase test)</p>
<p><u>Avancement et prochaines étapes :</u> 2024: Réflexion pour une tarification coordonnée sur le couloir du Chablais 2025: Généralisation sur d'autres couloirs Mise à jour annuelle du recensement des P+R à l'échelle du Grand Genève</p>

P+R du Grand Genève Août 2023

Etat

- Existant
- ⬛ Projet d'extension
- ▲ **Projet nouveau**
- **Réaffectation envisagée**

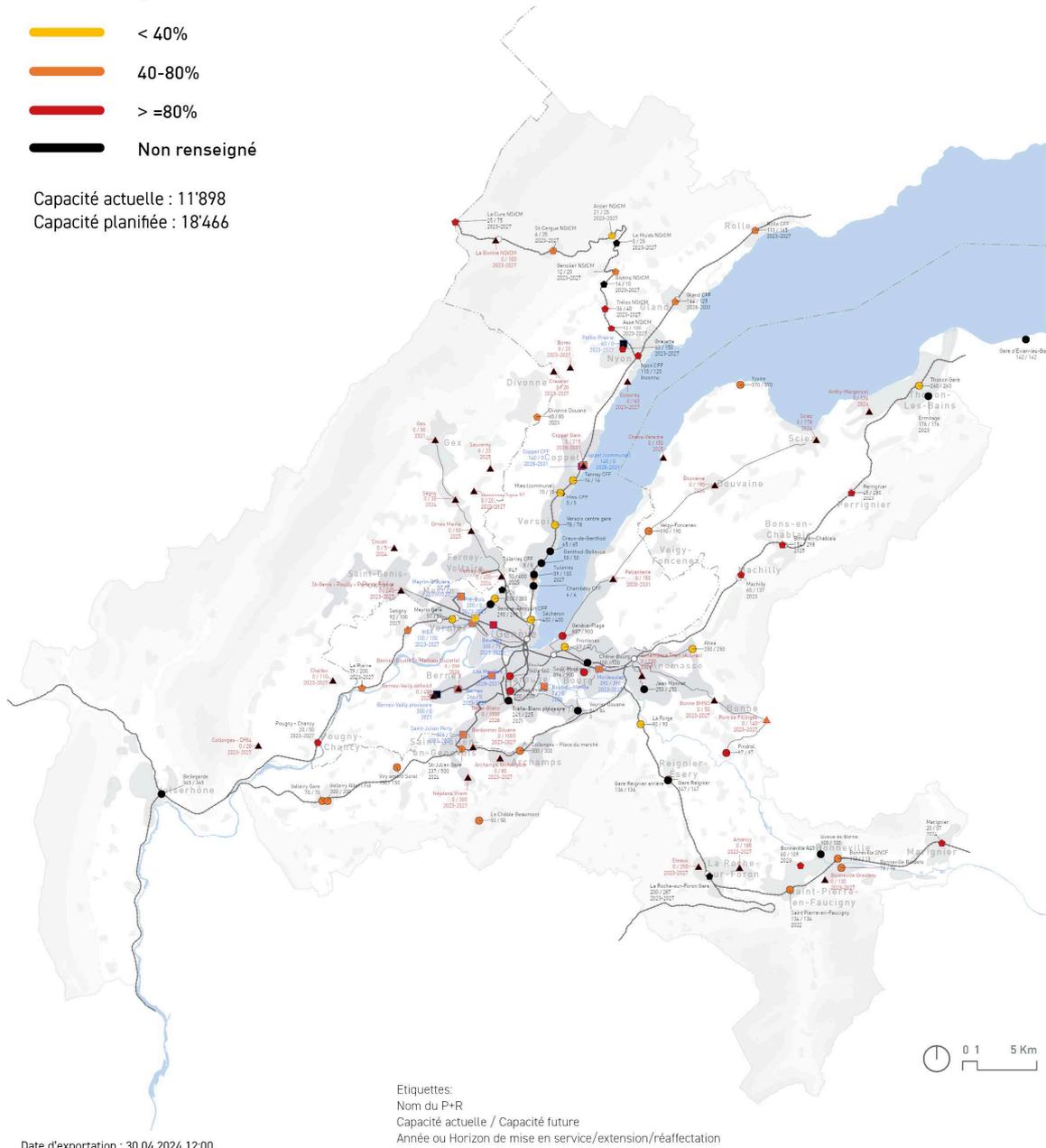
Fond de plan

- Frontière franco-suisse
- Gare
- Gare (en projet)
- Train
- Tram
- Bus Structurant
- Lac et cours d'eau

Taux d'occupation moyenne annuelle

- < 40%
- 40-80%
- > =80%
- Non renseigné

Capacité actuelle : 11'898
Capacité planifiée : 18'466



4. Modes actifs

4.1 Vélo

On compte environ 820 km d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle transfrontalière dont 371 km sont déjà aménagés (source: plan vélo 2024 du Grand Genève). D'après le recensement effectué auprès des maîtres d'ouvrage dans le cadre de la mise à jour 2024 du réseau cyclable d'agglomération, 171 km supplémentaires devraient être aménagés d'ici 2027.

A terme (horizon 2035), environ 2/3 du réseau cyclable d'agglomération sera aménagé en site propre (voie verte, piste cyclable, site mixte piéton-vélo), et le solde en aménagements cyclables sur chaussée ou routes partagées avec, dans la plupart des cas, une modération des vitesses.

<p><u>Objectif 2027 :</u> En 2027, nous voulons que 542 kilomètres de réseau cyclable d'agglomération soient aménagés, et que des études pour des axes forts vélo transfrontaliers soient menées.</p>
<p><u>Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :</u> Passer d'un schéma cyclable à un plan vélo et accompagner les maîtres d'ouvrage dans la mise en œuvre des itinéraires à aménager, en intégrant les enjeux des axes forts vélo, de la qualité des services et des espaces publics, et du stationnement vélo aux interfaces.</p>
<p><u>Bref descriptif de l'action :</u> Le Grand Genève dispose d'une vision d'ensemble sur le réseau cyclable d'agglomération et accompagne les maîtres d'ouvrage dans la réalisation des itinéraires inscrits au plan vélo, en intégrant à l'échelle transfrontalière la nouvelle ambition portée par les axes forts. Le sujet des services et du stationnement vélo se développe dans le but de développer l'intermodalité entre le vélo et les TC (cf. action n°2 ci-haut) et de faciliter le parcours multimodal (cf. action n°3 ci-haut).</p>
<p><u>Objectifs spécifiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Mettre à jour le schéma cyclable et le faire évoluer en plan vélo d'agglomération, c'est-à-dire en intégrant la nouvelle ambition des axes forts vélo et un volet renforcé en matière de services et de stationnement vélo dans une approche plus systémique de la mobilité cyclable. – Accompagner les territoires dans la réalisation des itinéraires inscrits dans le plan vélo d'agglomération, notamment au travers des cofinancements du projet d'agglomération. – Engager les premières études pour le déploiement d'axes forts vélo transfrontaliers.
<p><u>Indicateurs :</u> Km de linéaire aménagé par territoire et par typologie de réseau cyclable ; Nombre d'utilisateurs ; Nombre d'axes forts vélo transfrontaliers à l'étude</p>
<p><u>Risques :</u> Manque de financement (cf. action n°1 ci-haut) ; Déficit de coordination entre maîtres d'ouvrage</p>
<p><u>Coût estimé :</u> 100'000 CHF en 2024 pour l'élaboration d'un plan vélo incluant la mise à jour du schéma cyclable d'agglomération ; Investissements et fonctionnement pris en charge par les maîtres d'ouvrage</p>
<p><u>Porteur du projet et partenaires impliqués :</u> Grand Genève pour le plan vélo et maîtres d'ouvrage pour la mise en œuvre</p>
<p><u>Avancement et prochaines étapes :</u> Janvier-septembre 2024 : élaboration du plan vélo d'agglomération et intégration dans le PA5 Dès 2025 : premières études pour des axes forts vélo transfrontaliers En continu : suivi de la mise en œuvre</p>

4.2 Piéton

Sous l'impulsion du Forum d'agglomération, organe du GLCT du Grand Genève représentant la société civile, une « Stratégie piéton et d'accessibilité universelle » pour l'agglomération transfrontalière a été élaborée en 2020. Les associations représentantes des personnes à mobilité réduite (PMR) et en fauteuil roulant (PFR) ont été étroitement associées à ce travail. Ce document pose un diagnostic du territoire en matière de mobilité piétonne, incluant les enjeux de l'accessibilité universelle, et formule des recommandations pour améliorer la pratique de la marche à pied dans toute l'agglomération.

Entre 2021 et 2022, suite à l'étude susmentionnée, un groupe de travail technique réunissant quelques villes-centres françaises et suisses du Grand Genève, des services du canton de Genève et un délégué du Forum d'agglomération s'est réuni et a esquissé des pistes de mise en œuvre pour renforcer la collaboration transfrontalière en matière de mobilité piétonne. Les associations suisses et françaises intéressées ont également été rencontrées et ont accueilli favorablement cette démarche.

<p><u>Objectif 2027 :</u> En 2027, nous disposons d'un programme transfrontalier pour la mobilité piétonne dans le cadre d'un partenariat formalisé avec les communes intéressées.</p>
<p><u>Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :</u> Identifier les communes intéressées par un appel à manifestation d'intérêt, et mettre en place des modalités de partenariat les impliquant de façon pragmatique et efficace.</p>
<p><u>Bref descriptif de l'action :</u> Il s'agit d'améliorer la marchabilité du territoire à l'échelle de l'agglomération conformément aux objectifs portés par la Stratégie multimodale 2050, avec une attention particulière à la qualité d'aménagement des espaces publics et aux bénéfices pour la santé, sans que le Grand Genève ne se substitue aux communes qui sont les maîtres d'ouvrages principaux sur cette thématique.</p>
<p><u>Objectifs spécifiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Elaborer un Plan piéton d'agglomération esquissant les mesures structurantes à mettre en place qui pourraient notamment être inscrites au projet d'agglomération ; – Mutualiser la réalisation de comptages et d'enquêtes sur les pratiques en matière de mobilité piétonne afin de disposer d'indicateurs communs et transfrontaliers alimentant l'observation territoriale du Grand Genève ; – Définir et porter des actions de communication et de sensibilisation aux bienfaits de la marche à pied pour la santé et pour l'environnement, et qui contribuent à en développer la pratique ; – Développer le partage d'expérience et de bonnes pratiques entre communes et autres acteurs de la mobilité piétonne.
<p><u>Indicateurs :</u> Nb de communes intéressées ; Effectivité des actions développées par le programme</p>
<p><u>Risques :</u> Manque d'intérêt des communes ; Manque de ressources humaines ; Manque de financement</p>
<p><u>Coût estimé :</u> A évaluer dans le cadre d'un budget dédié au programme piéton</p>
<p><u>Porteur du projet et partenaires impliqués :</u> Grand Genève (coordination), communes intéressées, Forum d'agglomération</p>
<p><u>Avancement et prochaines étapes :</u> Hiver 2023-2024: lettre et questionnaire aux 209 communes du Grand Genève 2024: analyse des résultats et cadrage pour la suite 2025: début de la mise en œuvre d'un programme</p>

5. Services de mobilité

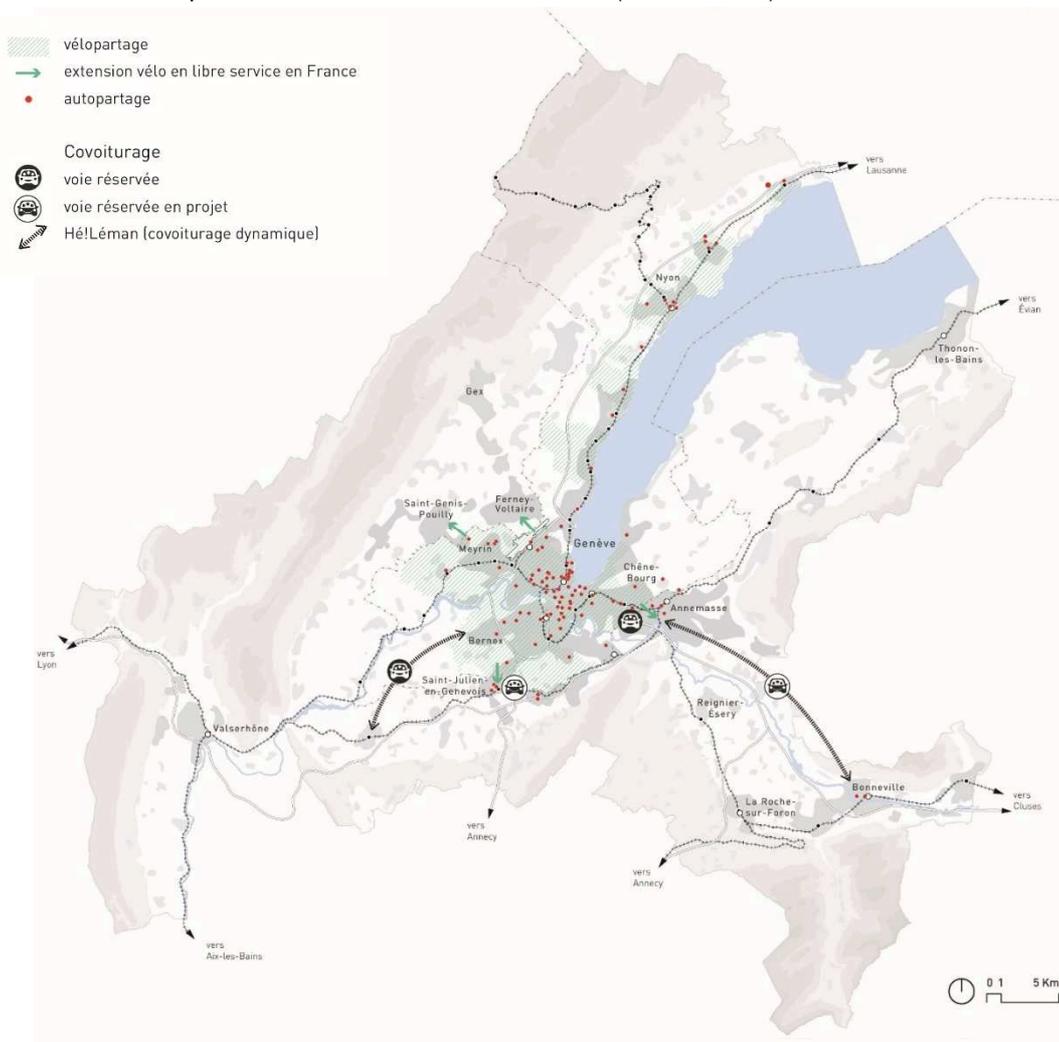
Ces dernières années, le développement de services à la mobilité, souvent sous forme d'expérimentation, a apporté des réponses immédiates aux congestions récurrentes sur le réseau viaire de l'agglomération.

Parmi les habitants du Grand Genève, 20% ont un abonnement à au moins un service de mobilité (autopartage, vélos en libre-service - VLS, covoiturage, véhicules de tourisme avec chauffeur - VTC). Le service comptant le plus d'abonnés est le covoiturage (11% des habitants), puis viennent les VTC (8%) et les VLS (2%). Les effets de ces services sur le report modal et la réduction de la congestion restent faibles quantitativement mais leur souplesse et la rapidité de leur mise en place constituent un atout en comparaison de la réalisation d'infrastructures plus lourdes, plus chères et plus lentes à déployer. Ces solutions s'envisagent donc en complémentarité et en appui, par exemple pour assurer la desserte du dernier kilomètre en complément des transports collectifs.

Les services de mobilité d'agglomération incluent :

- le covoiturage (voir action n°5.1) ;
- l'autopartage (action n°5.2) ;
- les vélos en libre-service (action n°5.3).

La carte ci-dessous présente l'état de situation en 2020 (source: PA4).



5.1 Covoiturage

Motivé principalement par les économies réalisées pour les usagers, le développement du covoiturage connaît un essor depuis quelques années. Depuis 2015, le Grand Genève, dans le cadre d'un projet Interreg, promeut le covoiturage à travers le site www.covoiturage-leman.org en agrégeant les sites de covoiturage du bassin lémanique pour pallier la dispersion de l'offre.

Depuis 2019, le dispositif de covoiturage « Hé! Léman » permet d'organiser, en temps réel, des trajets pour des itinéraires pré-identifiés et disposant d'arrêts sur la chaussée. Cinq lignes de covoiturage ont été mises en place par le Pôle métropolitain dans le Pays de Gex, le Vuache, le Faucigny et le Chablais, avec des connexions actuelles ou à venir avec le canton de Genève. En tout, plus de 45 communes sont desservies. De nouveaux déploiements sont prévus pour relier les pôles principaux de l'agglomération d'ici 2026, en complément du réseau de TC.

Le Pôle métropolitain du Genevois français a également noué un partenariat avec la plateforme Blablacar Daily et prend en charge une partie du coût du service pour les passagers, dès lors que l'origine ou la destination du déplacement se situent dans le Genevois français (cela concerne donc également les trajets transfrontaliers). Aujourd'hui, 15'000 usagers sont abonnés à ce service.

D'autres mesures visant à encourager le covoiturage sont également testées. Une voie dédiée au covoiturage à la douane de Thônex-Vallard a été mise en service en 2018. Les résultats sont encourageants : baisse des longueurs et durées de congestion, amélioration de l'écoulement du trafic malgré 10% d'augmentation du trafic, augmentation de la pratique du covoiturage (de 11% à 13% sur la période de pointe). Le développement d'une voie de covoiturage à la douane de Bardonnex est à l'étude en collaboration entre partenaires suisses français, qui pourrait également bénéficier à la ligne de car express Annecy-Genève.

De plus, un travail est mené au niveau des places de stationnement réservées aux covoitureurs, proposées dans certains P+R genevois, de même que des abonnements avantageux spécifiques. En 2023, 140'000 trajets en covoiturage ont été réalisés dans le Grand Genève via les plateformes d'opérateurs, représentant plus de 15'000 covoitureurs et un total de 4.5 millions de km parcourus.

Au total, le covoiturage formel (plateformes) et informel (hors plateformes) représente 18'000 trajets par jour soit 10'000 voitures évitées dans le Grand Genève. A noter enfin que des applications proposées par des entreprises se développent sur le marché en offrant potentiellement des solutions digitales de mise en relation, voire de financement de trajets pour des entités comme des communes ou des zones industrielles (cf. action n°8 ci-dessous).

Objectif 2027 :

En 2027, nous voulons 8 lignes de covoiturage dynamique dans le Grand Genève et 60 communes desservies.

Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :

Accompagner et faciliter la mise en œuvre de la stratégie transfrontalière de covoiturage.

Bref descriptif de l'action :

Suite à la définition d'une stratégie transfrontalière de covoiturage en 2021, il s'agit de mettre en œuvre les recommandations en déployant des solutions concrètes de covoiturage dans le Grand Genève, notamment dans le cadre des démarches "petites douanes". Il s'agit notamment de donner un avantage aux covoitureurs à travers des infrastructures, soit des voies réservées sur l'exemple de la douane de Thônex-Vallard qui a été pérennisée en janvier 2023 après une période d'essai amorcée en octobre 2018 grâce à un partenariat avec ATMB. L'ordonnance suisse sur la signalisation routière (OSR) comporte depuis janvier 2023 une signalisation covoiturage permettant de déployer d'autres voies réservées sur la partie suisse du Grand Genève.

<p><u>Objectifs spécifiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Diminuer le trafic automobile transfrontalier franco-suisse et les nuisances associées en matière de pollution de l'air et de bruit en augmentant le taux de covoiturage. Pour y parvenir, 4 actions sont envisagées: - Les voies réservées et les bornes de covoiturage ; - L'intégration du covoiturage comme un service contribuant à une offre multimodale ; - L'identification des points de rencontre et des stations de covoiturage formel et informel et la mise en évidence des secteurs où en déployer de nouvelles ayant des potentiels forts ; - La communication, pédagogie et incitations en exploitant au mieux le nouveau dispositif proposé par le gouvernement français (prime de covoiturage et forfait mobilité durable).
<p><u>Indicateurs :</u></p> <p>Taux d'occupation des véhicules ; Nombre de trajets covoiturés ; Passer de 10 000 voitures évitées / j à 15 000 voitures évitées / j</p>
<p><u>Risques :</u></p> <p>Retard dans la mise en œuvre ; Coordinations entre acteurs ; Difficultés avec les douanes pour insérer une voie de covoiturage à Bardonnex</p>
<p><u>Coût estimé :</u></p> <p>1'000'000€</p>
<p><u>Porteur du projet et partenaires impliqués :</u></p> <p>Pôle métropolitain, Intercommunalités, Canton de Genève, Canton de Vaud</p>
<p><u>Avancement et prochaines étapes :</u></p> <p>Déploiement progressif avec une nouvelle ligne de covoiturage chaque année</p>

5.2 Autopartage

Mobility pour la partie suisse et Citiz pour la partie française sont implantés dans le Grand Genève, tous deux organisés sous la forme de sociétés coopératives. En 2024, Mobility met à disposition 160 véhicules de différentes catégories sur 88 emplacements, dont la majorité se trouve dans le canton de Genève. En 2018, 11'000 personnes étaient abonnées au service, soit deux fois plus qu'en 2013. Dans le Genevois français, Citiz met à disposition 29 véhicules sur 22 emplacements auprès de 230 abonnés, nombre en constante augmentation grâce au plan de déploiement de l'autopartage porté par le Pôle métropolitain du Genevois français en partenariat avec les communes. Le potentiel de développement de l'autopartage dans le Grand Genève est encore limité par l'absence de véhicules dans certaines interfaces (lien action n°3 ci-haut), mais un partenariat pour le partage d'abonnements entre Citiz et Mobility témoigne de leur volonté de renforcer l'interopérabilité transfrontalière.

<p><u>Objectif 2027 :</u></p> <p>En 2027, nous voulons plus de véhicules et de stations d'autopartage dans le Grand Genève, facilement accessibles de part et d'autre de la frontière.</p>
<p><u>Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :</u></p> <p>Inciter et accompagner les communes et les opérateurs à développer l'offre d'autopartage Mobility côté suisse et Citiz côté français.</p>
<p><u>Bref descriptif de l'action :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Valoriser les solutions d'autopartage dans les supports de communication multimodaux du Grand Genève (cf. action n°10 ci-après) afin de réduire le taux de motorisation des ménages - Faciliter l'accès au service d'autopartage de part et d'autres de la frontière dans le cadre d'une interopérabilité des systèmes et des offres commerciales des deux opérateurs, cas échéant avec un appui pour développer des solutions transfrontalières conjointes, via Interreg par exemple

<p><u>Objectifs spécifiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Définir des objectifs chiffrés de développement de l'autopartage pour le Grand Genève – Mettre en avant les attentes du Grand Genève en matière de développement de l'autopartage dans le but de réduire le taux de motorisation des ménages – Identifier les possibilités d'amélioration de l'interopérabilité transfrontalière des offres – Intégrer l'autopartage au plan de communication mobilité du Grand Genève – Assurer un monitoring du déploiement de l'autopartage
<p><u>Indicateurs :</u></p> <p>Nombre de stations et de véhicules partagés ; Nombre de contacts entre les deux opérateurs ; Nombre de voiture par ménage ; Nombre d'usagers réguliers</p>
<p><u>Risques :</u></p> <p>Manque d'intérêt des communes</p>
<p><u>Coût estimé :</u></p> <p>Coûts à estimer, éventuellement dans le cadre d'un projet Interreg</p>
<p><u>Porteur du projet et partenaires impliqués :</u></p> <p>Grand Genève (coordination), Mobility, Citiz, communes</p>
<p><u>Avancement et prochaines étapes :</u></p> <p>2024 : élaboration d'une action de communication multimodale intégrant l'autopartage (dans le cadre de l'action n°10 ci-après)</p> <p>Rencontre annuelle avec Mobility et Citiz</p> <p>Suivi régulier de l'état de déploiement de l'autopartage dans le Grand Genève</p>

5.3 Vélos en libre-service (VLS)

Nous partons d'une situation où chaque territoire a développé un réseau VLS spécifique :

- Canton de Genève : la concession avec l'opérateur DonkeyRepublic court jusqu'à mai 2027. Le réseau comprend 630 stations et 1'400 vélos (dont 35% à assistance électrique) et commence à bien fonctionner depuis la multiplication du nombre de stations. Une des actions du plan d'actions des mobilités actives (PAMA) du canton de Genève est de « mettre en œuvre une nouvelle concession vélopartage à l'échelle transfrontalière » ;
- Région de Nyon : le contrat de concession exclusive avec Publibike se termine en 2025. En 2023, le réseau comprend 48 stations et 300 vélos (dont 50% à assistance électrique) ;
- Genevois français : Annemasse Agglo a testé la solution Fredo pour aider au lancement de la start-up (12 stations avec panneaux avec cadenas connecté). Certaines communes de Pays de Gex Agglo ont déployé Oowi (opérateur Be2eBike) : Divonne 40 vélos, Gex 30 vélos, St-Genis 40 vélos, avec un objectif d'env. 50 vélos par commune.

<p><u>Objectif 2027 :</u></p> <p>En 2027, nous voulons un réseau de vélos en libre-service transfrontalier opérationnel entre le canton de Genève, la Région de Nyon et le Genevois français.</p>
<p><u>Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :</u></p> <p>Accompagner les autorités compétentes dans la formalisation d'un partenariat pour lancer un appel d'offres commun permettant de sélectionner un opérateur transfrontalier conjoint.</p>
<p><u>Bref descriptif de l'action :</u></p> <p>Les VLS existants dans le Grand Genève sont un succès localement, mais ne permettent pas un usage transfrontalier. Les prochaines échéances des concessions existantes offrent l'opportunité de lancer un appel d'offres conjoint à l'échelle franco-valdo-genevoise afin de déployer un réseau de</p>

<p>VLS transfrontalier. Cela nécessite une coopération intense et durable entre les Autorités concernées, formalisée dans le cadre d'une convention partenariale définissant notamment les responsabilités mutuelles, le financement et la gouvernance du réseau.</p>
<p><u>Objectifs spécifiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Elaborer le cahier des charges avec les autorités concédantes pour disposer d'une référence commune concernant les objectifs et les spécifications du réseau VLS transfrontalier – Accompagner les futures autorités concédantes dans la préparation d'une convention de partenariat et d'un appel d'offres conjoint en marché public respectant les exigences légales – Favoriser le partage d'expérience par la mise en réseau des partenaires du Grand Genève concernés
<p><u>Indicateurs :</u></p> <p>Nombre de réseaux et de stations VLS dans le Grand Genève ; Nb de partenaires impliqués dans la convention et l'appel d'offres conjoint</p>
<p><u>Risques :</u></p> <p>Manque de ressources à disposition pour la coordination de la démarche ; Incompatibilité des calendriers des partenaires ; Désintérêt des partenaires au fil du temps ; Résistances au changement ; Coût rédhibitoire</p>
<p><u>Coût estimé :</u></p> <p>Ressources humaines et appui externe pour la coordination et l'accompagnement ; Investissement et fonctionnement à charge des Autorités concédantes</p>
<p><u>Porteur du projet et partenaires impliqués :</u></p> <p>Autorités concédantes partenaires dans le périmètre du Grand Genève (Région de Nyon, Etat de Genève, Pôle métropolitain, Communes ou Intercommunalités françaises)</p>
<p><u>Avancement et prochaines étapes :</u></p> <p>2024: Etude d'opportunité et de faisabilité, rédaction d'un cahier des charges et d'une convention</p> <p>2025: Validation du cahier des charges et signature de la convention partenariale, test d'un VLS transfrontalier sur quelques sites identifiés</p> <p>2026 au plus tard : lancement d'un appel d'offres conjoint pour un VLS transfrontalier</p> <p>2027 au plus tard: déploiement d'un réseau de VLS transfrontalier (au moins d'une première étape)</p>

6. Plans de mobilité employeurs

Au sein du **Genevois français**, une démarche visant à déployer 50 plans de mobilités employeurs d'ici 2026 a été lancée en 2018. Elle répond à des objectifs politiques divers :

- En matière de mobilité puisqu'il s'agit de traiter la mobilité salariale qui concentre les déplacements structurants et d'apporter une réponse à des déplacements locaux et interurbains qui ne bénéficient pas toujours d'offres adaptées ;
- En matière de développement économique puisque le dispositif de conseil en mobilité constitue un élément de l'offre économique du territoire et contribue ainsi à sa compétitivité et à son attractivité pour les entreprises françaises qui cherchent à compenser leur moindre attractivité salariale vis-à-vis de la Suisse par de meilleures conditions de vie au travail ;
- En matière d'aménagement du territoire puisque, lorsque l'employeur est situé en centre-ville, il constitue un élément du renforcement de l'armature urbaine et lorsque l'employeur est situé en périphérie, il constitue un élément de correction des effets négatifs du « zoning urbain ».

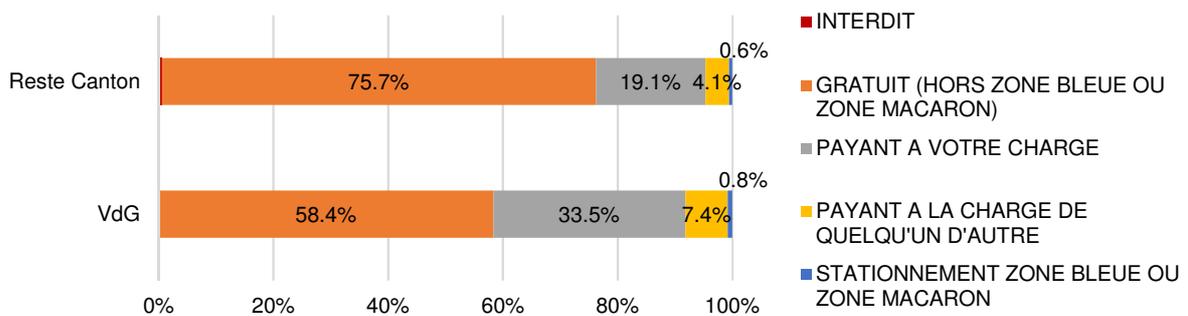
La **Région de Nyon** de par ses compétences pour le développement économique soutient depuis une dizaine d'années les acteurs privés et les communes du district dans l'élaboration de leur plan de mobilité employeurs. La Région de Nyon accompagne ainsi les entreprises installées dans les zones d'activités du district en vue d'établir des plans de mobilité interentreprises réalisant des économies d'échelle et permettant de mutualiser les efforts. Le but est notamment de limiter les effets négatifs des flux pendulaires. Depuis 2016, la Région a également mis sur pied un service de conseils destiné aux collaborateurs des entreprises appelé le "Guichet mobile". Il propose notamment un panel de prestations visant à réduire l'autosolisme en proposant des actions en faveur des transports publics, des modes actifs et du covoiturage.

Le **Canton de Genève** a lancé plusieurs actions en faveur des plans de mobilité :

- Depuis septembre 2019, avec la mise en service d'un guichet unique pour les entreprises et d'un numéro d'appel, l'objectif est d'accompagner les entreprises en vue de faire évoluer la mobilité de leurs collaborateurs. Ce service met à disposition des informations générales, dispense des conseils personnalisés et propose des rendez-vous à la demande ;
- Un accompagnement des établissements publics autonomes, qui pour la plupart ont déjà engagé un plan de mobilité, à travers une feuille de route stratégique CO₂ fixant des objectifs communs et définissant les actions correspondantes ;
- Une démarche étatique visant à réduire progressivement les possibilités de stationnement des collaborateurs dans les parkings de l'Etat. Cet axe est essentiel au regard de l'influence du stationnement sur les pratiques en matière de mobilité ;
- Une modification du cadre légal et réglementaire a été opérée par le Canton pour d'une part ancrer les plans de mobilité dans un nouveau règlement (juin 2021) et d'autre part mettre en exergue l'exemparité de l'Etat à travers une modification de la Loi sur la mobilité (avril 2022) ;
- Un label Ecomobile récompensant les entités au bénéfice d'un plan de mobilité a été lancé par en septembre 2022. Il s'adresse autant au secteur privé (entreprises), que public (communes, établissements publics autonomes et offices étatiques). Gratuit, facultatif et valable 5 ans, c'est l'Office cantonal des transports qui en est le certificateur ;
- Le Canton de Genève parraine depuis 2 ans une formation "Mobility manager" en partenariat avec le Canton de Vaud. Cette formation de 6 jours est délivrée par des prestataires et est ouverte à des entités genevoises et vaudoises ;
- Une page internet de l'Etat regroupe toutes les informations relatives aux plans de mobilité (<https://www.ge.ch/dossier/transports/mobilite-entreprises/plan-mobilite>).
- Elaboration d'une feuille de route des mobilités pendulaires avec les acteurs concernés permettant d'aboutir à une vision commune et des mesures coordonnées pour limiter le trafic pendulaire en complément des démarches "petites douanes" (Genève Sud, Chablais, Pays de Gex).

De manière générale, les plans de mobilité employeurs visent à maîtriser le stationnement à destination qui constitue un levier important en faveur du report modal. Par exemple, en Ville de Genève, 50% des automobilistes pendulaires genevois disposent d'une place de stationnement sur leur lieu de travail. Par ailleurs, les travailleurs transfrontaliers disposent majoritairement d'une place gratuite sur leur lieu de travail dans le canton et la ville de Genève (graphique ci-dessous - population française).

Conditions de stationnement à destination pour les pendulaires transfrontaliers



Objectif 2027 :

En 2027, nous voulons des collectivités publiques exemplaires et une augmentation du nombre de plans de mobilité employeurs et d'employés touchés sur le Grand Genève.

Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :

Partager les expériences dans le montage et la concrétisation des plans de mobilité employeurs sur le Grand Genève.

Bref descriptif de l'action :

Le Pôle métropolitain du Genevois français, la Région de Nyon et le canton de Genève accompagnent déjà tous trois des démarches de plans de mobilité employeurs. Un partage d'expérience, une mise en réseau d'acteurs autour d'une vision transfrontalière partagée sur les objectifs et les actions pourraient améliorer et coordonner les démarches avec à la clé un effet démultiplicateur sur l'agglomération.

Objectifs spécifiques :

- Partager les expériences franco-valdo-genevoises en matière de plan de mobilité employeurs
- Identifier les points communs et les différences d'approche en matière de partenariat, d'actions, de communication, de financement, etc.
- Chercher à intégrer les démarches dans une cohérence transfrontalière

Indicateurs :

Nombre de plans de mobilité employeurs ; Nombre de salariés et d'entreprises touchés ; Evolution des parts modales au sein des plans de mobilité

Risques :

Manque de partage ou de points communs au niveau transfrontalier

Coût estimé :

Ressources des partenaires impliqués ; Investissement et fonctionnement selon modèles en place

Porteur du projet et partenaires impliqués :

Pôle métropolitain du Genevois français, Région de Nyon, Canton de Genève

Avancement et prochaines étapes :

Poursuite des échanges et coordinations techniques engagées en franco-suisse

7. Electrification de la mobilité

Cette nouvelle action vient compléter la feuille de route sur ce sujet qui monte en importance pour contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone dans le domaine des mobilités. Un groupe de travail transfrontalier a été mis en place début 2024 par le Grand Genève pour mobiliser les acteurs vaudois, genevois et français compétents. Le premier objectif de ce groupe est de produire un état des lieux de l'électromobilité à l'échelle transfrontalière pour définir ensuite une stratégie pour l'agglomération qui puisse nourrir le PA5.

Objectif 2027:

En 2027, nous voulons disposer d'une stratégie transfrontalière élaborée avec les acteurs compétents pour favoriser le déploiement de l'électromobilité dans le Grand Genève.

Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève:

Elaborer une stratégie transfrontalière d'électromobilité dans le cadre d'un groupe de travail franco-valdo-genevois réunissant les acteurs compétents.

Bref descriptif de l'action :

Il s'agit de nourrir le PA5 sur ce sujet qui fait partie des exigences de la Confédération et qui permet de rechercher des cofinancements fédéraux pour des bornes de recharge. D'abord un état des lieux est à faire concernant l'évolution de l'électrification du parc de véhicules individuels et des transports publics, ainsi que sur le déploiement des infrastructures de recharge, puis une stratégie transfrontalière est à élaborer sur la base des planifications existantes côté vaudois, genevois et français, avec une mise en cohérence si nécessaire.

Objectifs spécifiques :

- Faire un état des lieux de l'électrification du parc de véhicules individuels et des transports publics, et tenir à jour cette donnée régulièrement
- Faire un état des lieux du déploiement de l'infrastructure de recharge électrique, et tenir à jour cette donnée régulièrement
- Elaborer une stratégie transfrontalière de l'électromobilité du Grand Genève qui s'appuie sur les planifications existantes des acteurs suisses et français compétents du territoire

Indicateurs :

Taux de motorisation électrique du parc de véhicules ; Nb et type de bornes de recharges déployées ; Soutiens accordés à l'électrification des véhicules ; Emissions de gaz polluants (particules fines, oxydes d'azote, ozone) liées au trafic motorisé

Risques :

Manque de données ; Manque d'implication des partenaires

Coût estimé :

A évaluer

Porteur du projet et partenaires impliqués :

Grand Genève (coordination), collectivités publiques concernées, opérateurs concernés

Avancement et prochaines étapes :

2024: réunir les données pour établir un premier état des lieux transfrontalier pour le PA5
 2025: constituer une stratégie transfrontalière pour l'électrification de la mobilité sur base des stratégies existantes côté suisse et côté français
 Animer et entretenir une dynamique partenariale en réunissant le groupe de travail ad hoc au moins une fois par année

8. Expérience usagers

De nombreux services de mobilité dématérialisés proposés par de nombreux acteurs publics, parapublics ou privés sont déjà disponibles dans le Grand Genève. Certains n'existent qu'à l'échelle locale (p.ex. ZenGo, TAC Mobilités), d'autres s'intègrent dans un réseau national (p.ex. Geovelo, Mobile CFF) ou international (p.ex. Uber).

Voici un bref aperçu de quelques services de mobilité disponibles sur l'agglomération:

- Infomobilité: fourni par le Canton de Genève pour informer en temps réel sur l'état du trafic, (disponible uniquement sur le périmètre du canton) ;
- Geovelo Grand Genève: premier service de mobilité financé par le GLCT Grand Genève pour les habitants et visiteurs de l'agglomération, qui a été lancé en juin 2019. Il s'agit d'un service d'aide à la navigation pour les cyclistes fonctionnant sur la base d'OpenStreetMap, une base de données cartographique collaborative ;
- TAC Mobilités: les Transports publics de l'agglomération d'Annemasse (TP2A), filiale à 51% de RATP Dev et à 49% des TPG, ont lancés en 2016-2017 une plate-forme d'information numérique intégrant tous les modes disponibles sur le réseau et intégrés à une application pour smartphone, qui inclut une billettique dématérialisée permettant l'achat, la validation et la recharge des titres en ligne ;
- Mobile CFF: application permettant d'afficher les horaires et correspondance de tous les transports collectifs en Suisse avec possibilité d'acheter un billet en ligne, qui peut être liée à la carte Swisspass ;
- ZenGo: première expérimentation conjointe des TPG et des TL qui propose un abonnement multimodal mensuel combinant transports publics, taxis, voitures de location, voitures et vélos en libre-service à Genève et à Lausanne ;
- Uber, Waze, Google Maps, etc. : il s'agit d'applications d'échelles mondiales proposées par des multinationales qui peuvent avoir une politique "disruptive" par rapport aux enjeux socio-économiques locaux et qui se livrent à une concurrence féroce pour capter le plus de parts de marchés pour notamment avoir accès à une grande quantité de données liées aux comportements des utilisateurs qu'ils peuvent ensuite valoriser à des fins commerciales ;
- Par ailleurs, chaque opérateur proposant un service spécifique, par exemple le réseau VLS de la Région de Nyon, dispose généralement aussi de sa propre application.

Dans ce contexte, l'enjeu est de réussir à fédérer les acteurs autour d'une vision conjointe pour le développement de services de mobilité multimodaux et intégrés au bénéfice des usagers.

Objectif 2027 :

En 2027, nous voulons avoir réuni les autorités organisatrices des transports publics urbains et les opérateurs concernés autour d'un partenariat favorable à l'expérience usagers.

Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :

Poursuivre le développement de Geovelo Grand Genève et contribuer à mettre en place une dynamique d'intégration progressive d'offres de mobilité avec les acteurs intéressés.

Bref descriptif de l'action :

Les collectivités publiques du Grand Genève devraient tout d'abord être convaincues de la nécessité d'intervenir dans le champ des outils numériques utiles à la mobilité. Leur impulsion permettrait de rassembler les acteurs et opérateurs pour mettre en réseau les compétences et les savoir-faire dans le but d'intégrer progressivement des offres de mobilité au bénéfice de la multimodalité et de l'expérience usagers. Le GLCT du Grand Genève s'est concrètement engagé en finançant

<p>l'application Geovelo Grand Genève, se positionnant ainsi à l'échelle transfrontalière dans le domaine des outils numériques de mobilité.</p>
<p><u>Objectifs spécifiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre le développement de Geovelo Grand Genève - Identifier et fédérer les acteurs intéressés dans le cadre d'un partenariat - Définir une stratégie globale avec une vision à long terme pour les outils numériques de mobilité - Viser une intégration progressive des offres en s'appuyant sur les compétences spécifiques et les expériences de chaque acteur
<p><u>Indicateurs :</u></p> <p>Usage de Geovelo Grand Genève ; Nombre de personnes inscrits à la communauté Geovelo Grand Genève ; Degré d'intégration multimodale des offres de mobilité ; Nombre d'acteurs impliqués</p>
<p><u>Risques :</u></p> <p>Manque de ressources et manque d'intérêt ; Complexité du sujet ; Manque d'incitation au niveau du cadre légal et réglementaire ; Obstacle de la frontière</p>
<p><u>Coût estimé :</u></p> <p>Geovelo Grand Genève 45'000€/an ; Ressources des pouvoirs publics pour animer et accompagner le changement ; Etudes <i>coût à préciser</i></p>
<p><u>Porteur du projet et partenaires impliqués :</u></p> <p>Grand Genève pour Geovelo, Autorités organisatrices et opérateurs pour les autres outils</p>
<p><u>Avancement et prochaines étapes :</u></p> <p>Geovelo: bilan annuel et plan de communication (cf. action n°10 ci-dessous)</p> <p>Une première étape pourrait être de mettre en place une <i>task force</i> transfrontalière, par exemple en proposant une collaboration avec les TPG et les TAC.</p>

9. Monitoring – Suivi des effets

Le Grand Genève a mis en place en 2019 une démarche de monitoring multimodal transfrontalier qui a permis de contribuer au suivi des effets de la mise en service du Léman Express et du tram d'Annemasse. Un groupe de travail technique franco-valdo-genevois ad hoc a été mis sur pied. En complément une enquête a été réalisée en deux vagues auprès d'un échantillon représentatif des habitants du Grand Genève avant la mise en service du Léman Express puis répétée après une année auprès du même échantillon, afin d'identifier très finement les changements ou les inerties de comportement chez les enquêtés. Les résultats, quoique perturbés par la pandémie de covid-19, ont été présentés lors d'un webinaire en avril 2023¹.

En 2020 un état des lieux des émissions de gaz à effet de serre de la mobilité a été effectué à l'échelle du Grand Genève, fournissant ainsi des données entrantes pour la Stratégie multimodale 2050. Cet état des lieux devra être mis régulièrement à jour dans le cadre du bilan carbone du Grand Genève pour suivre l'évolution des émissions.

A l'automne 2022, une enquête sur les origines-destinations des usagers des transports collectifs (enquête O-D TC) a été menée sous la houlette des TPG avec plusieurs partenaires du Grand Genève. La dernière enquête de ce type datait de 2013. L'usage d'outils numériques (questionnaire en ligne, suivi GPS d'un panel d'usagers) a permis d'améliorer sensiblement l'efficacité de l'enquête. De même, à l'automne 2023 a été menée une enquête aux frontières du canton de Genève pour déterminer les évolutions du trafic TIM depuis la dernière enquête qui datait de 2011. Là encore, grâce à des outils numériques (GPS des véhicules), seulement quelques postes d'enquêtes physiques ont été nécessaires, ce qui a fortement limité l'impact sur la fluidité du trafic par rapport à l'enquête de 2011.

Le suivi d'un panel représentatif de la population du bassin lémanique a été lancé en 2022 en partenariat avec l'EPFL, le canton de Genève et le canton de Vaud afin de mesurer plusieurs indicateurs de mobilité jusqu'en 2026, et réaliser un suivi GPS. Ce panel permettra d'enrichir la compréhension du lien entre modes de vie et pratiques de mobilité, en complément du microrecensement fédéral mobilité et transport (MRMT) dont la prochaine édition est prévue en 2025. De plus, la réalisation d'une enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC²) sur le Genevois français en parallèle du MRMT suisse pour disposer d'une base de donnée transfrontalière harmonisée, comme cela avait été fait pour en 2015-2016, est à envisager.

D'autres études spécifiques sont également en cours. L'une concerne l'identification des leviers pour agir sur la démotorisation des ménages. Une autre concerne la mise à jour de l'analyse de l'accidentalité pour nourrir le PA5 sur le sujet de la sécurité du trafic. Enfin, l'élaboration de scénarios prospectifs dans le cadre du Modèle multimodal transfrontalier (MMT) vise à projeter des valeurs-cibles aux horizons futurs sur plusieurs indicateurs, en particulier les parts modales et la qualité de desserte.

Par ailleurs, de nombreuses données de base sont régulièrement mises à jour, par exemple les P+R (cf. action n°3.1 ci-haut), les stations d'autopartage (action n°5.2), l'aménagement du réseau cyclable (action n°4.1) et d'autres s'ajouteront prochainement telles que les données relatives à la marche-à-pied (action 4.2) et à l'électrification des véhicules (action n°7). Les outils numériques tels que Geovelo Grand Genève (action n°8 ci-haut), couplés à quelques points de comptages physiques judicieusement positionnés sur le territoire, offrent des perspectives intéressantes d'une couverture plus efficace de l'évolution des flux cyclistes pour compléter l'observation multimodale des mobilités.

Toutefois, pour être utilisables à l'échelle transfrontalière, ces données foisonnantes issues de nombreuses sources différentes doivent être structurées et harmonisées, dans le cadre de protocoles définis avec les fournisseurs de données. Le domaine de la mobilité pourra ainsi contribuer

¹ Voir <https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Webinaire1-2023-leman-express.pdf>

efficacement au projet d'observation territoriale du Grand Genève, et en retirer des données pertinentes et régulièrement actualisées, au service d'une aide à la décision efficace.

<p><u>Objectif 2027 :</u> Nous voulons avoir une meilleure connaissance des flux et pratiques en termes de mobilités transfrontalières grâce à un monitoring multimodal s'appuyant sur les outils numériques.</p>
<p><u>Action 2024-2027 du GLCT du Grand Genève :</u> Contribuer à la structuration du volet mobilités de l'observation territoriale du Grand Genève, et poursuivre les comptages et enquêtes en développant l'apport des outils numériques.</p>
<p><u>Bref descriptif de l'action :</u> Il s'agit de s'appuyer sur la dynamique de monitoring engagée spécifiquement en vue de la mise en service du Léman Express et du tram d'Annemasse pour l'inscrire dans une vision à moyen terme permettant de structurer le volet mobilités de l'observation territoriale du Grand Genève.</p>
<p><u>Objectifs spécifiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Définir les objectifs à moyen terme du volet mobilités de l'observation territoriale et les décliner dans un programme de mise en œuvre - Structurer l'organisation et le financement du volet mobilités de l'observation territoriale en partenariat avec l'ensemble des partenaires concernés et intéressés - Elaborer une stratégie en termes d'indicateurs, de méthode de travail et de communication
<p><u>Indicateurs :</u> Nb d'indicateurs traités ; Satisfaction des partenaires</p>
<p><u>Risques :</u> Manque de ressources pour coordonner la démarche ; Multiplicité des partenaires et des méthodes</p>
<p><u>Coût estimé :</u> Ressources pour coordonner la démarche au niveau du Grand Genève ; Etudes CHF-€ à préciser (possibilité d'un financement Interreg à évaluer) ; Investissement CHF-€ à préciser ; Fonctionnement CHF-€/an à préciser</p>
<p><u>Porteur du projet et partenaires impliqués :</u> Grand Genève (coordination), collectivités publiques, opérateurs, Fondation Modus, EPFL</p>
<p><u>Avancement et prochaines étapes :</u> 2024: poursuite des études et démarches thématiques, renforcement et structuration progressifs du monitoring multimodal, élaboration des scénarios prospectifs avec le MMT pour le PA5 2025: élaboration d'un dossier de financement Interreg pour l'observation territoriale du Grand Genève, définition des indicateurs pertinents pour les mobilités transfrontalières</p>

10. Communication – Sensibilisation – Accompagnement aux changements de pratiques

Les actions de communication développées ci-dessous approfondissent, précisent et développent le plan de communication précédent 2021-2023, autour de deux axes principaux. Elles sont financées par le budget du GLCT du Grand Genève, avec des contributions de partenaires pour certaines actions.

Axe de communication A :

Nous voulons informer sur les démarches et projets institutionnels impliquant le Grand Genève en faveur des mobilités transfrontalières.

Action A1 :

Valoriser la réalisation des mesures mobilité du projet d'agglomération (PA).

Bref descriptif de l'action :

Il s'agit de mettre en avant les réalisations concrètes rendues possibles par le PA. Les maîtres d'ouvrages des mesures inscrites au PA valorisent le Grand Genève (logo communications et panneaux de chantier) en s'appuyant sur les brochures ad hoc qui rappellent nos exigences en matière de communication ainsi que sur leurs interactions régulières avec l'équipe du PA.

L'émission "Ensemble" de Léman Bleu, coproduite par le GLCT du Grand Genève, présente chaque mois un chantier en cours d'une mesure du PA. Le Grand Genève produit une vidéo "Zoom" annuelle récapitulant les principales réalisations de l'année écoulée. Il est important de démontrer les effets qu'apportent les mesures pour les usagers et comment cela a été rendu possible, notamment par le soutien financier du PA.

Publics-cibles :

Grand public ; Réseau des partenaires du Grand Genève

Supports :

Site web Grand Genève (carte des mesures) ; Vidéos « le chantier du mois » de l'émission Ensemble (Léman Bleu) ; Informations et diffusion réseaux sociaux ; Vidéo Zoom récapitulant l'année écoulée

Partenaires :

Léman Bleu (émission mensuelle), maîtres d'ouvrage des mesures du projet d'agglomération

Action A2 :

Diffuser les résultats des études et démarches mobilités du Grand Genève.

Bref descriptif de l'action :

Le Grand Genève présente et met à disposition de ses partenaires les résultats des études et démarches qu'il conduit et qui permettent d'améliorer les connaissances sur les phénomènes transfrontaliers relatifs à l'aménagement du territoire, aux mobilités et à la transition écologique.

Dans le cas de mandats d'étude ou de recherche, le Grand Genève peut s'appuyer sur ses prestataires tels qu'universités ou bureau d'ingénieurs pour présenter les résultats lors de webinaires qui s'adressent aux élus et aux personnels des administrations publiques.

Publics-cibles :

Réseau des partenaires du Grand Genève, notamment les communes

Supports :

Webinaires (3 à 4 fois/an dont une partie dédiée aux mobilités), Site web (répertoire), Immersions territoriales

Partenaires :

Prestataires spécialisés (si besoin selon les sujets)

Action A3 :

Accompagner les évolutions en matière de financement et de gouvernance transfrontalier des infrastructures et des offres de mobilités (cf. action-phare n°1 ci-haut).

Bref descriptif de l'action :

Un premier séminaire en septembre 2020 a identifié neuf orientations politiques et huit obstacles à franchir pour la transition écologique des mobilités, contribuant à alimenter la "Charte Grand Genève en transition" signée en janvier 2023. Un deuxième séminaire en mars 2023 a permis de traiter les besoins en matière de financement et de gouvernance transfrontalier des mobilités.

La suite de ce processus partenarial sur ces sujets clés nécessitera un accompagnement en matière de communication et de sensibilisation des acteurs, en coordination avec les réflexions menées dans le cadre de la Stratégie multimodale 2050 intégrée à la Vision territoriale transfrontalière.

Publics-cibles :

Collectivités publiques du Grand Genève disposant d'une compétence mobilité

Supports :

Séminaires, Vidéo ZOOM, Notes de synthèse, Communiqué de presse

Partenaires :

Membres du GLCT Grand Genève

Axe de communication B :

Nous voulons inciter au changement de comportements en faveur des transports collectifs et des modes actifs pour améliorer la santé et réduire les nuisances environnementales.

Action B1 :

Valoriser la multimodalité et le parcours usagers: autopartage, VLS, P+R, covoiturage,...

Bref descriptif de l'action :

Il s'agit de valoriser les possibilités de report modal pour réduire l'autosolisme et le taux de motorisation des ménages dans le Grand Genève, en ciblant les catégories d'usagers les plus aptes à changer de mode de déplacement (cf. enquête EPFL sur le choix modal citée à l'action n°3 ci-haut) ou à se séparer de la possession d'un véhicule motorisé (étude en cours sur la démotorisation des ménages). Cette action doit mettre en avant les bénéfices des modes actifs pour la santé, et s'appuyer sur les opérateurs de transport pour valoriser la complémentarité des offres et services de mobilités. Des approches par couloir de déplacement et/ou une action de communication annuelle dans plusieurs gares permettraient de mettre en avant les alternatives concrètes à la voiture-solo, avec le relai des communes et des opérateurs auprès des habitants. Le Grand Genève peut donner un concept et un cadre d'action global qui peut ensuite être décliné au niveau local.

Publics-cibles :

Usagers segmentés selon typologie de choix modal (étude EPFL): "prédisposés TIM", "prédisposés modes individuels", "comparateurs d'efficacité", "comparateurs de confort"

Supports :

réseaux sociaux, témoignages, tout-ménage, jeu-concours, bons, stands, etc.

Partenaires :

collectivités publiques compétentes, opérateurs de transport, entreprises

<p>Action B2 : Promouvoir un accès durable aux loisirs de proximité.</p>
<p><u>Bref descriptif de l'action :</u> La mobilité de loisirs représente la majorité des déplacements dans le Grand Genève et revêt un fort potentiel de report modal pour contribuer à la réduction des nuisances engendrées par les déplacements motorisés. De plus, le Grand Genève dispose de nombreux atouts en matière d'activités et de destinations de loisirs qui restent parfois méconnues. Il s'agit donc de mettre en avant les solutions de mobilité permettant d'accéder aux loisirs de proximité autrement qu'en voiture, notamment en promouvant les itinéraires de balades à vélo à la découverte du riche patrimoine naturel et culturel du Grand Genève.</p>
<p><u>Publics-cibles :</u> Habitants et visiteurs du Grand Genève</p>
<p><u>Supports :</u> Vidéos "prochain arrêt" (réseaux sociaux) ; Balades Geovelo ; Carte vélo Grand Genève</p>
<p><u>Partenaires :</u> Lémanis, Geovelo, offices du tourisme, collectivités publiques, associations vélo</p>
<p>Action B3 : Accroître la notoriété de l'application Geovelo Grand Genève (cf. action n°8 ci-haut).</p>
<p><u>Bref descriptif de l'action :</u> L'application d'aide à la navigation pour les cyclistes Geovelo Grand Genève peut être améliorée grâce aux contributions des usagers. Les données récoltées par le tableau de bord de l'application et mises à disposition du Grand Genève sont d'autant plus fiables et représentatives que le nombre d'usagers est élevé. Une communauté d'usagers plus grande présente donc des avantages pour le Grand Genève. Il s'agit de faire connaître et de valoriser l'application Geovelo Grand Genève auprès des habitants français, vaudois et genevois de l'agglomération afin d'en augmenter le nombre d'usagers occasionnels ou réguliers, pour tous les motifs de déplacements à vélo ou vélo à assistance électrique.</p>
<p><u>Publics-cibles :</u> Habitants du Grand Genève</p>
<p><u>Supports :</u> Challenge Geovelo, campagnes réseaux sociaux, flyer, stand</p>
<p><u>Partenaires :</u> Geovelo, offices du tourisme, collectivités publiques, associations vélo</p>

Gouvernance et suivi

La présente feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières est placée sous l'égide de l'Assemblée du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève, qui en délègue la coordination et le suivi au Groupe de travail thématique (GTT) Mobilités. Toutefois le Grand Genève n'est ni autorité organisatrice en matière de mobilités, ni maître d'ouvrage d'infrastructures de transport. C'est pourquoi la concrétisation des actions de la feuille de route nécessite une implication forte et durable des autorités organisatrices et maîtres d'ouvrage compétents, ainsi que celle d'autres acteurs tels que les opérateurs de transport. Dans ce contexte, le principal rôle du Grand Genève consiste à **fédérer et coordonner les acteurs pour impulser et développer une dynamique de coopération qui dépasse les frontières institutionnelles.**

Cheville ouvrière de ce travail multi-partenarial qui se construit au quotidien, le Pôle mobilité du Grand Genève, constitué de collaborateurs de certains membres du GLCT du Grand Genève dont une partie du temps de travail est consacré aux affaires transfrontalières, dispose de ressources limitées. C'est pourquoi la présente feuille de route est consacrée aux sujets jugés prioritaires sans rechercher l'exhaustivité. Structurée autour d'une dizaine d'actions thématiques, l'ambition est déjà relativement élevée lorsqu'on la met en relation avec les ressources à disposition et qu'on la confronte au contexte particulièrement complexe d'une agglomération transfrontalière comme le Grand Genève.

Comme indiqué en préambule, la présente feuille de route sera mise à jour tous les quatre ans environ. Cette évaluation régulière permet de juger de son efficacité et d'y apporter des compléments ou des ajustements comme cela a déjà été le cas pour la présente suite au bilan de la première feuille de route 2019-2023 qui était structurée autour des mesures d'accompagnement du Léman Express, bilan enrichi par un audit inédit des instances supérieures de contrôle vaudoise, française et genevoise. **Suite au succès du Léman Express, l'action-phare des prochaines années est la mise en place de nouveaux moyens de financement transfrontalier permettant de soutenir l'ambition de report modal au bénéfice de la santé publique, de l'environnement et de la qualité de vie.**

Le GLCT du Grand Genève et le GTT Mobilités comptent sur l'ensemble des parties prenantes, concernées de près ou de loin par les actions de la présente feuille de route, pour y contribuer dans un esprit d'une coopération partenariale et transfrontalière efficace et tournée vers la recherche de résultats concrets pour les usagers.

Annexe 1

Bilan détaillé de la feuille de route 2019-2023 pour l'accompagnement du Léman Express

N° et nom de l'action		Bilan de l'action du Grand Genève pour la mise en œuvre de la feuille de route	
FICHE 1 Rabattements et compléments du réseau TC			
1	Recenser l'offre TC de rabattement sur les gares du Léman Express pour disposer d'une vision d'ensemble permettant d'envisager une stratégie de renforcement progressif à discuter avec les Autorités organisatrices concernées	<p>Le Pôle mobilité du Grand Genève a participé au groupe de travail « mobilité intégrée » conduit par Lémanis qui a recensé l'ensemble des offres multimodales présentes dans les gares. Les résultats de ce recensement ont notamment permis d'enrichir l'état des lieux présenté dans le PA4 en juin 2021 (42 mesures, 143 MF de subvention fédérale).</p> <p>D'autre part, grâce au travail de préparation de séminaires, nous disposons d'une vision plus claire de l'état de l'offre TC actuelle et prévue pour l'horizon 2030 dans le Grand Genève. Ce travail doit encore se poursuivre pour aboutir à une stratégie de développement des TC, notamment à l'appui de la stratégie multimodale 2050.</p> <p><u>Chiffre clé</u> : 80'000 voyageurs/j en 2023 sur le Léman Express, au-delà des 50'000 attendus</p>	☹️
FICHE 2 Rabattements modes doux et stationnement vélos en gare			
2.A.	Mettre en œuvre le schéma cyclable du Grand Genève	<p>Le premier schéma cyclable d'agglomération date de 2014 et une mise à jour fut effectuée en 2019. La prochaine mise à jour est prévue en 2024 dans le cadre de l'élaboration du PA5, en augmentant son ambition pour devenir un plan vélo d'agglomération intégrant notamment les enjeux des axes forts cyclables. Il faudra attendre les résultats de ce travail pour savoir si les itinéraires prévus pour l'horizon 2023 ont bien été réalisés. A noter que la mise en œuvre des itinéraires du schéma cyclable reste en main des collectivités compétentes, le Grand Genève assurant le suivi général sans porter directement les projets d'infrastructure cyclable.</p> <p><u>Chiffre clé</u> : 371 km d'aménagements cyclables en 2024 dont 57% en site propre</p>	☹️
2.B.	Monitorer l'offre de stationnement vélo, vélostation et consignes vélos	<p>L'offre de stationnement vélo, vélostation et consignes vélos a été recensée aux gares du Léman Express (LEX) dans le cadre du groupe de travail « mobilité intégrée » (voir fiche n°1), en collaboration avec Lémanis, l'OCT, les CFF et la SNCF. Ces éléments ont permis d'alimenter le PA4. Il s'agit de poursuivre cette action pour garantir la mise à jour des informations, voire l'élargissement du périmètre à d'autres interfaces multimodales stratégiques, sans forcément viser l'exhaustivité sur l'ensemble du territoire transfrontalier qui nécessiterait d'engager des moyens considérables.</p> <p><u>Chiffre clé</u> : env. 5'000 places vélo dans les gares du LEX, soit env. +10% par rapport à 2019</p>	😊

FICHE 3 Stationnement P+R et deux-roues motorisés			
3.A.	Augmenter fortement les places P+R en amont du cœur d'agglomération, en améliorer l'attractivité pour les usagers ciblés, et consolider l'information	<p>En 2019, avant la mise en service du LEX, nous recensons 9'172 places P+R dans le Grand Genève. En 2023 ce chiffre était d'environ 12'000 places, soit une augmentation de 31% grâce à 500 places en plus sur le canton de Genève et 2'200 places supplémentaires dans le Genevois français de Haute-Savoie. Cette évolution témoigne d'un accroissement de l'offre en amont du cœur d'agglomération, tendance qui va se poursuivre puisque nous devrions atteindre environ 18'300 places à l'horizon 2030 dont la majorité de places supplémentaires côté français et en particulier dans le Genevois français de Haute-Savoie. Le déploiement de ces nouvelles offres est toutefois en retard par rapport au planning prévisionnel. De plus, une politique harmonisée de tarification et de gestion doit encore se concrétiser.</p> <p><u>Chiffre clé</u> : env. 12'000 places P+R en 2023 contre 9'172 en 2019, soit +31% en 4 ans</p>	
3.B.	Monitorer l'offre 2RM signalisée, et être vigilant sur l'évolution des besoins	<p>Cette action n'a pas été réalisée, d'une part faute de ressources pour la suivre, d'autre part du fait que l'offre de stationnement pour les deux-roues motorisés ne revêt à ce jour que peu d'enjeu transfrontalier. Le sujet est néanmoins traité au niveau du canton de Genève.</p>	-
FICHE 4 Services de mobilité			
4.A.	Définir une stratégie transfrontalière de covoiturage partagée entre les différents partenaires	<p>Une stratégie a été étudiée en 2021 et fait l'objet d'un rapport publié sur le site du Grand Genève. Hormis une voie de covoiturage à la douane de Thônex-Vallard qui a été testée puis pérennisée, la mise en œuvre reste globalement encore peu développée, avec un partenariat franco-suisse qui doit encore progresser pour améliorer notamment l'offre de covoiturage dynamique et les incitations financières aux covoitureurs. En complément, une ligne de covoiturage dynamique « HéliMan » sur le secteur Vuache-Bernex a été mise en place en 2018 et renforcée en 2023.</p> <p><u>Chiffre-clé</u> : Multiplication par 3 du nombre de trajets de covoiturage (recensés par les plateformes d'opérateurs) entre 2022 et 2023 (de 4 500 à 14 000 trajets / mois)</p>	
4.B.	Augmenter les véhicules partagés dans le Grand Genève, notamment dans les gares, et permettre l'interopérabilité transfrontalière des systèmes Mobility et Citiz	<p>L'action du Grand Genève a permis d'initier une collaboration entre Mobility et Citiz qui a débouché sur une offre permettant aux abonnés de chacun des opérateurs de devenir membre chez l'autre opérateur sans frais administratifs. Par ailleurs le nombre de véhicules en autopartage continue d'augmenter dans le Genevois français.</p> <p>A noter que ce rapprochement a été initié en 2020 mais n'a pu se concrétiser qu'en septembre 2022 du fait de la pandémie de covid-19.</p> <p><u>Chiffre-clé</u> : 279 véhicules Mobility sur 115 stations côté suisse, et 34 véhicules Citiz sur 25 stations côté français en 2023, soit au total +26 stations (+13%) et +47 véhicules (+18%) par rapport à 2021, et une électrification progressive (51 véhicules électriques en 2023, soit 16%)</p>	

4.C.	Identifier les dispositions juridiques et techniques permettant de favoriser l'interopérabilité des réseaux VLS, à formaliser dans un guide ou une convention avec les autorités souhaitant se doter d'un réseau VLS	Les conditions et contraintes juridiques au développement d'un réseau de vélos en libre-service transfrontalier ont été identifiées par des avis de droit. Il reste à concrétiser cette intention dans le cadre d'un appel d'offres conjoint qui pourrait advenir au plus tard lors du renouvellement du marché du réseau VLS genevois prévu en 2027. Chiffre clé : env. 1'000 vélos en libre-service dans le Grand Genève en 2023 sur trois réseaux distincts, dans le District de Nyon (Publibike), le Canton de Genève (DonkeyRepublic - VéloPartage) et le Pays de Gex (B2eBike)	
4.D.	Faire un état des lieux des volontés politiques et des services existants, et déployer plus largement le vélo cargo en libre-service dans le Grand Genève en partenariat avec un ou deux opérateurs et les associations cyclistes	Cette action n'a pas été réalisée d'une part faute de ressources pour la suivre, d'autre part du fait que l'offre en matière de vélo-cargo en libre-service ne revêt à ce jour que peu d'enjeu transfrontalier. Une offre existe déjà sur la partie suisse du Grand Genève.	-
4.E.	Contribuer à mettre en place une dynamique d'intégration progressive d'offres de mobilité en fédérant les acteurs et opérateurs intéressés	Financé par le GLCT du Grand Genève, le déploiement de Geovelo Grand Genève est un succès, avec un nombre d'utilisateurs croissant chaque année depuis 2019. Des liens ont été faits pour intégrer les données relatives aux vélostations de la Fondation des parkings et les stations de VLS Publibike et VéloPartage. Arrivé à terme fin 2023, ce premier marché a été renouvelé jusqu'à mi-2027. Si cette application apporte une contribution positive, nous sommes encore loin d'avoir un outil multimodal complet sur l'agglomération transfrontalière. Pour ce faire, il manque un véritable leadership pour fédérer la quinzaine d'opérateurs de transports publics et d'autorités organisatrices de la mobilité présents sur le territoire du Grand Genève. La reprise de la compétence mobilité de certaines intercommunalités par le Pôle métropolitain du Genevois français à l'horizon 2025 pourrait constituer un point d'étape. Chiffre clé : 9'219 membres de la communauté Geovelo Grand Genève fin 2023, soit près de 1% de la population ce qui permet d'avoir des données numériques représentatives	
FICHE 5 Mesures incitatives			
5.A.	Partager les expériences et définir une politique commune et cohérente de soutien à la réalisation des plans de mobilité employeurs sur le Grand Genève	Le déploiement des plans de mobilité employeurs a bien progressé à la fois sur les parties vaudoises, genevoises et françaises du Grand Genève, suite à un programme Interreg entre 2018 et 2022. Les approches sont similaires et des échanges ont lieu entre les entités responsables de la mise en œuvre. Des nouveaux services aux entreprises, tels que la plateforme Evomoov des TPG, viennent également en soutien. Une extension du label genevois à l'échelle transfrontalière ne semble pas nécessaire pour la suite. L'État de Genève a partagé au sein du GTT Mobilité son projet de label mobilité entreprise délivré par l'OCT auprès des entreprises ayant développé un plan de mobilité employeur. Le Pôle métropolitain du Genevois français et la Région de Nyon ont fait de même avec les actions conduites sur leur territoire d'action.	

		<p>Sur le district de Nyon, le programme régional de développement des Plans de mobilité interentreprises (PMiE) propose des prestations (conseils, accompagnement, réduction, etc.) aux collaborateurs des principaux parcs d'activités de la région. L'application « Guichet mobile » mise en place dans ce cadre permet également la mise en contact des collaborateurs souhaitant faire du covoiturage pour se rendre sur leur lieu de travail.</p> <p>Côté français, le Pôle métropolitain accompagne les entreprises dans la phase diagnostic des déplacements domicile-travail de leurs salariés et déplacements professionnels ainsi que l'élaboration d'un plan d'action spécifique à chaque entreprise ou par zone d'activités.</p> <p>Chiffre-clé : côté genevois, 19 employeurs labélisés représentant 40'000 collaborateurs, côté Genevois français 7000 salariés accompagnés depuis 2020</p>	
5.B.	Elaborer une stratégie de déploiement du co-working à l'échelle transfrontalière et mettre au point un plan d'actions associé	<p>Une stratégie a été élaborée en 2019, avant la pandémie de covid-19, mais n'a été ni validée ni concrétisée faute de ressources affectées à cette thématique pour la mise en œuvre.</p> <p>Entretiens un accord du 1^{er} juillet 2023 entre l'Etat français et la Confédération suisse sur le télétravail des travailleurs frontaliers a permis de pérenniser la possibilité, introduite sous régime d'exception pendant la pandémie, de télétravailler jusqu'à 40% du temps de travail sans incidence fiscale ou de sécurité sociale. Considérant cette nouvelle donne, l'opportunité de poursuivre le développement du sujet se pose.</p> <p>Chiffres clés : 85% des déplacements transfrontaliers pour le motif travail effectués en TIM, 50% des actifs susceptibles de pouvoir faire du télétravail</p>	☹️
FICHE 6 Monitoring : vers un observatoire transfrontalier de la mobilité			
6	Faire évoluer le monitoring multimodal transfrontalier vers un observatoire transfrontalier de la mobilité en lien avec le suivi de l'urbanisation et de l'environnement	<p>Lancé pour mesurer les effets multimodaux de la mise en service du Léman Express et du tram d'Annemasse, la démarche de monitoring multimodal transfrontalier a été perturbée par la pandémie de covid-19. Complétée par une enquête d'usages "avant-après", les résultats ont néanmoins permis de mettre en lumière des évolutions structurantes de la mobilité entre le canton de Genève et la Haute-Savoie.</p> <p>Le groupe de travail partenarial franco-valdo-genevois qui a suivi le monitoring du LEX recommande, sur la base des enseignements de cette démarche, de développer et structurer l'observation territoriale du Grand Genève qui pérennise cet outil d'aide à la décision, dans une approche transversale (mobilité, aménagement, transition écologique) offrant la possibilité d'analyses croisées. Le travail de montage d'un projet Interreg dédié est en cours.</p> <p>Chiffre clé : diminution du trafic journalier moyen de -27% à la douane de Thônex-Vallard, respectivement de -36% en heure de pointe du matin, grâce à l'effet combiné de la mise en service du Léman Express, du tram d'Annemasse et de la Voie verte d'agglomération</p>	☹️

Annexe 2

Investissements dans les infrastructures: rétrospective 2010-2022 et projections pour l'horizon 2030

Si l'on additionne les investissements dans le Léman Express et dans la réalisation des mesures suisses, françaises et transfrontalières du projet d'agglomération de 2010 à 2022, ce sont environ 3 milliards de francs⁴ qui ont été investis sur treize ans, soit environ 220 millions par an en moyenne.

Les projections depuis 2023 jusqu'à l'horizon 2030, prévoient des investissements à hauteur d'environ 3.7 milliards de francs, soit une moyenne d'environ 340 millions par an sur dix ans. Cette augmentation du rythme d'investissement annuel, de l'ordre de +50% par rapport à la période passée, vient du fait des retards accumulés dans la mise en œuvre des PA1, PA2 et PA3 qui engendrent une réalisation des mesures moins échelonnées dans le temps que prévue.

Infrastructures ferroviaires

Pour le Léman Express, 1.9 milliards ont été investis à raison de 1.6 milliards pour la liaison CEVA sur sol suisse y compris les nouvelles gares, 234 millions pour la liaison CEVA sur sol français, et le solde pour la rénovation de gares et la construction d'un atelier de maintenance côté français. Nous ne disposons pas du détail des dépenses par année, mais en moyenne cela représente environ 140 millions par an d'investissement sur treize ans.

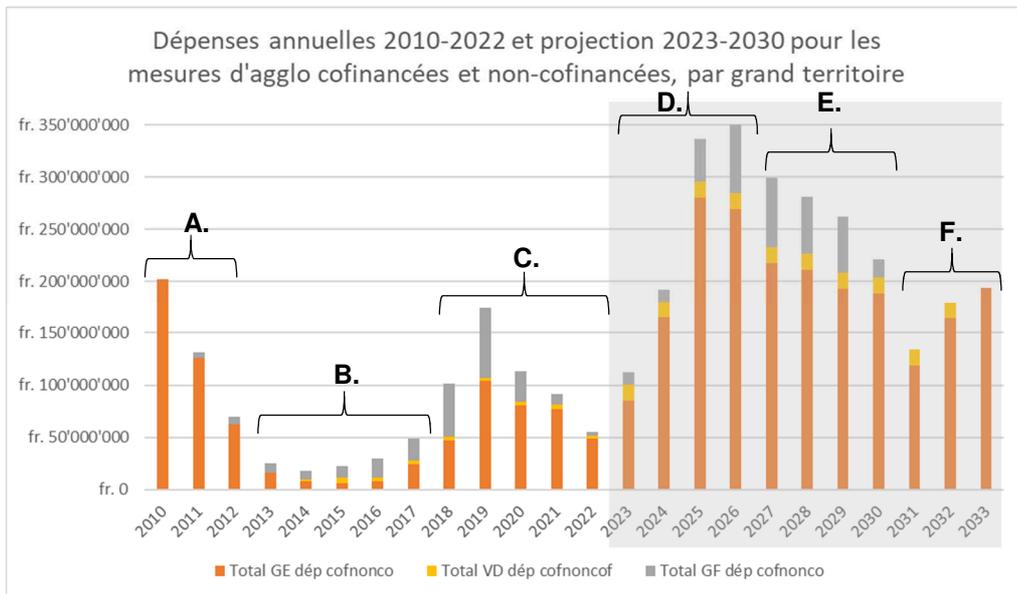
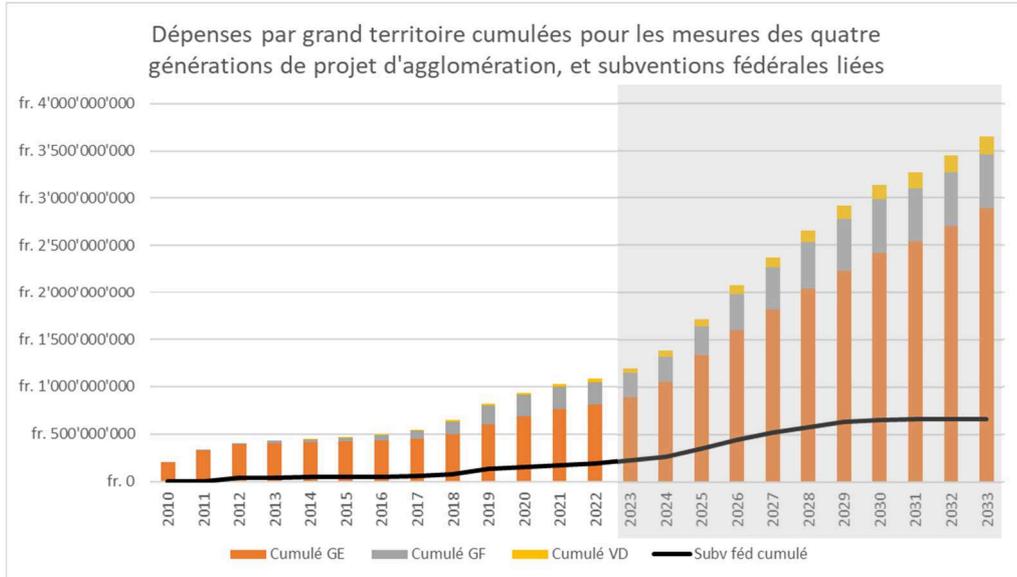
A l'horizon 2030, un total d'investissement d'environ 1.1 milliard est prévu, à raison de 900 millions pour l'extension souterraine de la gare Cornavin en considérant qu'environ la moitié du projet se réalisera d'ici 2033, et 170 millions pour la modernisation de la ligne ferroviaire entre La Roche-sur-Foron et St-Gervais-les-Bains, en considérant que le projet se réalisera entièrement d'ici 2033. Cela fait une moyenne de dépenses d'environ 100 millions par an, inférieur à la période précédente.

Mesures du projet d'agglomération

Pour les mesures réalisées des PA1, PA2, PA3 cofinancées et non-cofinancées par la Confédération, les 1.1 milliards investis, soit environ 80 millions par an en moyenne sur treize ans, ont permis de capter 190 millions de subvention fédérale (voir graphique ci-dessous). Cette période est néanmoins marquée par de grandes fluctuations annuelles, comme le montre le deuxième graphique ci-dessous, qui fait écho au retard accumulé dans la mise en œuvre de certaines mesures.

Pour les dix prochaines années, les 2.6 milliards qui seront investis à la fois pour les mesures suisses, françaises et transfrontalières, cofinancées et non-cofinancées par la Confédération, des PA1, PA2, PA3 et PA4 (sans compter le PA5 à l'étude), permettront de capter le solde de 370 millions de subvention fédérale. La moyenne des dépenses qui s'établit à 240 millions par an, trois fois supérieur à la période précédente, nous interroge sur la capacité des porteurs de projet à assumer ce rythme de réalisation.

⁴ Par simplification nous neutralisons l'effet du taux de change et considérons que 1 CHF = 1 €.



- | |
|---|
| A. 2010 à 2012: gros investissements côté genevois pour les mesures urgentes du PA1 (tram de Meyrin-Gravière et CERN, tram de Bernex), et premières mesures sur sol français qui se concrétisent |
| B. 2013 à 2017: très peu de mesures genevoises se concrétisent du fait d'un manque de maturité des projets déposés au PA1 et au PA2, alors que les mesures côté français avancent bien et que les premières mesures vaudoises se réalisent |
| C. 2018 à 2021: pic de réalisation de mesures PA1 et PA2 en lien avec le Léman Express et le tram d'Annemasse, qui s'additionnent à la réalisation des premières mesures du PA3, avec un volume important de réalisation côté français du fait de projets d'un meilleur niveau de maturité
2022: ralentissement en raison d'un niveau de maturité globalement insuffisant des mesures du PA3 doublé d'une concrétisation encore difficile des mesures restantes des PA1 et PA2 |
| D. Projection 2023 à 2026: forte accélération et cumul de réalisation de nombreuses mesures du PA3 en retard côtés genevois et vaudois, et dans un moindre mesure côté français du fait d'un meilleur état d'avancement général, en lien avec l'échéance pour obtenir les subventions fédérales associées, et poursuite de la réalisation des mesures du PA1 et PA2 ainsi que début de la réalisation des mesures du PA4 |
| E. Projection 2027 à 2030: taux de réalisation devrait rester élevé tant côtés genevois, français et vaudois avec la réalisation des mesures du PA4, additionné des dernières mesures des PA1, PA2, PA3 |
| F. Projection 2031 à 2033: dernières dépenses pour bouclage des travaux, et dernières mesures cofinancées retardataires (cas échéant qui auraient perdu leur subvention fédérale), ainsi que les mesures non-cofinancées en retard du fait d'une allocation prioritaire des ressources les années précédentes sur la concrétisation des mesures cofinancées. |

Déficit d'exploitation des transports collectifs : rétrospective 2017-2022 et projections à l'horizon 2030

Pour appréhender les enjeux liés aux coûts de fonctionnement de la mobilité transfrontalière, nous nous concentrons sur le déficit des transports collectifs car ils en représentent une grande partie et parce que l'information est relativement facilement disponible. Nous ne considérons pas dans l'analyse les coûts d'entretien et de renouvellement du réseau viaire qui, loin d'être négligeables, ne revêtent que peu d'enjeu transfrontalier en termes de développement de l'offre multimodale.

Il existe environ 150 lignes de transports collectifs dans le Grand Genève (hors réseau TER, grandes lignes CFF, lignes scolaires et lignes de Car Région Ain et Haute-Savoie) qui entraînent environ 471 MF de déficit par an, couvert par les autorités organisatrices compétentes (tableau ci-dessous).

Etat actuel	Offre	Fréquentation	Finances
TPG (Canton de Genève + lignes transfrontalières hors GLCT)	Env. 70 lignes 4.5'-15' HP, 5'-30' HC 6h-20h, 10'-60' nuit 21h-01h, lu-ve, 6'-30' sa, 7.5'-60' di, réseau très maillé connecté aux gares LEX	163 millions de voyages/an (env 450'000 voy/j)	32% de couverture 325 MF de déficit annuel
Genevois français (BUT, TAC, Mobivals, Proximiti)	Env. 45 lignes régulières et 5-10 TàD (hors scolaires), max 10'-90' HP, 15'-n.c. HC lu-ve, cadencement hétérogène	6.8 millions de voyages/an (env 20'000 voy/j)	17% de couverture 27.1 M€ de déficit annuel
Région de Nyon (TPN, NStCM, CarPostal)	15 lignes régionales à 30' HP lu-ve, voire toute la journée, 6h-22h, corresp. systématique sur les trains, NStCM 15' HP, 30' HC, réseau urbain Nyon à 15' lu-ve, 30' sa, 60' di	6.8 millions de voyages/an (env 20'000 voy/j)	25% de couverture 32.3 MF de déficit annuel
GLCT TP transfrontaliers	13 lignes, offre très variable selon les lignes et selon les jours et heures (80: 6' HP, 12' HC lu-ve, 12'-15' sa-di ; 272: 20 A/R/jour, 274 4A/R/j)	35'000 voyageurs/jour	Déficit 20M€/an : 31% GE, 2% VD, 51% F, 6% autres
Léman Express	6 lignes, 15' lu-di Genève-Annemasse, 15' lu-sa Coppet, 30' lu-sa La Plaine, 30' HP et 60' HC Thonon-St-Gervais-Annecy	70'000 voyageurs/jour	Déficit annuel CH 36.6MF F 30M€
TOTAL	Environ 150 lignes (hors réseau TER, grandes lignes CFF, lignes scolaires et lignes de Car Région Ain et Haute-Savoie)	Environ 585'000 voyageurs/jour	Environ 471 MF/an

Nous constatons toutefois une grande disparité de l'offre selon les territoires desservis. Le canton de Genève, par sa situation très urbaine et les moyens investis dans l'offre TC depuis longtemps, dispose de l'offre la plus développée, avec un réseau maillé disposant d'un fort cadencement et de bonnes connexions aux gares du Léman Express. Etant donné le caractère essentiellement urbain du réseau, c'est le canton de Genève qui finance la quasi-totalité du déficit annuel, avec un taux de couverture des charges par les recettes de la vente des titres de transport qui s'établit à 32%.

De son côté, la Région de Nyon et le canton de Vaud ont consenti de gros efforts depuis 2010 pour améliorer l'offre en rabattement sur les quatre gares principales du district, avec des correspondances systématiques sur les trains, ce qui s'est traduit par une augmentation significative de l'usage des TC. S'agissant essentiellement de lignes de bus régionales, c'est le canton de Vaud qui commande formellement les prestations. Le déficit annuel est couvert par des contributions de la Confédération suisse, du canton de Vaud et des communes concernées, dans le cadre du Transport régional des voyageurs (TRV), avec un taux de couverture qui s'établit à environ 25%.

Côté Genevois français, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont nombreuses. Il en résulte une offre de TC très disparate au cadencement très hétérogène et peu coordonnée avec la desserte ferroviaire. La desserte de certaines lignes est parfois inexistante en milieu de journée. Cela se voit également dans le taux de couverture qui, inférieur à 20% en moyenne sur l'ensemble du Genevois français, témoigne d'un manque d'efficacité global du réseau. Cela étant, de gros efforts sont engagés avec succès depuis quelques années par les autorités compétentes pour améliorer l'offre dans l'ensemble du Genevois français. Le déficit annuel est couvert par le budget courant des intercommunalités à hauteur d'env. 85%, et par le versement mobilité⁵ à hauteur d'env. 15%. Ce dernier n'est pas mobilisé par toutes les intercommunalités (tableau ci-dessous), et celles qui y font appel n'en mobilisent qu'une faible part comparativement à d'autres agglomérations françaises. De forts enjeux de financement émanent de l'ambition de poursuivre les efforts d'amélioration engagés.

Hormis le fort différentiel d'offre selon les territoires, il y a aussi des relatifs grands écarts de dessertes en fonction de l'heure de la journée, du jour de la semaine ou des périodes de vacances scolaires. Le besoin d'un référentiel commun à l'échelle franco-valdo-genevoise se fait sentir.

Intercommunalité Autorité organisatrice des mobilités (AOM)	Versement mobilité (VM) en vigueur/prévu
	Taux et date de mise en place
Annemasse Agglo	1.1% depuis 2012
Thonon Agglo	0.5% depuis 2018
SM4CC: Arve-Salève, Pays Rochois, Faucigny-Glières, (4-Rivières, hors GG)	0.45% depuis 2023
CC du Genevois	0.75% à partir de 2024
Pays de Gex Agglo	Ne perçoit pas de VM
Pays Bellegardien	Ne perçoit pas de VM
<i>Grand Annecy (pour comparaison)</i>	1.2%
<i>Lyon (pour comparaison)</i>	1.85%
<i>Moyenne échelle française (toutes AOM)</i>	0.95%

Les intentions des AOM connues à ce jour pour l'horizon 2030 en matière de développement de l'offre TC dans le Grand Genève, mesurées grâce au déficit projeté, sont résumées ci-après et mises en regard du scénario haut des projections démographiques de l'Observatoire statistique transfrontalier (OST).

Les données de référence datent de 2017 car il était difficile d'obtenir les données, hors canton de Genève, pour les années précédentes. Pour l'état actuel, les chiffres de l'année 2021 ou de l'année 2022 ont été considérés, selon la disponibilité la plus récente sur chaque territoire. Les données du canton de Genève et du Genevois français n'incluent pas le déficit ni des lignes ferroviaires, ni des lignes lacustres. Côté vaudois, la ligne ferroviaire du NStCM est incluse dans les données en raison de sa fonction de rabattement vers les gares du littoral qui s'assimile à celle des lignes de bus.

Globalement, depuis 2017, l'évolution du déficit des TC suit une hausse plus marquée que celle de la population du Grand Genève, et il est prévu que cette tendance se poursuive au moins jusqu'en 2030. Cela témoigne en premier lieu des efforts qui sont faits pour augmenter l'offre de TC dans tous les territoires, avec une progression relative plus forte sur le Genevois français du fait d'un effort de rattrapage conséquent depuis quelques années. Cela inclut également, dans une moindre mesure, une augmentation des coûts d'exploitation liée au renchérissement, notamment du coût de l'énergie.

⁵ Le versement mobilité (VM) est une taxe que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) peuvent lever auprès des entreprises du territoire.

L'effet d'entraînement de la mise en service du Léman Express, fin 2019, sur les TC de rabattement apparait clairement, avec une progression fortement plus élevée que la croissance de la population moyenne du Grand Genève entre 2017 et 2021-2022, même sans tenir compte de l'effet du covid-19 qui a entraîné un déficit supplémentaire côté genevois. Pour le district de Nyon, la progression suit de plus près l'évolution de la population car le Léman Express ne touche qu'une petite partie du district, et parce que les sauts d'offre les plus significatifs ont déjà été faits dès 2012 avec une réorganisation complète du réseau TC.

Si l'on regarde l'évolution relative du déficit des TC pondérée par l'évolution de la population de chaque grand territoire (graphique du bas en franc/habitant), toujours avec la valeur 2017 en référence, l'effort côté Genevois français apparait d'autant plus marqué. Suite au saut entraîné par l'arrivée du Léman Express entre 2017 et 2021-2022, il est prévu à l'horizon 2030 que l'évolution du déficit reste proportionnellement plus élevée que la croissance de la population dans le Genevois français. Il en va de même pour le canton de Genève, avec un ratio moins élevé, du fait d'une offre TC bien plus développée au départ. La progression côté genevois reste donc bien plus élevée en chiffres absolus que celle du Genevois français. Côté vaudois, il est prévu que la progression à l'horizon 2030 reste globalement proportionnée à la croissance de la population.

