



MOBILITÉ

Contexte

La croissance prévue du nombre d'habitants et d'emplois dans l'agglomération franco-valdo-genevoise entraînera une augmentation significative du nombre global de déplacements. Pour pouvoir répondre à cet essor tout en respectant les principes du développement durable, notamment ceux liés à l'environnement et à la santé publique, les collectivités de l'agglomération doivent favoriser l'utilisation accrue des transports publics et de la mobilité douce ainsi que la limitation des transports individuels motorisés, de manière coordonnée avec le développement de l'urbanisation.

La stratégie de mobilité poursuit plusieurs objectifs :

- > développer un réseau de transports publics structurant à l'échelle de l'agglomération
- > favoriser des développements urbains denses et mixtes dans les centres bien desservis par le réseau
- > développer des réseaux de transports publics maillés et fréquents ainsi que des espaces pour les modes doux.

Les Autorités organisatrices de transports (AOT) du bassin franco-valdo-genevois sont les suivantes :

- > France: Conseil Régional de Rhône-Alpes, Conseils Généraux de l'Ain et de Haute-Savoie, Communautés de Communes de l'Agglomération Annemassienne
- > Suisse: Cantons de Genève et de Vaud.

Actions

Le « modèle multimodal transfrontalier » (MMT) – un outil de planification indispensable à la conception et à l'évaluation des politiques de transports urbains – est pleinement opérationnel et les premiers tests ont été réalisés (FA 20).

La communauté tarifaire UNIRESO, qui regroupe les principaux opérateurs (bus, trams, bateaux) des trois territoires de l'agglomération ainsi que les CFF et la SNCF, a connu divers développements, tant au niveau géographique qu'en matière d'offre commerciale (FA 21a).



Un « Groupement local de coopération transfrontalière » (GLCT)¹ a été constitué afin d'assurer la gestion des lignes de transports publics transfrontalières, notamment en ce qui concerne la répartition des coûts et le développement coordonné de l'offre (FA 21b).

La création d'un « comité stratégique pour le développement des lignes de transports publics régionaux (DTPR) » et la signature d'une Charte DTPR ont permis de mettre en place une structure politique chargée de piloter le développement du réseau à l'échelle de l'agglomération (FA 21c).

Les divers exploitants fournissent déjà bon nombre d'informations sur l'offre en transports publics au niveau de l'agglomération, mais il va falloir étudier les moyens et l'opportunité de coordonner ces sources en une centrale de mobilité transfrontalière unique (FA 21d).

Une nouvelle version du site Infomobilité (informations en temps réel sur le trafic routier dans le canton de Genève) a été développée, mais l'extension de ces prestations aux périmètres français et vaudois ainsi que l'intégration des transports publics doivent encore faire l'objet d'un diagnostic approfondi (FA 21e).

Les autorités genevoises et vaudoises ont développé des mesures d'information et d'incitation pour encourager la mise en place de « plans de mobilité d'entreprise », tout en inaugurant une politique de concertation pour l'établissement de plans de mobilité à l'échelle de zones industrielles (FA 21f).

Le système de gestion du trafic par le biais de la signalisation lumineuse (régulation centralisée) mis en place à Genève permet de garantir la sécurité des différents types d'usagers, tout en structurant les flux de circulation selon diverses stratégies. L'extension du périmètre concerné est à l'étude (FA 22a).

Un système de panneaux à messages variables a déjà été mis en place sur les autoroutes du canton de Genève et de la zone d'Annemasse, et la réflexion porte maintenant sur l'élargissement du périmètre concerné et sur le choix d'un mode de gestion plus dynamique (FA 22b).

Le maintien de la gratuité du réseau autoroutier sur tout le périmètre de l'agglomération risque d'être remis en cause pour le tronçon haut-savoyard St-Julien-Annemasse en 2015, mais la procédure est actuellement en cours d'arbitrage côté français (FA 22c).

Une vaste étude a été lancée par le PA pour examiner les différentes politiques de stationnement à l'œuvre sur le territoire franco-valdo-genevois, notamment dans le domaine public, et pour voir s'il y a lieu de les harmoniser (FA 22d).

Un règlement genevois limite le nombre de places de stationnement sur fonds privés pour les nouvelles constructions et l'étude lancée par le PA doit permettre d'examiner si des mesures semblables doivent et peuvent être appliquées dans toute l'agglomération (FA 22e).

Membres du GLCT : Conseils Généraux de l'Ain et de Haute-Savoie, Communautés de Communes du Genevois et du Pays de Gex, Cantons de Genève et de Vaud



Un système de grands panneaux guidant les automobilistes vers les principaux parkings publics, avec indication des places disponibles, fonctionne déjà à Genève et à Annemasse, mais il faut réfléchir maintenant à son élargissement à d'autres centres urbains denses (FA 22f).

Le comité stratégique DTPR a fait réaliser une étude à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise qui a permis d'établir une liste de P+R (parkings-relais) à réaliser à court, moyen ou long terme, avec définition d'un pilote pour chaque projet (22g).

Autres actions transfrontalières menées en dehors du cadre du PA

Une importante enquête sur la mobilité régionale a été réalisée au printemps 2011 aux frontières cantonales genevoises. Près de 150 000 personnes se rendant à Genève, quel que soit leur mode de locomotion, se sont vu remettre un questionnaire sur leurs habitudes de déplacement, à 34 points de passage. Les nombreuses données récoltées par cette étude, pilotée par le GLCT et financée par Interreg, permettent aux collectivités publiques partenaires de disposer d'une vision approfondie de la mobilité régionale afin d'orienter les mesures concrètes dans ce domaine (infrastructures et services).

Axes de travail pour les prochaines années

L'effort doit porter principalement sur les domaines suivants :

- > poursuite des travaux engagés dans le cadre des FA 21 et 22
- > création d'une « voie verte d'agglomération » dédiée à la mobilité douce : cet axe de circulation ouvert à tous les moyens de locomotion non motorisés traversera l'agglomération sur 22 km, du centre de Saint-Genis au centre d'Annemasse
- > extension prévue du réseau de trams : le but à terme est de desservir par trams la plupart des grandes communes du canton (dont le Grand-Saconnex) et de créer des lignes transfrontalières (Annemasse, Saint-Genis-Pouilly, Saint-Julien, Ferney-Voltaire).



> **Pilotage : CRFG, Commission Déplacements**

> **Partenaires :**

- o Suisse: Canton de Genève (DIM, Direction générale de la mobilité)
- o France: Syndicat mixte d'études transports et déplacements (SMETD)

Le « modèle multimodal transfrontalier » (MMT) est un outil de planification qui doit permettre de mieux maîtriser l'évolution future des déplacements dans l'agglomération, afin notamment de réduire leurs répercussions négatives sur la qualité de vie (pollution, bruit, congestion, etc.).

Cet outil informatique est désormais pleinement opérationnel et les premiers tests ont été réalisés.

Contexte

Un « modèle de déplacements » est un outil informatique qui, en intégrant différents paramètres connus (évolution prévue du nombre d'habitants et de places de travail, développement prévu des infrastructures de transports, développement prévu de l'offre de transports, etc.), permet de se projeter dans l'avenir. Dans le domaine de la mobilité, cet instrument esquisse l'évolution prévisible des flux de trafic. Les modèles de déplacements sont des outils indispensables à la conception et à l'évaluation des politiques de transports urbains.

Le MMT intègre l'ensemble des modes de transports collectifs ou privés sur tout le périmètre de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Il poursuit les objectifs suivants :

- > partager une meilleure connaissance des déplacements
- > disposer d'un outil commun d'aide à la planification pour les infrastructures de transports – tant routières que ferroviaires
- > tester plus efficacement les scénarios d'urbanisation et les projets de transports collectifs ou routiers sur l'ensemble de l'agglomération



> planifier les investissements nécessaires.

La maîtrise de l'évolution des déplacements doit permettre le bon fonctionnement de l'agglomération et la diminution des répercussions du trafic sur l'environnement.

Réalisation

Ce projet est le fruit d'une collaboration mise sur pied en 2006 entre l'Etat de Genève, l'Etat de Vaud, l'Etat français, la région Rhône-Alpes et les collectivités locales françaises regroupées au sein du SMETD, sous l'égide de la commission Déplacements du CRFG.

Les années 2006-2009 ont été consacrées à la réalisation des enquêtes et à la collecte des informations nécessaires à l'élaboration du MMT. Ce dernier est opérationnel depuis fin 2009. En décembre 2009 a été signée une Charte de gestion partenariale destinée à assurer l'utilisation, le suivi et le développement du MMT. Pour faciliter la diffusion du modèle et des différentes études labellisées MMT, un site Internet a été mis en ligne en juin 2010 à l'adresse <http://mmt.crfginfo.org>.

Programme d'action

Le modèle multimodal de déplacements va être de plus en plus utilisé dans les planifications des infrastructures et du développement du territoire. Dans cette perspective, il représente un outil indispensable pour les instances ayant pris part à son élaboration, ainsi que pour le PAFVG. Il est actuellement utilisé dans le cadre de l'étude OFROU sur la suppression des goulets d'étranglement du réseau autoroutier de la région de Genève, ainsi que par les CFF en partenariat avec l'Etat de Genève et la région Rhône-Alpes pour le développement de l'offre ferroviaire.

Il faudra également mettre à jour les enquêtes servant à calibrer les modèles au cours de ces prochaines années afin d'être toujours en phase avec l'évolution des pratiques de déplacement.



21a

Développement et renforcement de la communauté tarifaire UNIRESO *(Promotion des transports publics)*

> **Pilotage :** Canton de Genève

> **Partenaires :**

- o Suisse : Canton de Genève, Canton de Vaud, exploitants
- o France : Annemasse Agglo, Région Rhône-Alpes, GLCT, exploitants

Pour promouvoir les transports publics à l'échelle de l'agglomération et réduire le volume de transports individuels motorisés, il est essentiel de proposer aux utilisateurs une communauté tarifaire offrant des avantages pratiques et financiers.

La communauté tarifaire UNIRESO, mise en place à partir de 2001, a abouti à la création de divers types de billets et abonnements communs. Son développement doit se poursuivre, qu'il s'agisse de l'extension géographique ou de l'attractivité.

Contexte

L'agglomération franco-valdo-genevoise possède un réseau de transports publics (bus, trams, bateaux, trains) exploités par divers opérateurs. Pour encourager le recours à ces modes de transports collectifs, et limiter par là même les transports individuels motorisés, il est important de proposer une communauté tarifaire permettant aux utilisateurs de se déplacer dans toute l'agglomération avec un seul et même titre de transport (billet ou abonnement).

Réalisation

La communauté tarifaire UNIRESO a été créée en 2001. Limitée à l'origine au canton de Genève, elle a été peu à peu étendue à la France voisine et au canton de Vaud. Elle regroupe actuellement sept opérateurs :

- > Suisse : TPG (Transports Publics Genevois), SMGN (Société Mouettes Genevoises Navigation), TPN (Transports régionaux Nyon-Ouest-Vaudois) et CFF



- > France: TAC (Transports Publics – Agglomération d'Annemasse), SAT/Frossard (exploitant des lignes de cars Evian/Genève et Annecy/Genève via Cruseilles ou Annemasse) et SNCF.

Depuis 2007, la communauté tarifaire UNIRESO a connu divers développements, tant au niveau géographique qu'en matière d'offre commerciale. Quelques exemples :

- > depuis le 1^{er} janvier 2008, tout passager possédant un titre de transport aérien peut obtenir un billet gratuit sur le distributeur situé en zone de récupération des bagages lorsqu'il arrive à Genève
- > à la fin 2009, un grand pas a été franchi en matière de clarté du zonage grâce à la création d'une zone unique « tout Genève »
- > le territoire géographique d'UNIRESO s'est notamment agrandi en incluant la « Terre Sainte » vaudoise (2 zones supplémentaires), ainsi que le Vitam'Parc, près de Saint-Julien-en-Genevois.

UNIRESO mène également une politique active de prospection de nouveaux clients via les entreprises (politique des Grands Comptes).

Programme d'action

La communauté tarifaire UNIRESO doit poursuivre son développement, en lien avec celui de l'agglomération. La réflexion doit porter notamment sur les moyens de rendre les abonnements encore plus attractifs, sur la manière de découper le territoire (zonage) et sur les zones d'extension à privilégier, en relation notamment avec des projets comme le CEVA.

Une nouvelle clé de répartition des recettes doit également être définie dans le cadre du contrat de prestations 2011-2014.



21b

Mise en place d'une structure transfrontalière
pour la gestion des lignes de transports publics
(GLCT Transports publics)
(Promotion des transports publics)

- > **Pilotage** : assemblée du GLCT Transports publics présidée par le Conseil Général de l'Ain
- > **Partenaires** :
 - o Suisse : Canton de Genève, Canton de Vaud
 - o France : Conseil Général de Haute-Savoie, Conseil Général de l'Ain, Communauté de communes du Genevois, Communauté de communes du Pays de Gex

La gestion des lignes de transports publics transfrontalières nécessite la mise en place d'un organe commun assurant la répartition des coûts ainsi que le développement coordonné de l'offre.

Un « Groupement local de coopération transfrontalière » (GLCT) a été constitué en décembre 2006 pour assumer ces tâches, en se penchant notamment sur la création de nouvelles lignes.

Contexte

La gestion des lignes transfrontalières présentait en 2007 un visage très éclaté de part et d'autre de la frontière, avec notamment, côté français, de petits segments de lignes gérés par des conventions spécifiques. Il n'existait aucune structure de décision associant Suisses et Français sur le plan opérationnel et l'organisation juridique revêtait un caractère très fragile.

La création et la gestion de lignes de transports publics transfrontalières posent notamment la question de la répartition des coûts (parts de déficits à combler par les différentes autorités concernées). Elles nécessitent également une vision globale en accord avec les besoins de l'agglomération.



Réalisation

L'extension de l'«Accord de Karlsruhe sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux (AKCT)» (1996) à la région genevoise a permis de constituer en juin 2004 un «Groupement local de coopération transfrontalière». Ce GLCT, de droit français, présidé par le Conseil Général de l'Ain, rassemble les autorités organisatrices ayant délégué l'exploitation de lignes transfrontalières: Canton de Genève, Canton de Vaud, Conseil Général de Haute-Savoie, Conseil Général de l'Ain, Communautés de communes du Pays de Gex et du Genevois.

Le GLCT a pour mission de gérer l'exploitation des lignes de transports transfrontalières. Ses activités recouvrent divers aspects :

- > concertation, information, suivi/actualisation de la Charte DTPR (voir la FA 21c)
- > planification, stratégie pour une tarification commune (voir la FA 21a)
- > liens avec les exploitants
- > stratégie de marketing pour le développement des transports en commun
- > commande d'appels d'offres et de prestations pour les mandats transfrontaliers.

Depuis 2007, les activités du GLCT ont été marquées par plusieurs avancées significatives, dont :

- > le développement de la ligne D (Bel-Air/St-Julien/Vitam'Park) en 2009
- > la création de la ligne F (Cornavin-Ferney-Gex) en 2009, avec suppression de la rupture de charge à Ferney pour certaines courses
- > la mise en place de la ligne Y en 2009, avec terminus à Ferney-Voltaire-Mairie, via la Zimeysa et l'aéroport.

Au printemps 2011 ont été inaugurées trois nouvelles lignes transfrontalières: ligne O (Ferney-Voltaire/Meyrin), T (La Plaine/P+R Challex-La Halle) et Le Fayet/Genève.

Programme d'action

Le GLCT est désormais pleinement opérationnel et il doit assumer sa double tâche :

- > gestion des lignes transfrontalières déjà en fonction
- > études pour la mise en place de nouvelles lignes.

Un appel d'offres a notamment été lancé en décembre 2011 pour la création d'une ligne Gex/Divonne/Coppet (actuellement TPN).

Il est également envisagé d'élargir les statuts du GLCT pour accueillir la Région Rhône-Alpes et Annemasse Agglo, l'objectif étant notamment de constituer une structure d'orientation politique commune regroupant exclusivement les autorités organisatrices.





21c

Comité stratégique pour le développement des lignes de transport public transfrontalières (DTPR)

(Promotion des transports publics)

> **Pilotage :** autorités organisatrices

> **Partenaires :**

- o Suisse: Canton de Genève, Canton de Vaud
- o France: Région Rhône-Alpes, Conseil général de l'Ain, Conseil général de Haute-Savoie, Annemasse Agglomération, Communauté de communes du Genevois, Communauté de communes du Pays de Gex

Le développement du réseau de transports collectifs à l'échelle de l'agglomération (bus, trams, trains) exige la mise en place d'une structure politique chargée de piloter son organisation et sa gestion.

La création d'un « comité stratégique pour le développement des lignes de transports publics régionaux (DTPR) » en 2001 ainsi que la signature d'une Charte DTPR ont permis de mettre en place ces structures, désormais pleinement opérationnelles.

Contexte

Partagé par une frontière nationale, le bassin franco-valdo-genevois est desservi par deux ensembles de réseaux de transports inégalement coordonnés. Dans chaque pays, les transports dépendent par ailleurs de plusieurs autorités et opérateurs, organisés selon des découpages et des modes d'organisation différents.

L'ambition est de créer un réseau régional transfrontalier offrant aux habitants une alternative attrayante à l'automobile.



Réalisation

En 2001, la Région Rhône-Alpes et le Canton de Genève ont créé un « comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux ». Ce DTPR réunit l'ensemble des partenaires concernés, qu'il s'agisse des autorités régionales (Rhône-Alpes), départementales (Ain et Haute-Savoie), communales (Communautés de communes de l'Agglomération annemassienne et du Pays de Gex) ou cantonales (Genève et Vaud).

Les collectivités françaises et suisses ont également signé en 2003 une Charte DTPR visant notamment à :

- > développer un réseau de transports publics (ferroviaires et routiers) cohérent et complémentaire
- > agir auprès des responsables de l'aménagement du territoire pour qu'ils favorisent des formes d'urbanisation pouvant être desservies par les transports publics de manière économiquement réaliste
- > renforcer les partenariats transfrontaliers.

Depuis 2007, le comité DTPR a fait réaliser plusieurs études fournissant des orientations pour le développement des transports publics régionaux, dont une portant sur le développement des P+R (voir la FA 22g).

Programme d'action

Au vu des enjeux en termes de développement ferroviaire, de développement des tramways transfrontaliers et de poursuite du développement des bus transfrontaliers, il est important de mettre en place des orientations stratégiques communes aux autorités organisatrices, sous une ou plusieurs formes à définir. Selon les besoins des différentes autorités organisatrices, il faudra trouver des modes de fonctionnement permettant de conforter la dynamique de collaboration, telle qu'elle est actuellement à l'œuvre dans le cadre du GLCT transports publics.



21d

Création d'une centrale de mobilité transfrontalière

(Promotion des transports publics)

> **Pilotage** : autorités organisatrices

> **Partenaires** :

- o Suisse : à définir
- o France : à définir

La création d'une centrale de mobilité transfrontalière a pour but de fournir aux usagers toutes les informations nécessaires sur l'offre en transports publics au niveau de l'agglomération.

Les divers exploitants diffusent déjà bon nombre d'informations sur leurs sites Internet respectifs. Il faut étudier maintenant les moyens et l'opportunité de coordonner ces sources en un outil unique.

Contexte

Pour favoriser l'utilisation des transports publics dans l'espace franco-valdo-genevois, il est important que les utilisateurs – et les usagers potentiels – puissent avoir facilement accès à toutes les informations nécessaires (réseaux, horaires, conditions, etc.).

Réalisation

Le site Internet du DTPR (voir la FA 21c) www.dtpo.org constitue la base de l'information sur les transports publics régionaux et transfrontaliers. On y trouve notamment des renseignements sur les réseaux, les lignes et les horaires, avec des cartes détaillées.

L'utilisateur peut également obtenir des informations sur les déplacements transfrontaliers en consultant les sites des divers exploitants (TPG, UNIRESO, CFF, etc.).

La mise au point d'une centrale unique n'a, en revanche, pas progressé depuis 2007, faute notamment d'une définition exacte de sa mission de la part des autorités organisatrices.



Programme d'action

Les modalités de mise au point d'une centrale de mobilité doivent maintenant faire l'objet d'un diagnostic.

Il s'agira d'abord d'identifier les améliorations à apporter aux systèmes existants et d'examiner l'opportunité – ainsi que les possibilités pratiques et financières – de les unifier en un seul outil (mission des pouvoirs publics ou des exploitants?).

Si l'on opte pour la création d'une centrale de mobilité transfrontalière unique, il faudra également s'interroger sur l'envergure à lui donner :

- > outil limité aux seuls transports collectifs ou élargi à une approche multimodale (voir la FA 21e)?
- > outil dynamique en temps réel?



**21e**

Développement de l'information multimodale dynamique à l'échelle de l'agglomération

(Promotion des transports publics)

> **Pilotage :** autorités organisatrices

> **Partenaires :**

- o Suisse: Canton de Genève et à définir
- o France: à définir

Le développement de l'information multimodale dynamique à l'échelle de l'agglomération doit permettre aux usagers d'optimiser leurs choix en matière de moyens de transports, en privilégiant si possible les transports publics.

Le site Infomobilité renseigne déjà en temps réel sur les conditions de circulation pour le trafic individuel motorisé dans le canton de Genève, mais l'extension de ces prestations aux périmètres français et vaudois ainsi que l'intégration des transports publics exigent encore une réflexion approfondie.

Contexte

Depuis la fin des années 1990, les automobilistes empruntant le réseau routier et autoroutier genevois peuvent obtenir des informations sur le trafic en temps réel en consultant le site « Infomobilité » (<http://etat.geneve.ch/infomobilite/>). Ce service mis en place par l'Etat de Genève renseigne notamment sur l'engorgement du réseau routier, le remplissage des parkings, les avis diffusés sur les panneaux d'information autoroutiers (voir la FA 22b) et les contraintes générées par les chantiers. La vue d'ensemble des conditions de circulation est complétée par des photos prises par des caméras placées sur certains axes majeurs.

L'objectif de la FA 21e est non seulement d'étendre ces prestations à tout le territoire de l'agglomération, mais aussi de développer à terme une véritable information multimodale incluant les transports publics. Les usagers seront ainsi mieux à même de choisir le moyen de transport le plus approprié en fonction de la situation du réseau – ce qui devrait permettre notamment de favoriser le recours aux transports publics.



Réalisation

Une nouvelle version du site « Infomobilité » a été développée en 2010, avec des informations étendues à certains parkings et affinées en ce qui concerne l'impact des chantiers.

Mais l'extension de cette offre à la France voisine et au district de Nyon ainsi que son élargissement aux transports publics en sont encore au stade des réflexions préliminaires, faute de temps et de moyens.

Programme d'action

Les responsables doivent dans un premier temps lancer une réflexion approfondie sur les modalités de l'extension de l'offre d'Infomobilité aux périmètres français et vaudois. La mise en place d'une centrale unique se heurte en effet à diverses difficultés d'ordre technique (création d'une interface au niveau des centrales ou au niveau du site Internet? regroupement de toutes les informations sur une même page ou sur deux pages côte à côte?).

Se pose également la question de l'outil proprement dit, avec son éventuel élargissement aux applications pour smartphones.

Quant au développement d'une information multimodale incluant les transports publics, il pose également un certain nombre de problèmes techniques liés aux aspects dynamique et transfrontalier, et il devrait se faire en lien avec la mise sur pied de la centrale de mobilité transfrontalière prévue par la FA 21d.



21f

Promotion et aide à la réalisation des plans de mobilité d'entreprise

(Promotion des transports publics)

- > **Pilotage :** collectivités territoriales
- > **Partenaires :**
 - o Suisse: Canton de Genève, Ville de Genève
 - o France: Conseil Général de Haute-Savoie

La mise en place de plans de mobilité d'entreprise doit permettre de réduire le trafic individuel motorisé en favorisant un report modal vers des moyens de déplacements alternatifs (transports publics, mobilité douce).

Les autorités genevoises et vaudoises ont développé des mesures d'information et d'incitation à l'égard des entreprises, tout en inaugurant une politique de concertation pour l'établissement de plans de mobilité globaux à l'échelle de zones industrielles.

Contexte

Les entreprises peuvent faire beaucoup pour contribuer à réduire le trafic individuel motorisé – qu'il s'agisse des déplacements liés à leurs activités ou des trajets parcourus par le personnel pour se rendre au travail. Le but d'un « plan de mobilité d'entreprise » est de proposer aux employés un éventail de mesures les incitant à favoriser les modes de transports alternatifs par rapport à la voiture individuelle (abonnements de transports publics, mobilité douce, covoiturage, etc.). Pour l'entreprise, ces mesures peuvent être un moyen de réduire les coûts (surfaces de stationnement, véhicules de service, frais de carburant), tout en projetant une image responsable.

Pour encourager les entreprises à prendre elles-mêmes en main les questions liées aux déplacements de leurs employés, l'Etat de Genève et l'Etat de Vaud ont choisi une démarche basée sur l'information et l'incitation plutôt que sur la contrainte. En 2004, les deux Cantons ont édité en commun une brochure intitulée « Plan de Mobilité d'Entreprise ». En 2006, l'Etat de Genève, la Ville de Genève et l'Etat de Vaud ont créé un « Prix de la mobilité d'entreprise » destiné à récompenser des initiatives exemplaires en la matière. En 2006, ce prix a été remis à la Fondation des services d'aide et de soins à domicile (FSASD) à Genève.



Réalisation

Les autorités genevoises et vaudoises ont poursuivi leur soutien aux démarches exemplaires par l'attribution du Prix de la mobilité d'entreprise. En 2009, cette récompense a été décernée à la Municipalité de Nyon.

Pour renforcer le rôle exemplaire de l'administration, l'Etat et la Ville de Genève se sont également dotés de plans de mobilité pour leur personnel.

A Genève, l'Etat a décidé par ailleurs de jouer un rôle plus actif en collaborant avec des communes et des entreprises à la mise au point de « plans de mobilité de sites » conçus à l'échelle d'une zone industrielle. Un projet a notamment été développé pour la zone test ZIPLO (Zone industrielle de Plan-les-Ouates). Un projet d'accompagnement est également en cours d'élaboration avec la FTI (Fédération des terrains industriels) pour la ZIMOGA (Zone industrielle de Mouille-Galland). Le but est notamment d'encourager les entreprises à mutualiser le stationnement.

La mise en œuvre des règlements concernant le stationnement sur domaine privé (nombre de places maximum à disposition, voir la FA 22e) représente également un bon moyen d'inciter les entreprises à développer un plan de mobilité.

A noter que même si ces différentes actions ne présentent pas de caractère transfrontalier, c'est par leur mise en place un peu partout que l'on contribuera à diminuer le trafic à l'échelle de l'agglomération.

Programme d'action

La politique d'information et d'indication à l'encontre des entreprises doit se poursuivre à chaque fois que l'occasion se présente.

- > Il faudra également réfléchir à d'autres zones d'activités susceptibles de faire l'objet de plans de mobilité de sites.



22a

Gestion du trafic par signalisation lumineuse

(Gestion des transports individuels motorisés)

> Partenaires :

- o Suisse : Canton de Genève et Confédération suisse (Office fédéral des routes)
- o France : collectivités territoriales

La gestion du trafic par le biais de la signalisation lumineuse est un moyen efficace de contrôler la circulation au sein de l'agglomération et de gagner en capacité, tout en protégeant l'ensemble des usagers, y compris les cyclistes et les piétons.

Ce système de régulation centralisée a été mis en place à Genève dès les années 1960. La réflexion doit porter maintenant sur l'extension du périmètre concerné.

Contexte

Une bonne gestion des systèmes de signalisation lumineuse permet de contrôler les flux entrant dans le cœur de l'agglomération et d'assurer ainsi un maximum de fluidité et de sécurité aux différents types d'usagers (transports publics, transports professionnels, cyclistes, piétons, etc.).

Réalisation

Le système de gestion du trafic par signalisation lumineuse a été mis en place à Genève en 1964. Le canton comprend aujourd'hui plus de 425 carrefours régulés, programmés de manière à garantir la sécurité des différents types d'usagers (véhicules motorisés, transports publics, vélos, piétons) et à pouvoir structurer les flux de circulation selon différentes stratégies. Le but est notamment de donner la priorité aux carrefours aux transports publics afin d'améliorer leur vitesse commerciale.



Programme d'action

Pour améliorer les capacités du réseau, il est important de continuer à développer et optimiser la gestion du trafic par signalisation lumineuse.

La réflexion doit porter notamment sur l'extension du périmètre actuellement concerné (centre de l'agglomération) et sur la généralisation de la mise en place de systèmes analogues dans les centres régionaux.

- > Il faudra également se pencher sur les possibilités d'introduire un mode de gestion plus dynamique (feux « intelligents ») dans les périmètres denses des centres régionaux et sur la mise en place de stratégies visant à une meilleure efficacité.





22b

Gestion dynamique du trafic sur le réseau autoroutier

(Gestion des transports individuels motorisés)

> Pilotage :

- o Suisse : Confédération suisse (Office fédéral des routes)
- o France : Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)

> Partenaires :

- o Suisse : Canton de Genève, Canton de Vaud
- o France : Conseil Général de Haute-Savoie, Conseil Général de l'Ain

L'utilisation de panneaux à messages variables sur les autoroutes doit permettre de fournir aux usagers toutes les informations ponctuelles nécessaires à leur sécurité et à la fluidité du trafic.

Ce système a déjà été mis en place dans le canton de Genève ainsi que dans la zone d'Annemasse. La réflexion doit porter maintenant sur l'élargissement du périmètre concerné et sur le choix d'un mode de gestion plus dynamique.

Contexte

La présence d'un accident, d'un ralentissement/bouchon ou d'un événement entraînant une surcharge de trafic peut grandement modifier les conditions de circulation et de sécurité sur le réseau autoroutier. D'où l'importance d'informer les usagers en temps réel.

Réalisation

Le système de panneaux à messages variables a été introduit sur le réseau autoroutier genevois dès 1993. Un dispositif analogue est également en fonction dans le périmètre d'Annemasse sur le réseau ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc).



Les messages portent le plus souvent sur des perturbations ponctuelles (accidents, travaux), sur le rappel de consignes de sécurité générales ainsi que sur l'indication des limitations temporaires de vitesses à respecter.

Dans le secteur de l'aéroport et de Palexpo, ce système est également très sollicité à l'occasion d'événements particuliers comme le Salon de l'auto à Genève, avec la mise en place de stratégies de gestion de la circulation permettant notamment de guider les usagers vers les parkings.

Programme d'action

Le système de panneaux à messages variables est amené à poursuivre son développement.

Il faudra notamment s'interroger sur l'opportunité de renforcer ce système (nombre de panneaux) et d'élargir le périmètre en incluant d'autres tronçons autoroutiers, voire certains tronçons des axes primaires.

- > L'introduction d'un système de gestion plus dynamique pourrait également être utilisée pour améliorer le trafic routier – en abaissant par exemple la vitesse quand il y a saturation ou en autorisant l'utilisation de la bande d'urgence aux heures de pointe (cf. exemple du tronçon entre Morges et Lausanne).



22c

Maintien de la gratuité du réseau autoroutier de l'agglomération

(Gestion des transports individuels motorisés)

> **Pilotage :** collectivités territoriales

> **Partenaires :**

- o France: Etat français, Conseil Général de Haute-Savoie, Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB), Communautés de communes

Le maintien de la gratuité du réseau autoroutier sur tout le périmètre de l'agglomération est une condition indispensable pour éviter une surcharge de trafic sur les autres axes routiers, avec les impacts qui en découlent (bruit, sécurité).

Le renouvellement de la concession du tronçon haut-savoyard en 2015 risque de remettre en cause cette gratuité, mais la procédure est actuellement en cours d'arbitrage côté français.

Contexte

Le contournement autoroutier de l'agglomération se situe en partie sur territoire suisse et en partie sur territoire français. Le tronçon français – entre St-Julien et Annemasse – est actuellement gratuit, mais cette gratuité pourrait être remise en cause lors du renouvellement de la concession de l'autoroute en 2015. La société ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc) – qui a obtenu la concession dans les années 1980 et se l'est vu renouveler en 2010 – affirme en effet que la gratuité n'est en vigueur que jusqu'en 2015.

Le maintien de la gratuité de ce tronçon est important pour garantir une bonne desserte autoroutière de l'agglomération (notamment dans la perspective future d'un « ring ») et pour éviter qu'un certain nombre d'automobilistes, ne voulant pas payer de péage, viennent surcharger le trafic sur les autres axes, notamment les routes départementales, avec les conséquences qui en découlent (engorgement, bruit, sécurité).



Réalisation

Le processus est en attente d'arbitrage côté français, le Conseil Général de Haute-Savoie ayant demandé un avis de droit concernant le renouvellement de la concession.

Programme d'action

La suite de cette action dépend des résultats de l'arbitrage côté français.

- > Suivant la décision, il faudra trouver un mode de financement permettant de conserver la gratuité pour les utilisateurs.



22d

Mise en œuvre d'une politique de stationnement public dans le cœur de l'agglomération et les centres régionaux
(*Gestion des transports individuels motorisés*)

> **Pilotage :**

- o Suisse: Canton de Genève
- o France: collectivités territoriales

> **Partenaires :**

- o Suisse: Canton de Genève, communes
- o France: Communautés de communes, communes

Les stratégies visant à limiter les places de stationnement public dans les centres-ville contribuent de manière efficace au transfert modal vers d'autres moyens de transports aux impacts réduits.

Une vaste étude a été lancée par le PA pour examiner les différentes politiques de stationnement à l'œuvre sur le territoire franco-valdo-genevois et pour voir s'il y a lieu de les harmoniser.

Contexte

La politique du stationnement représente l'un des outils les plus performants pour gérer la mobilité. En limitant le nombre de places disponibles dans les centres urbains, notamment en plein cœur de l'agglomération, elle favorise en effet le transfert vers d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle (transports publics, mobilité douce, etc.).

Les autorités genevoises ont mis en place depuis les années 1990 une politique volontariste en matière de gestion du stationnement public (zones bleues avec macarons pour résidents, stationnements payants, contrôles renforcés, etc.). La Ville de Nyon a également engagé une stratégie visant à limiter les possibilités de stationnement dans le centre. Dans la couronne française, les autorités d'Annemasse ont réduit l'offre de stationnement gratuit illimité (4000 places, contre 4100 payantes ou gratuites limitées). Ce n'est pas le cas de la plupart des autres communes françaises, moins denses et où l'offre de transports publics est encore faible à très faible.



Réalisation

A Genève, le Conseil d'Etat a adopté en août 2010 le premier « plan directeur du stationnement ». Les principes régissant ce domaine ne faisaient l'objet jusqu'alors d'aucune planification directrice, à l'exception de l'introduction des zones avec macarons ou de l'établissement de normes de stationnement pour les nouvelles constructions (voir la FA 22e), qui relèvent de la réglementation sur la circulation routière. Ce plan directeur est donc venu combler une lacune. Il identifie trois principaux leviers d'action à la disposition de l'Etat pour gérer le stationnement la réglementation du stationnement à usage public. Il contribue, aux côtés des plans directeurs déjà existants (transports collectifs, réseau routier) ou à venir (mobilité douce), à la formalisation d'une politique de la mobilité cohérente.

Le PA a lancé par ailleurs une étude à l'échelle de l'agglomération afin d'examiner les politiques de stationnement à l'œuvre dans les différents territoires (qu'il s'agisse du stationnement public ou privé).

Programme d'action

- > L'analyse des résultats de l'étude lancée par le PA (présentation prévue en 2012) doit permettre de mieux connaître les diverses politiques de stationnement actuellement à l'œuvre dans le périmètre de l'agglomération et de décider s'il y a lieu de les harmoniser, et comment.



22e

Mise en œuvre du règlement concernant l'offre en stationnement privé dans toutes les zones urbanisées
(Gestion des transports individuels motorisés)

> **Pilotage :**

- o Suisse : Canton de Genève
- o France : collectivités territoriales

> **Partenaires :**

- o Suisse : Canton de Genève, communes
- o France : Communautés de communes, communes

Restreindre le nombre de places de stationnement sur le domaine privé est un moyen d'améliorer la gestion des transports individuels motorisés en encourageant le transfert modal vers d'autres types de mobilité.

Un règlement genevois limite déjà le nombre de places de stationnement sur fonds privés pour les nouvelles constructions. Une vaste étude lancée par le PA doit permettre d'examiner si des mesures semblables doivent et peuvent être appliquées dans toute l'agglomération.

Contexte

La limitation du nombre de places de stationnement sur le domaine privé (logements, activités, commerce) doit permettre – comme les mesures liées au stationnement dans l'espace public (voir la FA 22d) – de réduire le volume de transports individuels motorisés en favorisant d'autres modes de déplacements.



Réalisation

A Genève, le « règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés » du 23 juillet 2008 définit un ratio maximum pour les nouvelles constructions en fonction du projet et de la zone.

En août 2010, le Conseil d'Etat a également adopté un premier « plan directeur du stationnement » (voir la FA 22d). Cet outil identifie trois principaux leviers d'action à la disposition des autorités pour mettre en place une politique efficace : la réglementation du stationnement à usage public, le développement de l'offre de parcs-relais (P+R) et les normes cantonales de stationnement pour les nouvelles constructions sur fonds privés.

Le PA a lancé par ailleurs une vaste étude à l'échelle de l'agglomération afin d'examiner les politiques de stationnement à l'œuvre dans les différents territoires, qu'il s'agisse du stationnement public ou privé.

Programme d'action

L'étude lancée par le PA (résultats prévus pour 2012) doit permettre de décider s'il convient d'appliquer dans tout le périmètre de l'agglomération des mesures de limitation des places de stationnement sur fonds privés analogues à celles mises en œuvre à Genève et, le cas échéant, comment assurer cette mise en place.

En ce qui concerne les mesures de limitation proprement dites, il est important de souligner qu'elles devront faire l'objet de réactualisations régulières en fonction du développement du tissu urbain, et que l'on doit veiller à une certaine adaptabilité selon les cas (types de zones, proximité des transports publics existants ou à venir, etc.).

> Dans le cas des entreprises ou des zones industrielles, cette politique peut se faire en lien avec la promotion des « plans de mobilité d'entreprise » (voir la FA 21f).



22f

Jalonnement dynamique du stationnement en ouvrage
dans le cœur de l'agglomération et les centres régionaux
(Gestion des transports individuels motorisés)

> **Pilotage :**

- o Suisse : Canton de Genève
- o France : collectivités territoriales

> **Partenaires :**

- o Suisse : Canton de Genève, Fondation des parkings, communes
- o France : collectivités territoriales

La présence de grands panneaux guidant les automobilistes vers les principaux parkings publics, avec indication des places disponibles, doit contribuer à accroître l'utilisation de ces infrastructures et à réduire les nuisances liées au trafic.

Ce système a déjà été mis en place à Genève et à Annemasse, mais il faut réfléchir maintenant à son élargissement à d'autres centres urbains denses.

Contexte

Le centre de Genève ainsi que les autres centres régionaux possèdent un certain nombre de grands parkings « en ouvrage » (Mont-Blanc, Plainpalais, Cornavin, etc.) destinés aux clients et visiteurs du centre-ville ou autres types d'utilisateurs. Pour favoriser une utilisation optimale de ces infrastructures et limiter le trafic lié à la recherche de places de stationnement sur voirie, il est important de mettre en place un système de jalonnement dynamique pour les automobilistes entrant dans le centre de l'agglomération ou circulant sur ses grands axes. Ce dispositif contribue également à réduire les nuisances liées au trafic automobile (bruit, pollution de l'air, engorgements).



Réalisation

Le système de panneaux indiquant les principaux parkings publics à disposition ainsi que leurs capacités en temps réel est déjà en fonction à Genève et à Annemasse depuis une vingtaine d'années.

Programme d'action

Le programme d'action lié à cette mesure 22f dépendra des résultats d'une étude globale en cours portant sur les politiques de stationnement dans les différents territoires (cf. la FA 22d).

Suivant les conclusions de cette analyse, il faudra notamment s'interroger sur l'opportunité de mettre en place un système analogue dans d'autres centres urbains denses, en incluant par exemple Saint-Julien-en-Genevois.

Le développement constant de l'agglomération nécessitera également d'examiner si les automobilistes entrant par tel ou tel axe disposent toujours des informations adéquates et si les panneaux actuels ne doivent pas être placés plus à l'extérieur du centre.

- > La Ville de Carouge envisage de mettre en place en 2012 ce type d'informations pour ses parkings à usage public dans le cadre de la piétonnisation de certaines rues.



22g

Etude de priorisation des P+R transfrontaliers et évaluations opérationnelles

(Gestion des transports individuels motorisés)

> **Pilotage** : Comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux (DTPR)

> **Partenaires** :

- o Suisse : Canton de Genève, Fondation des parkings, Unireso
- o France : Région Rhône-Alpes, Conseil Général de l'Ain, Conseil Général de Haute-Savoie, Annemasse Agglo, Communauté de communes du Pays de Gex, Communauté de communes du Genevois

Pour savoir où il est souhaitable de développer en priorité des P+R – en fonction des besoins actuels et des évolutions futures –, le comité stratégique DTPR a fait réaliser en 2009 une étude à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Cette étude a débouché sur l'établissement d'une liste de P+R à réaliser à court, moyen ou long terme, avec définition d'un pilote pour chaque projet.

Contexte

La Charte DTPR de 2005 (voir la FA 21c) exige des collectivités qu'elles mettent en place des P+R, c'est-à-dire des parkings-relais encourageant les automobilistes à laisser leurs véhicules privés à la périphérie des centres urbains pour emprunter les transports publics. Mais la création d'un P+R peut représenter un investissement lourd pour une collectivité et il est important de connaître où ces installations doivent être installées en priorité pour répondre aux objectifs globaux de mobilité au niveau de l'agglomération.



Réalisation

Le comité stratégique du DTPR a validé en avril 2009 une liste de 40 sites P+R pour le bassin franco-valdo-genevois, dont 27 situés sur le territoire français. La liste comprend trois horizons, le court terme, le moyen terme (2011-2015) et le long terme (au-delà de 2015), ainsi que les interlocuteurs responsables.

Parmi les exemples de réalisations, on peut citer la création d'un P+R sur une aire d'autoroute en rapport avec l'ouverture de la ligne de bus Le Fayet/Genève ainsi que les travaux en cours pour le P+R de Veigy.

Programme d'action

Si l'on se base sur les besoins potentiels en places de stationnement P+R par couloir d'accès à Genève identifiés dans la liste susmentionnée, il semble particulièrement intéressant de réaliser à court terme les P+R de Divonne (via Coppet), Bois-Chatton et Veigy. Au vu de leur desserte en transports collectifs limitée, ces P+R devront être de taille relativement réduite, avec une tarification la plus attractive possible.

De manière plus globale, l'objectif est maintenant de relancer l'interlocuteur responsable de chaque projet et de suivre l'avancement de la réalisation des différents P+R situés sur territoire français, notamment dans les couloirs où la demande potentielle est supérieure à l'offre.

Il faudra également tenir compte de l'évolution future des transports collectifs, en profitant par exemple de l'ouverture de nouvelles lignes pour installer des P+R supplémentaires (exemples : création de nouveaux P+R en rapport avec le futur CEVA).

> Il s'agit également de lancer dès à présent les études et réflexions concernant l'offre de P+R à prévoir pour l'horizon 2020.