



GENEVOIS
FRANÇAIS Pôle
métropolitain



1-1 Schéma métropolitain des mobilités du Genevois français : diagnostic

Rappel sur la démarche engagée et l'état d'avancement

Le contexte territorial et institutionnel de la démarche engagée

Le territoire fait face à des défis importants pour permettre son développement durable et équilibré ce qui l'incite à renforcer sa capacité d'action collective

- **Une croissance unique qui met le territoire sous tensions :**

- Le territoire est fortement dynamique, par l'effet d'entraînement de l'activité économique genevoise, mais aussi de ses propres pôles d'emplois et de son attractivité résidentielle spécifique au sein de l'aire urbaine transfrontalière avec **une croissance démographique annuelle moyenne de 2,1% depuis 10 ans**
- Cette dynamique s'inscrit largement sur **un déséquilibre** puisque au sein du Grand Genève, le Canton de Genève a accueilli 78% des nouveaux emplois de 2006 à 2012 quand le genevois français, concentrait 73% des nouveaux logements, contribuant ainsi à mettre le territoire en tension
- Cette dynamique met **le territoire en tension**, que ce soit sur le logement, le développement des services à la population ou les mobilités, avec une saturation du système de transports déplacements, puisque chaque jour le territoire compte 15 voitures en circulation de plus

- **Un territoire qui souhaite renforcer sa capacité d'action collective :**

- Le Syndicat mixte de l'ARC a engagé sa transformation en Pôle métropolitain qui devra être effective au cours de l'année 2017. Cette transformation doit permettre de renforcer la capacité de négociation du territoire au sein du Grand Genève, de permettre une meilleure visibilité de cet ensemble au sein de la Région Auvergne – Rhône-Alpes et de prendre en main les leviers de son développement sur 3 domaines prioritaires : la mobilité, l'aménagement du territoire et la transition énergétique et le développement économique et l'innovation.
- En matière de mobilités, la feuille de route politique est ambitieuse. Il s'agit de passer **d'une structure de coordination** des actions de ses membres à la création du Pôle métropolitain (**projet de statuts** : réalisation d'études d'intérêt métropolitain ; élaboration, révision et suivi des documents de planification d'intérêt métropolitain ; réalisation d'actions de communication et d'information du public à l'échelle métropolitaine ; participation aux structures intervenant dans le domaine de la mobilité métropolitaine et transfrontalière ; soutien à l'élaboration de programmations par la négociation, la passation et le suivi de toute démarche contractuelle tendant à l'octroi de financements pour le développement des infrastructures et des services de mobilité métropolitains) et éventuellement à terme à une structure opérationnelle de type AOM.

Le lancement du schéma métropolitain de mobilités s'inscrit donc dans cette démarche de montée en compétences dans le domaine des mobilités



Rappel sur la démarche engagée et l'état d'avancement

Rappel sur les objectifs de la démarche engagée

Le territoire a engagé au mois de juin 2016 une démarche d'élaboration d'un schéma métropolitain de mobilité du Genevois français.

Les objectifs poursuivis par la démarche sont les suivants :

- Disposer d'un **diagnostic** des déplacements et de l'organisation des transports sur le territoire
- Construire une **stratégie** tous modes, tous motifs, toutes échelles, voyageurs et marchandises :
 - qui répondent aux enjeux du territoire et aux attentes des acteurs et des usagers
 - qui s'inscrive dans le projet de territoire du Grand Genève
- **Programmer** l'action de manière opérationnelle, notamment sur le plan financier
- **Faire converger les acteurs vers la solution institutionnelle** la plus adaptée à l'ambition des acteurs et au projet à mettre en œuvre

Ces objectifs correspondent aux trois grandes phases de la démarche :

- **Phase 1 de juin 2016 à décembre 2016** : diagnostic des déplacements et de l'organisation des transports
- **Phase 2 de janvier 2017 à juillet 2017** : élaboration du schéma de mobilité et du plan d'actions
- **Phase 3 de l'été 2017 à décembre 2017** : élaboration de scénarios d'évolutions institutionnelles permettant d'atteindre l'ambition fixée

Le document présent constitue donc le diagnostic des déplacements et de l'organisation des transports du Genevois Français

Rappel sur la démarche engagée et l'état d'avancement

Un diagnostic appuyé sur la tenue de 3 temps forts



Diagnostic Partie 1 : *Photographie de l'existant*

- ▶ Première approche des enjeux de mobilités
- ▶ Panorama de l'offre de transport
- ▶ Synthèse sur l'adéquation enjeux / offre

Jeudi 29 Septembre
Mardi 11 Octobre

Diagnostic Partie 2 : *La mise en dynamique de l'existant*

- ▶ Enjeux de mobilités précisés et prospectifs
- ▶ Les enjeux d'évolution de l'offre
- ▶ Du diagnostic au plan d'actions

Jeudi 10 Novembre
Jeudi 17 Novembre

Rencontres de la Mobilité : *L'ambition de l'ARC en matière de mobilité*

- ▶ Pourquoi un schéma métropolitain de mobilité de l'ARC?
- ▶ La mobilité sur le territoire : quelle adéquation entre enjeux et réponse transport ?
- ▶ Les premières actions engagées par l'ARC

Mercredi 13 Décembre

Un diagnostic orienté vers l'action qui doit opérer une bascule entre le constat d'enjeux à un instant donné (1) et la mise en évidence d'enjeux partagés pour l'action publique de demain (2)



1. La photographie de l'existant : le diagnostic de déplacements et de la réponse transport existante

- **Les enjeux de mobilité**
- La réponse transport existante
- Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables

2. De nombreuses évolutions attendues

- L'évolution des enjeux de mobilités et les défis posés au territoire
- Les évolutions attendues du système de transport et ses différentes conséquences



Ce qu'il faut retenir des enjeux de mobilité

Un périmètre pertinent mais marqué par de fortes spécificités :

- Un territoire cohérent (une majorité d'actifs vit et travaille sur le territoire) qui constitue un bassin de vie, un relatif bassin d'emploi et une communauté de destin
- Le territoire partage un enjeu clair : la forte importance du phénomène transfrontalier qui touche l'ensemble des communes du territoire selon un gradient alvéolaire classique (une première couronne dans laquelle +50% des actifs travaillent en Suisse, une seconde couronne dans laquelle entre 5% et 40% des actifs travaillent en Suisse)
- Des spécificités fortes à prendre en compte : un fonctionnement métropolitain complexifié par la présence d'une frontière, une topographie contraignante et des franges qui posent questions du point de vue des mobilités

Des déplacements de proximité très largement majoritaires :

- Sur l'ensemble des déplacements effectués par les habitants de l'ARC, la part des déplacements de proximité est très largement majoritaire. Les déplacements effectués au sein de son EPCI représentent 67% de l'ensemble des déplacements et les déplacements effectués au sein de l'ARC 76% de l'ensemble des déplacements. En effet, les déplacements pour tout autre motif que le travail (75% des déplacements) sont réalisés à une faible distance.
- Ces constats globaux diffèrent selon les EPCI mais tous connaissent une hiérarchisation similaire des enjeux de mobilités avec un primat significatif des déplacements internes à l'EPCI.

Un système d'échanges entre EPCI qui traduit différents mécanismes d'interdépendances à l'échelle de l'ARC:

- Un système global « haut-savoyard » centré sur Annemasse
- Des systèmes locaux d'interdépendance : la Vallée de l'Arve, le Chablais
- Des relations bilatérales fortes : Gex-Bellegarde ; Genevois-Annemasse ; Annemasse-Bas Chablais



La mobilité sur le territoire se caractérise :

- Selon les motifs qui poussent une personne à se déplacer :
- Selon l'échelle à laquelle s'effectuent les déplacements qu'il s'agisse d'un déplacement originaire du territoire, à destination du territoire ou qui traverse le territoire :

Besoins de déplacement

Déplacements domicile - études

Déplacements domicile - travail

Les autres motifs :

Déplacements professionnels

Sociabilité / loisirs

Services de proximité / services intermédiaires /
services supérieurs

Echelles de déplacement

Mobilité au-delà de l'aire
urbaine genevoise

Mobilité avec la Suisse

Mobilité entre les bassins du Genevois
français

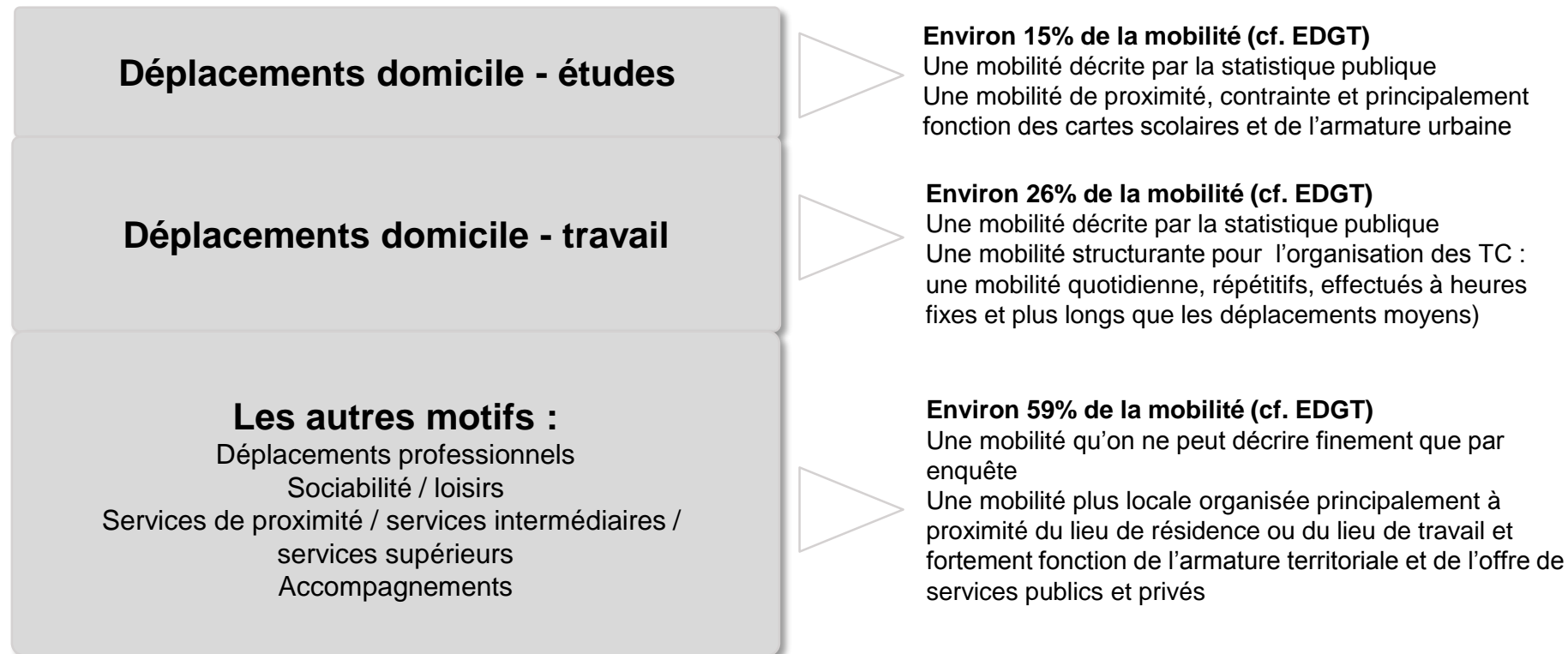
Bassins de mobilité
de proximité



La mobilité sur le territoire se caractérise :

- Comment caractériser et obtenir les données sur les différents motifs de déplacements
- Ce que représente chaque motif de déplacements dans la mobilité globale
- Ce qui est pertinent pour caractériser les enjeux d'un territoire

Besoins de déplacement





Le territoire de l'ARC, ses spécificités et leur impact sur les mobilités

Le territoire du Genevois français est un territoire pertinent pour penser les mobilités mais qui présente des spécificités qui rendent sa situation largement inédite en France :

- **Le périmètre du Genevois français correspond quasi parfaitement à la zone d'emploi définie par l'INSEE en 2010...**
 - Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. Les zones d'emplois sont fondées sur le critère unique des déplacements domicile-travail, l'objectif statistique étant que le nombre d'actifs occupés résidant et travaillant dans la zone rapporté aux actifs résidants totaux soit le plus élevé possible. **Une zone d'emploi est donc un espace pertinent pour penser et organiser les mobilités.**
 - L'ensemble des EPCI partage également **une inscription commune dans le Grand Genève**, territoire métropolitain et espace de développement transfrontalier. Ceci se traduit par un certain nombre d'enjeux partagés à commencer par une part importante d'actifs résidants de chaque EPCI qui travaillent quotidiennement en Suisse.
- **... mais qui présente des spécificités fortes**
 - La dimension transfrontalière se traduit au quotidien par un fonctionnement métropolitain classique significativement complexifié. A la différence d'un territoire métropolitain français, le Genevois français **ne compte pas en son sein son cœur métropolitain** qui constitue pourtant le lien partagé entre les différents territoires. Par conséquent, le territoire présente un profil relativement similaire d'espaces périurbains et ruraux et de quelques polarités urbaines qui constituent des centralités régionales.
 - Un territoire qui connaît **un environnement physique et topographique contraint**. La présence de massifs montagneux (Jura, Salève, Chablais) et du lac Léman peuvent ainsi complexifier la relation et les échanges entre les territoires. C'est plus particulièrement le cas pour les relations entre les différentes extrémités du territoire (liaison Thonon / Gex par exemple)
 - Le territoire de l'ARC est également **un territoire politique** fruit de la rencontre d'EPCI, ayant eux même arrêté un périmètre, et qui décident de coopérer. En matière d'armature urbaine et de mobilités, cela se traduit par une attention particulière aux « franges du territoire de l'ARC » puisque deux unités urbaines au sens de l'INSEE (ensemble de communes présentant une zone de bâti continu, pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) se situent à cheval sur le périmètre de l'ARC : unité urbaine de Thonon-Evian, unité urbaine de Bonneville-Cluses.

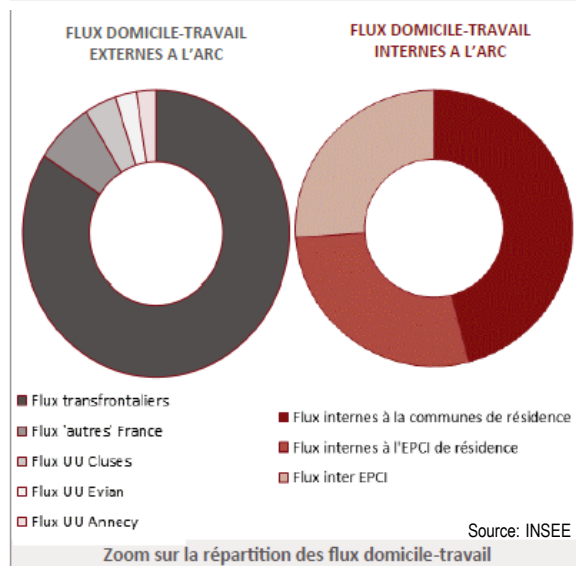
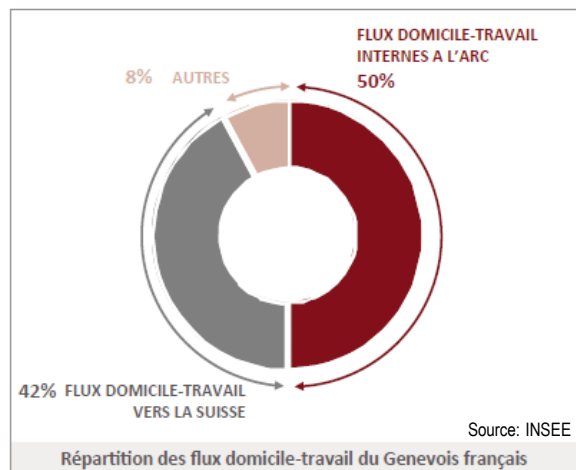
Cf annexe

Chiffres clés
de l'ARC



Le territoire de l'ARC, au regard des mobilités domicile-travail (1/3)

Les spécificités du Genevois français créent un territoire présentant un profil de mobilités particulier qu'il s'agira de bien prendre en compte



• Des flux domicile-travail équilibrés :

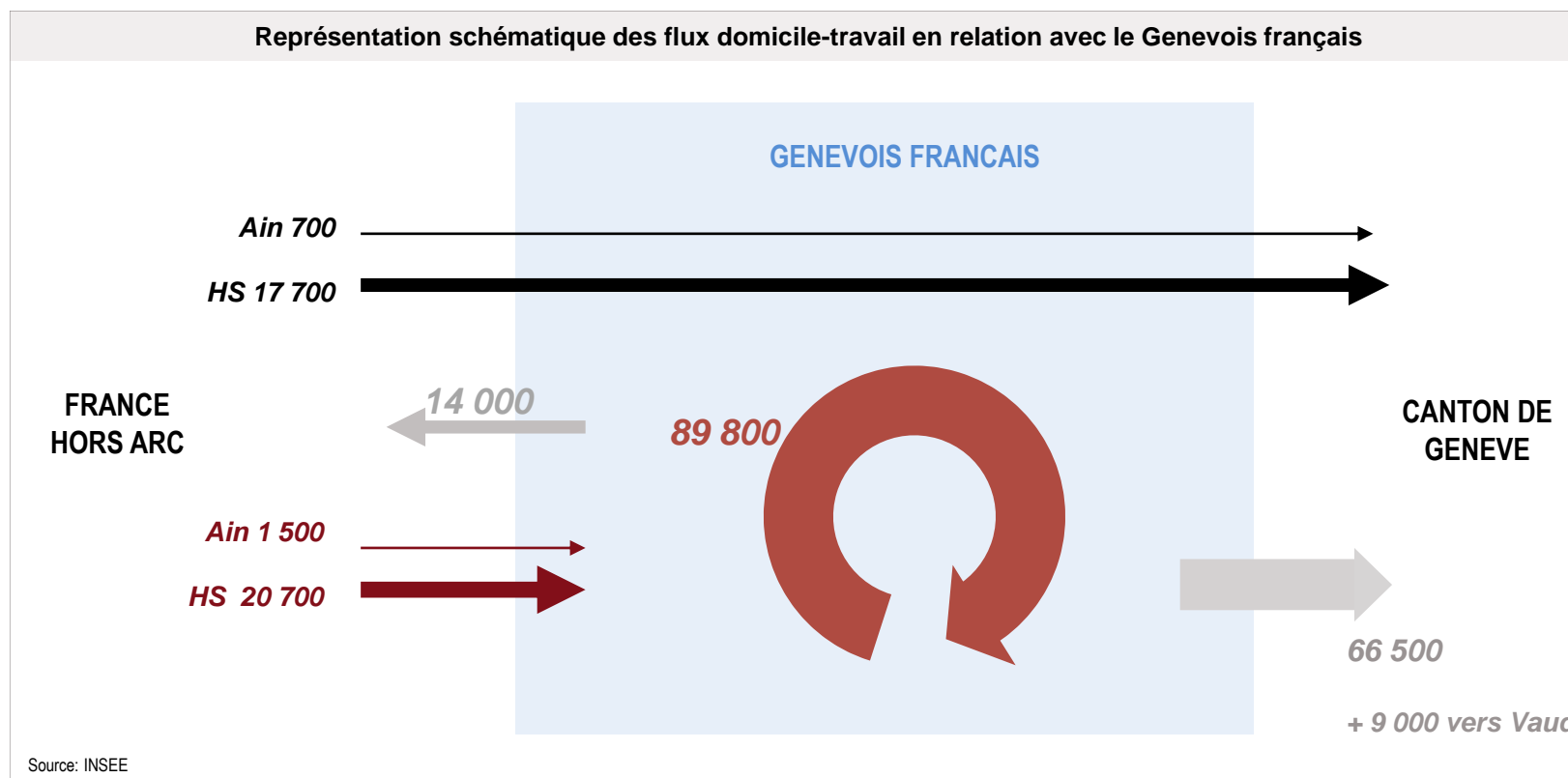
- Les actifs résidents du territoire de l'ARC se déplacent majoritairement sur le périmètre de l'ARC pour se rendre à leur travail (50,5%). Ce chiffre est une conséquence directe du fait que le cœur métropolitain du territoire ne se situe pas en son sein et qui polarise plus de 40% des flux.
- Rapporté à des territoires français de taille comparable, il s'agit d'un chiffre faible qui traduit une absence d'autonomie » au sens où le territoire ne dispose pas des emplois nécessaires pour occuper ses actifs. A titre d'exemple, les déplacements domicile-travail sont effectués à plus de 80% à l'intérieur des périmètres du Sud54 autour de Nancy ou du périmètre du Pôle métropolitain de Clermont-Ferrand.

• Un poids prédominant de la Suisse ... et des déplacements de proximité

- Les déplacements externes de l'ARC sont importants en raison du poids prédominant de la destination Suisse (85% des déplacements externes) et de l'intensité des relations locales observées au sein des unités urbaines d'Evian-Thonon et de Cluses-Bonneville.
- Les déplacements internes à l'ARC sont principalement des déplacements de proximité effectués au sein de la commune de résidence ou de l'intercommunalité de résidence : 75 %



Le territoire de l'ARC, au regard des mobilités domicile-travail (2/3)



- **Le Genevois français, un pôle d'emplois significatif mais insuffisamment autonome pour fournir de l'emploi à l'ensemble de ses actifs :**

Le territoire compte environ 110 000 emplois pour plus de 178 000 actifs :

- Les actifs du territoire sont 89 800 à travailler sur le territoire, 66 500 à travailler sur le Canton de Genève, ~9 000 sur le Canton de Vaud et ~14 000 sur d'autres territoires français
- Les emplois du territoire sont occupés très majoritairement par des habitants du territoire (~80%) mais aussi par des habitants d'autres territoires français (~20 000 venant de Haute Savoie et 1 500 de l'Ain)

- **Le Genevois français est également un territoire traversé par des actifs transfrontaliers en provenance d'Haute Savoie (17 700) et de l'Ain (700)**



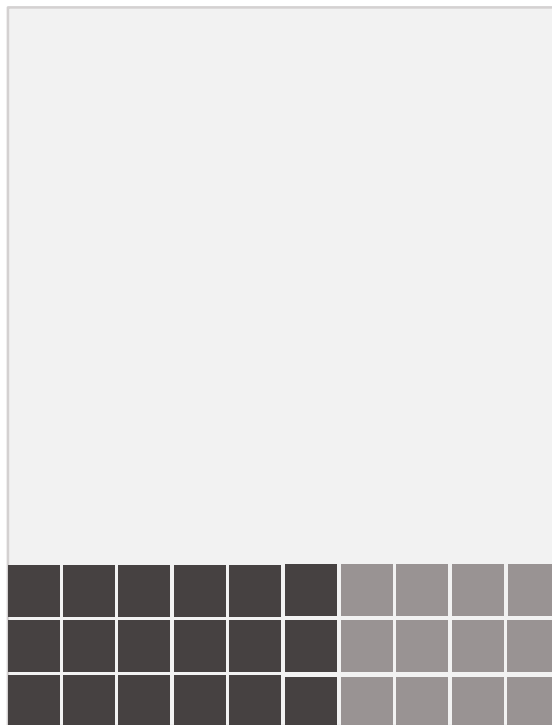
<p>42%</p> <p>Déplacements transfrontaliers</p>	<p>42% de la mobilité domicile-travail globale 74 286 déplacements quotidiens sur le territoire</p> <p>Une mobilité très majoritairement orientée vers le Canton de Genève (66 500 actifs) même si le Canton de Vaud connaît une attraction non négligeable (~9 000 actifs) et croissante</p> <p>Des déplacements de moyenne voire longue distance</p>	
<p>8%</p> <p>Déplacements dans un autre territoire français</p>	<p>8% de la mobilité domicile-travail globale, 14 073 déplacements quotidiens Flux diffus mais marqués par une attraction d'Annecy et les cas particuliers de Thonon et Cluses</p>	
<p>13%</p> <p>Déplacements dans un autre territoire du Genevois français</p>	<p>13% de la mobilité domicile-travail globale 23 414 déplacements quotidiens sur le territoire Des flux qui se concentrent sur des relations bilatérales fortes</p>	
<p>14%</p> <p>Déplacements au sein de son intercommunalité</p>	<p>14% de la mobilité domicile-travail globale 24 782 déplacements quotidiens sur le territoire Une mobilité de proximité entre communes d'un même EPCI</p>	
<p>23%</p> <p>Déplacements au sein de sa commune de résidence</p>	<p>23% de la mobilité domicile-travail globale (35% France métropolitaine) 41 623 déplacements quotidiens sur le territoire</p> <p>Une mobilité locale de grande proximité</p>	<p>Total EPCI 37%</p>



L'EDGT permet la prise en compte de l'ensemble des motifs

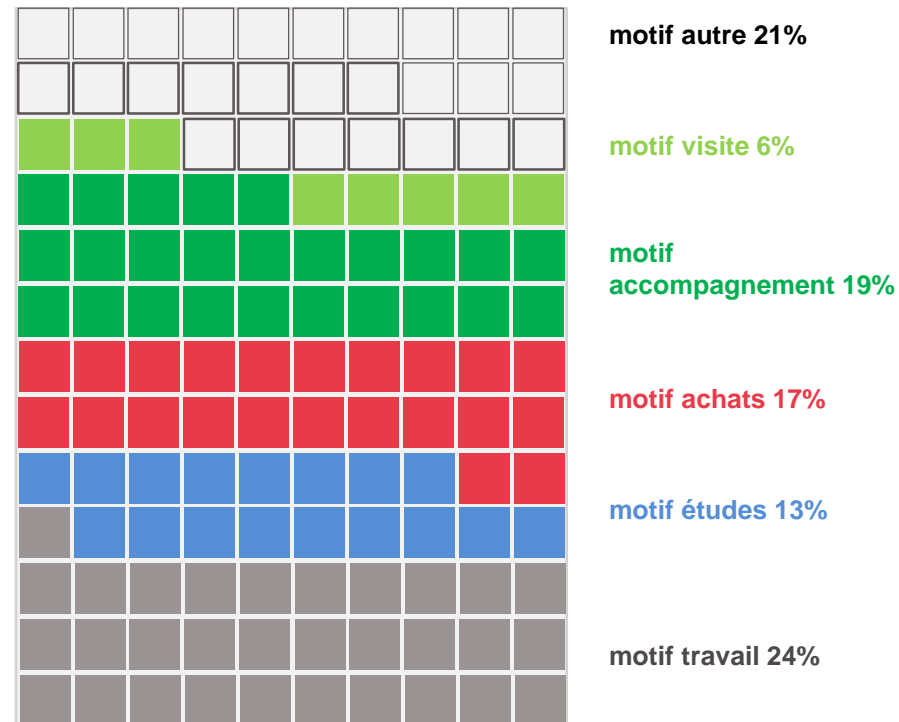
La prise en compte de l'ensemble des motifs de déplacements permet de disposer d'une vision plus complète de la mobilité sur le territoire

PARTIE 1 DU DIAGNOSTIC : INSEE 2012



180 000 ACTIFS soit une estimation de **300 000 DEPLACEMENTS** effectués pour motif **TRAVAIL**

PARTIE 2 DU DIAGNOSTIC : EDGT 2016



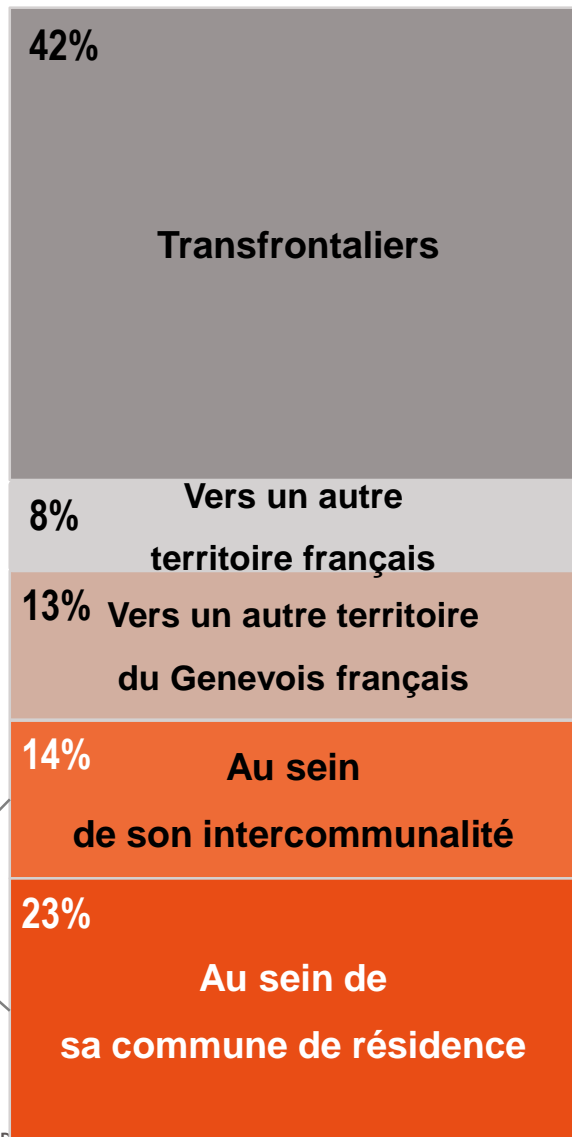
350 000 HABITANTS de plus de 5 ans se déplaçant en moyenne **3,7 fois par jours** soit **1,3 M de DEPLACEMENTS** pour **TOUS MOTIFS**

La prise en compte de l'ensemble des motifs de déplacements renforcent sensiblement l'importance accordée aux déplacements de proximité



PARTIE 1 DU DIAGNOSTIC : INSEE 2012

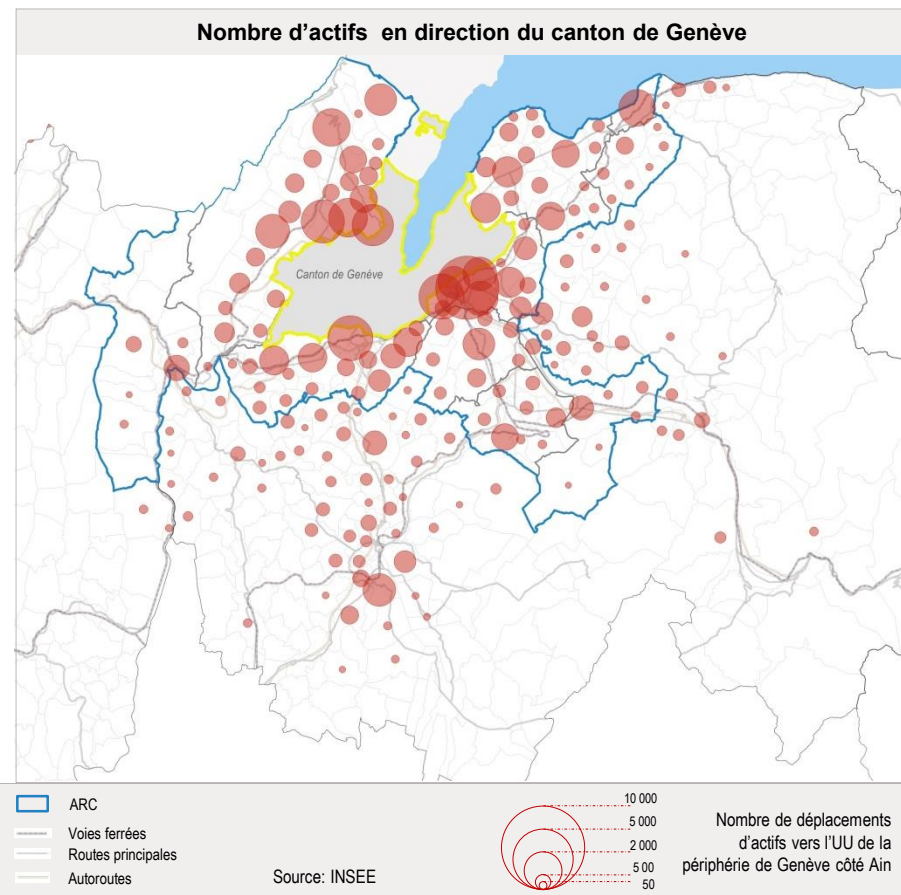
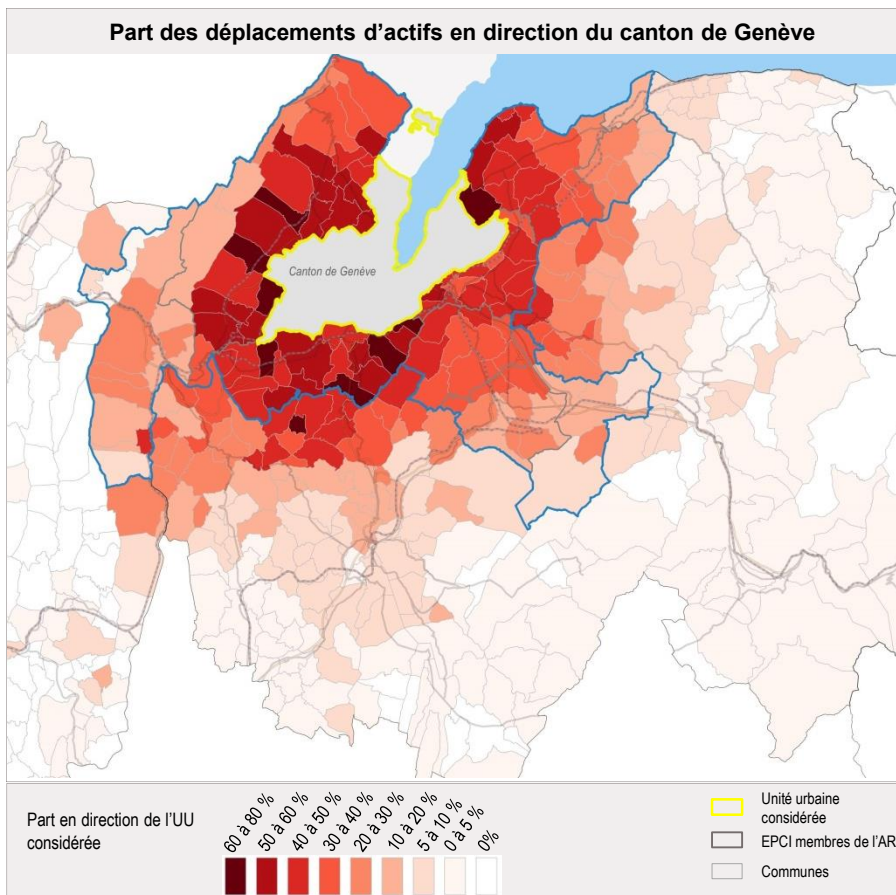
PARTIE 2 DU DIAGNOSTIC : EDGT 2016



- La prise en compte de l'ensemble des motifs de déplacements renforce la logique de proximité :
 - Distance moyenne des déplacements :
 - Domicile travail : 19km
 - Domicile études : 6km
 - Domicile achats : 5km
 - Domicile accompagnements : 4km
 - En semaine, la moitié des déplacements font moins de 3km
- Cette approche renforce la pertinence des périmètres des EPCI et du Genevois français pour organiser les mobilités :
 - 76% des déplacements sont effectués au sein de l'ARC
 - 67% sont des déplacements de proximité effectués au sein de l'EPCI
 - La dimension transfrontalière et la relation avec les autres territoires français apparaissent minorées

Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

L'attraction professionnelle relative du Canton de Genève (1/10)



Cf annexe
Evolution de la
mobilité
transfrontalière

Genève exerce une attraction extrêmement forte sur l'ensemble du territoire de l'ARC. La totalité des communes de l'ARC (à 2 exceptions près) connaissent une attraction significative du Canton de Genève avec **au moins 10% des actifs qui y travaillent**. Néanmoins, ceci n'exclut pas des effets différenciés selon les territoires. On observe ainsi un phénomène classique d'attraction alvéolaire :

- Une **première couronne** de communes au sein desquelles **plus de 40% des actifs** travaillent sur le canton de Genève
- Une **seconde couronne** de communes au sein desquelles **entre 5% et 40% des actifs** travaillent sur le canton de Genève

L'étude du nombre de déplacements au départ de chaque commune (carte de droite) rend compte du nombre très important d'actifs se déplaçant vers le Canton :

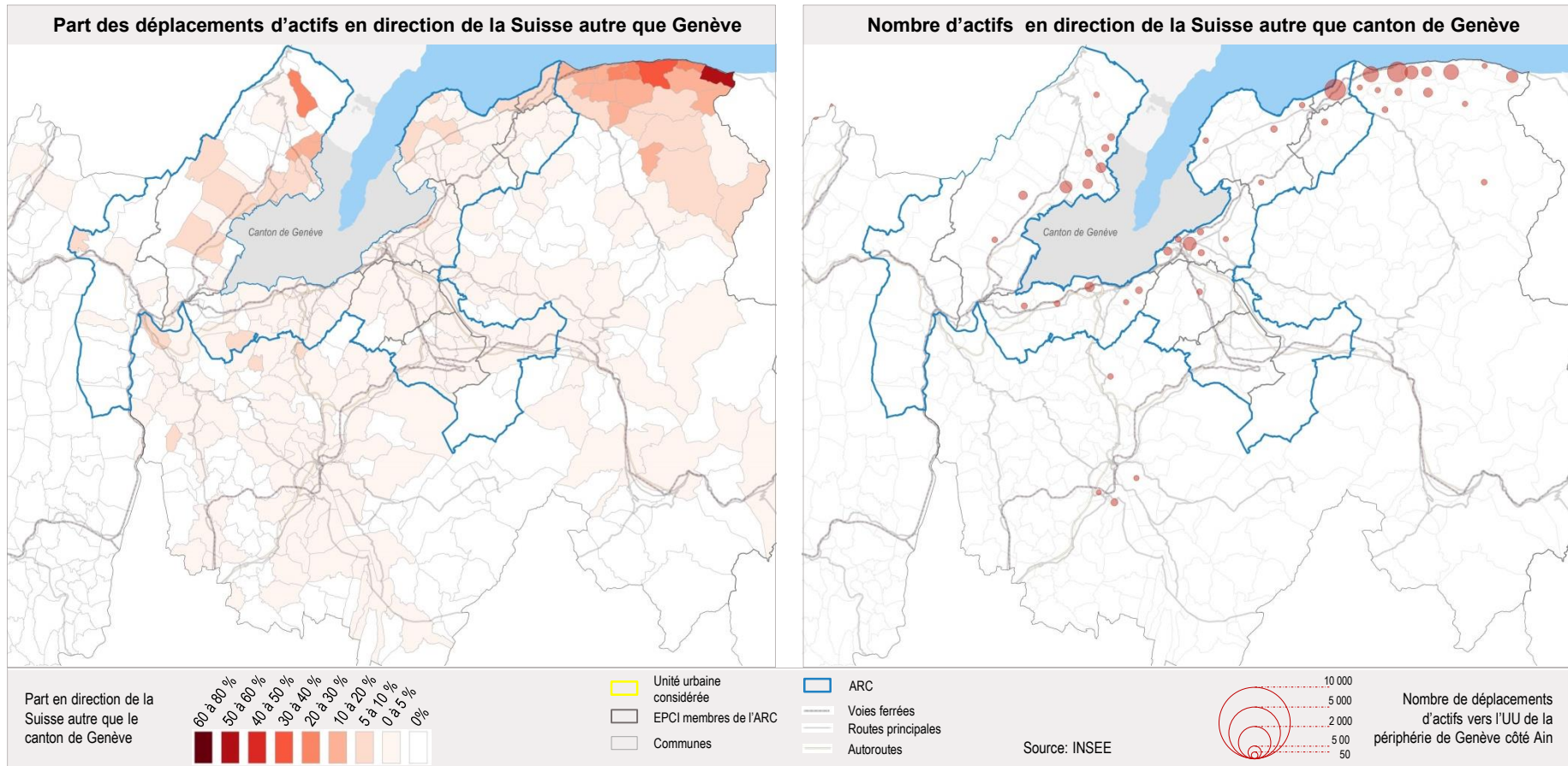
- Depuis les communes limitrophes du Canton: Annemasse, Gaillard, St Julien en Genevois, Ferney-Voltaire, St Genis Pouilly notamment
- Depuis les polarités secondaires plus éloignées du Canton: Thonon-les-Bains, Gex, Divonne
- Depuis les communes stratégiquement placées le long des axes de transport (gare TER, accès autoroute) sur le périmètre de l'ARC (La Roche-sur-Foron, Reignier, Sciez, Bellegarde) ou non (Annecy principalement)

L'observatoire statistique transfrontalier a mis en lumière la croissance spatiale du nombre d'actifs transfrontaliers entre 2007 et 2012 sous l'effet de l'extension de la zone d'influence de Genève, notamment autour d'Annecy: le territoire de l'ARC devient ainsi « un territoire traversé » quotidiennement.



Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

L'attraction professionnelle relative des territoires suisses hors Canton Genève (2/10)



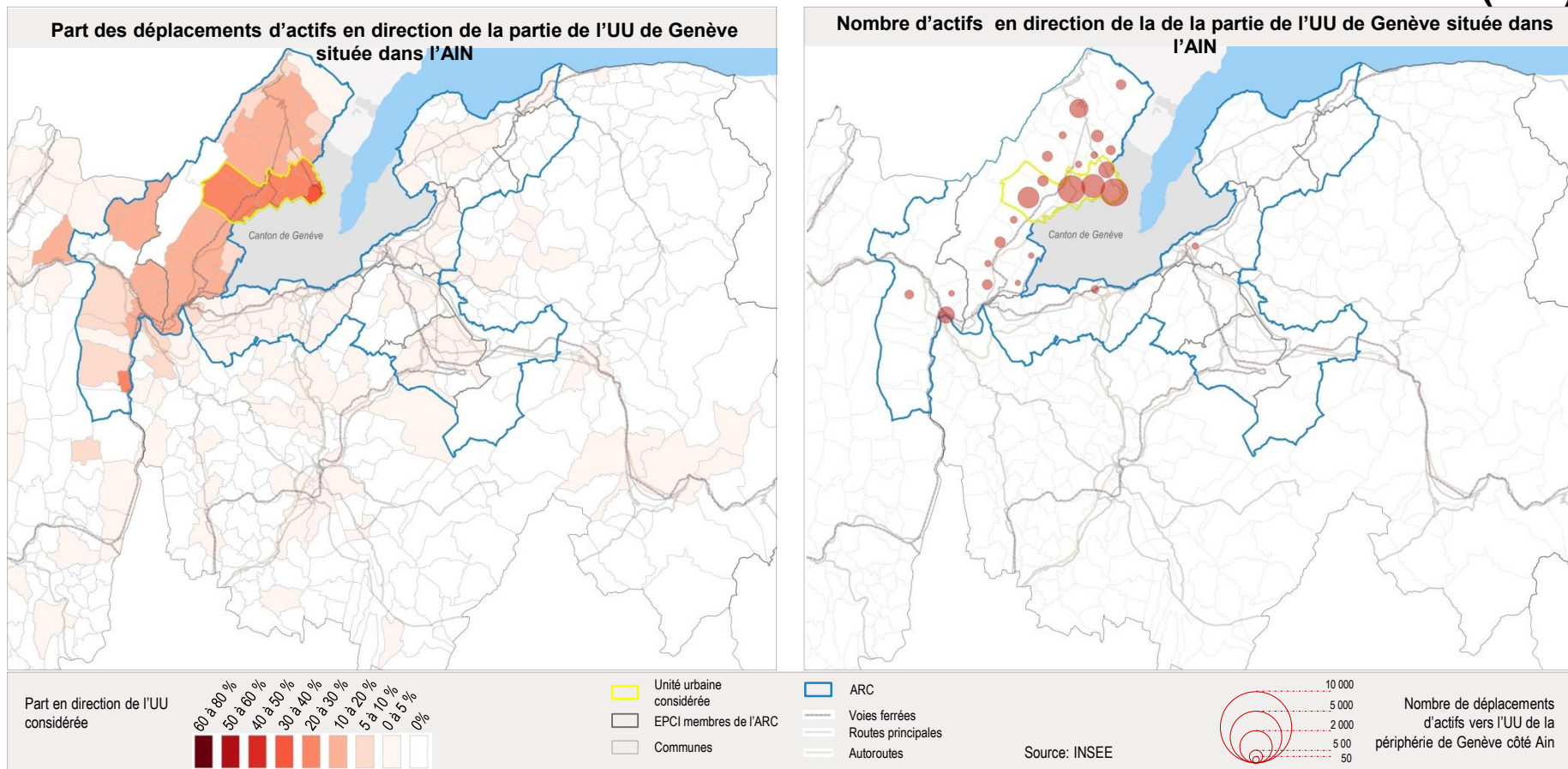
La relation aux autres territoires Suisses est moins structurante pour le territoire de l'ARC.

Le **Canton de Vaud exerce néanmoins une attraction non négligeable pour certaines communes du territoire**. C'est le cas pour quelques communes du Pays de Gex en raison de la forte proximité (avec plus de 30% des actifs de Divonne s'y déplaçant quotidiennement, 5 à 10% pour sept communes), le nord du Bas Chablais et la ville de Thonon du fait de la desserte performante permise par les navettes lacustres.

En terme de volumes le constat diffère légèrement. La ville de Thonon compte un nombre non négligeable d'actifs travaillant dans le Canton de Vaud ainsi que quelques communes limitrophes du canton de Genève (Annemasse, St Genis, Prévessins-Möens, St Julien).

Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

L'attraction professionnelle relative de la partie française côté Ain de l'UU de Genève (3/10)



La périphérie de Genève située dans l'Ain polarise une part importante des actifs des communes du **Pays de Gex** (avec, pour la plupart des communes, **plus de 20% des actifs** qui s'y rendent) mais également du **Pays Bellegardien** (la moitié des communes ont **entre 10 et 30% de leurs actifs** qui s'y déplacent). La proximité des communes de St Genis, Prévessin-Moëns et du Ferney-Voltaire avec le Cercle de l'Innovation et l'aéroport en font des territoires de l'ARC très attractifs en termes d'emplois. L'indicateur Population+Emploi cumulé sur ces trois communes est l'un des plus élevés de l'ensemble de l'ARC

En termes de volumes, on peut noter l'importance

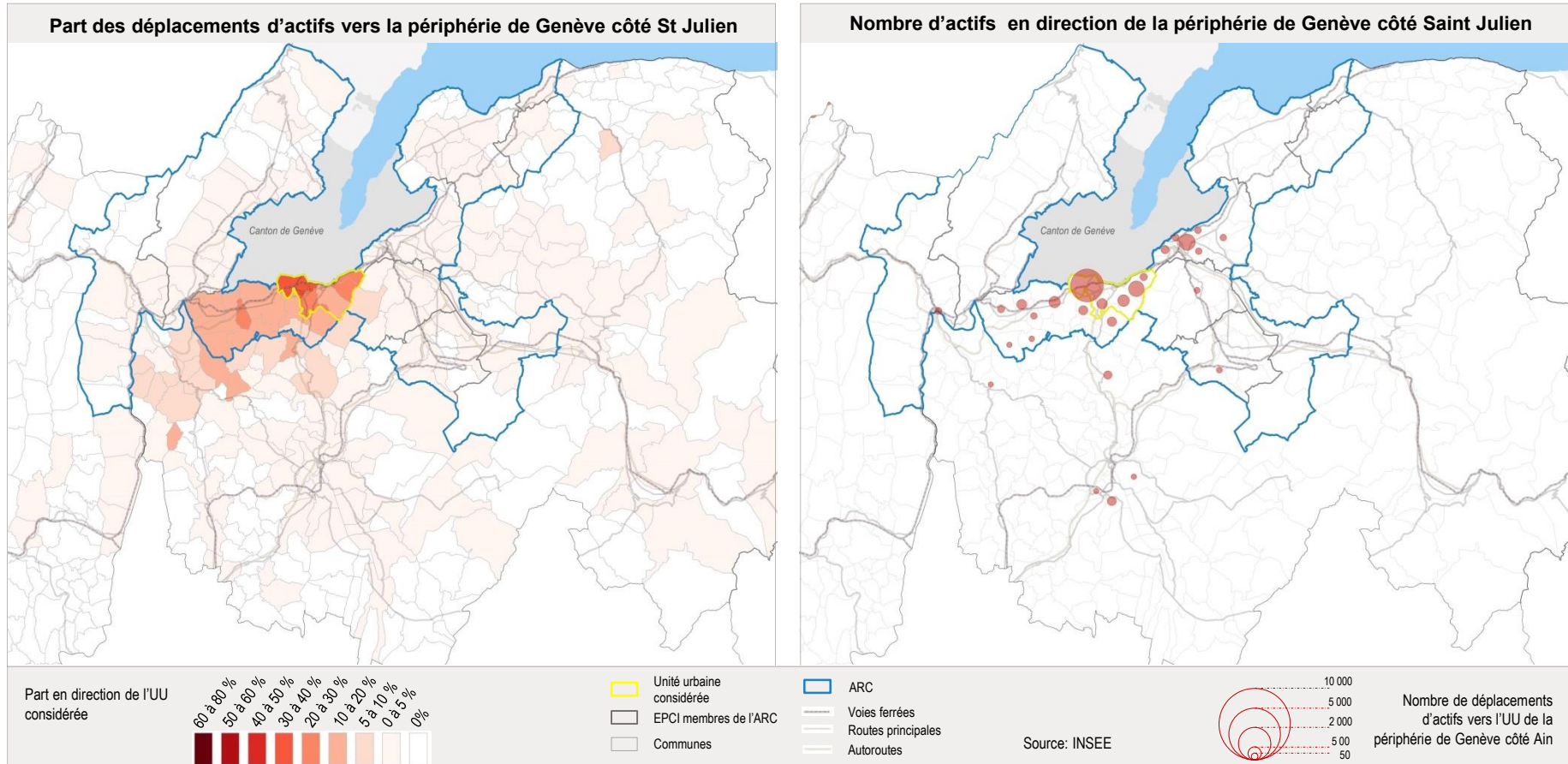
- des déplacements à l'intérieur de cette unité urbaine (environ 1 500 déplacements pour trois de ces communes) dont les volumes sont comparables avec ceux des déplacements vers Genève.
- depuis certaines polarités externes comme celle de Gex (environ 600 déplacements) et celle de Bellegarde (environ 500 déplacements).

Il s'agit donc là d'une réelle polarité qui exerce une attraction non négligeable sur la partie nord du territoire de l'ARC.



Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

L'attraction professionnelle relative de l'UU de St Julien (4/10)



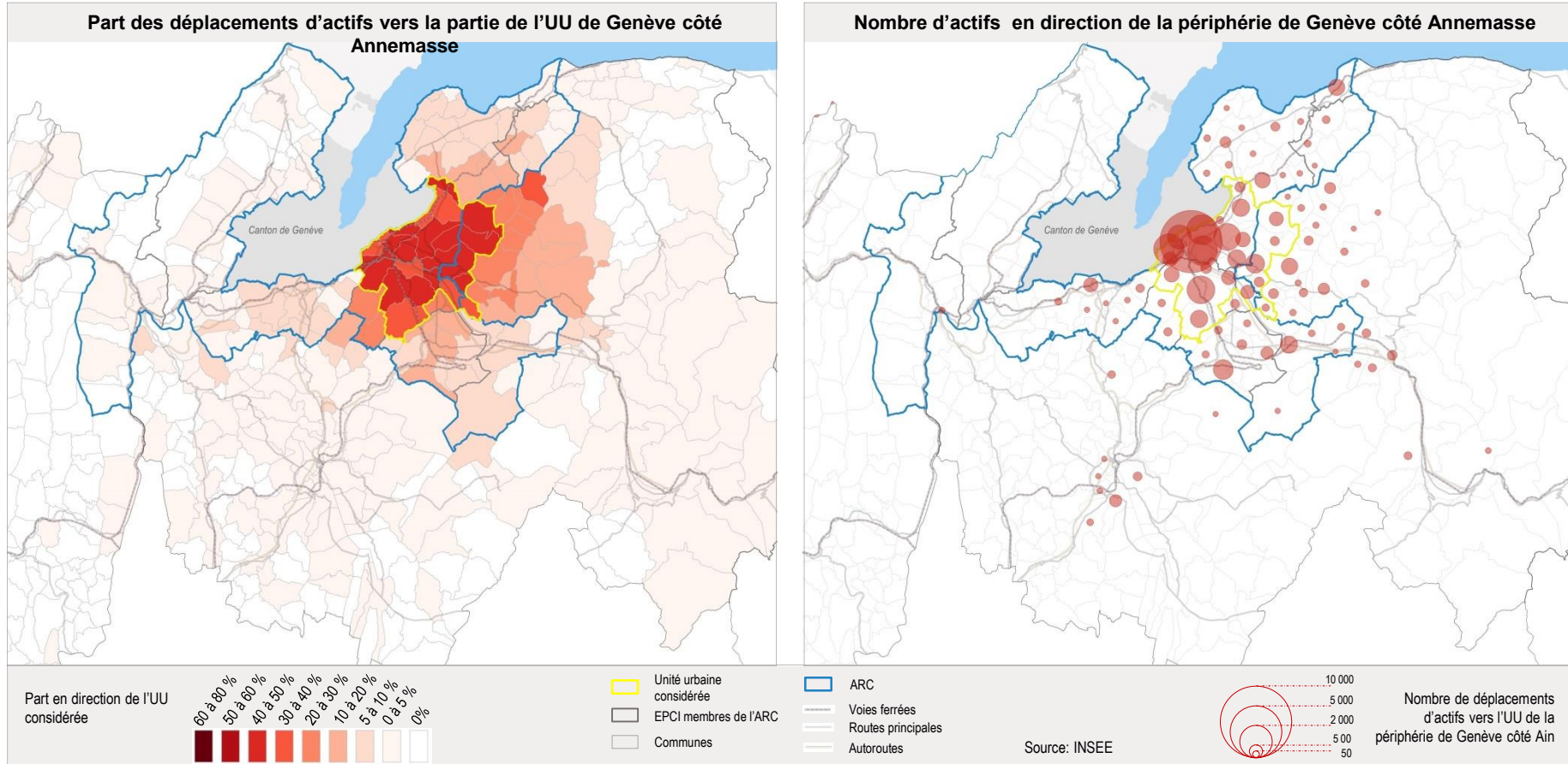
L'unité urbaine de St Julien, qui constitue la périphérie sud du canton de Genève, polarise l'ensemble du territoire de la **CC du Genevois** avec une majorité de communes ayant **entre 100 et 500 actifs** s'y rendant quotidiennement, avec une plus forte concentration le long de l'autoroute. Ces flux restent modestes comparé à d'autres polarités de l'ARC.

Cette aire urbaine attire également un nombre important d'actifs habitant dans **l'agglomération d'Annemasse** avec **500 déplacements d'actifs** venant de la commune d'Annemasse seule et 100 déplacements pour chacune des cinq communes limitrophes d'Annemasse.

Ainsi, on peut en déduire que le technopôle d'Archamps, zone d'activité de rang métropolitain, qui concentre un nombre significatif d'emplois (1 800 emplois soit 16% des emplois de la CC du Genevois), attire des actifs résidents dans une relative proximité, principalement sur la CC du Genevois et sur celle d'Annemasse, ainsi que sur l'axe autoroutier Annecy-Genève.

Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

L'attraction professionnelle relative de la partie française côté Annemasse de l'UU de Genève (5/10)



L'unité urbaine d'Annemasse, correspondant à la périphérie Est du Canton de Genève, est le sous-ensemble territorial le plus peuplé et proposant le nombre d'emplois le plus élevé du territoire de l'ARC.

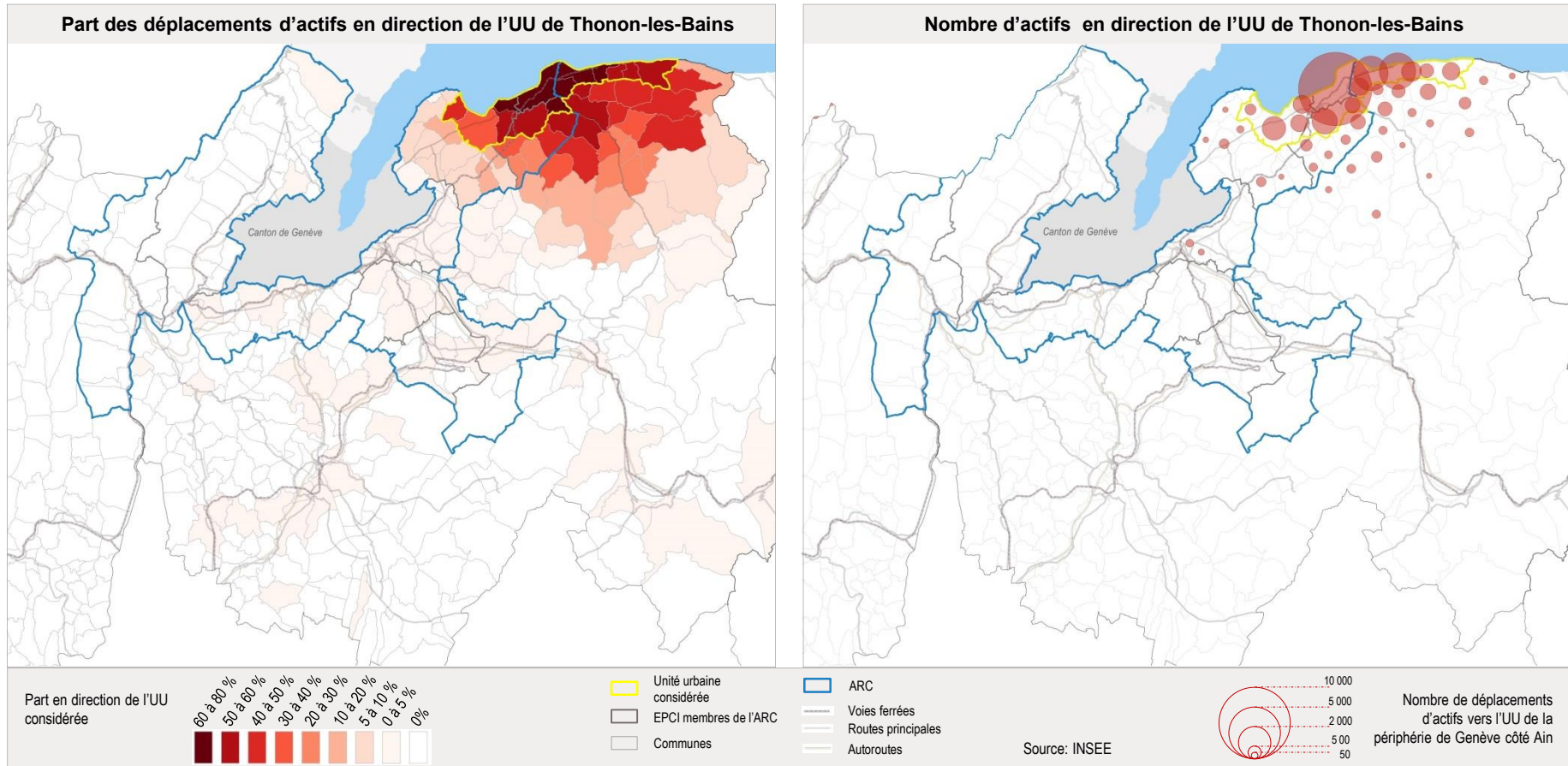
De nombreuses communes de l'ARC comptent entre 100 et 500 actifs qui se déplacent vers l'agglomération annemassienne (CC du Genevois, CC Arve et Salève, sud du Bas-Chablais, Pays Rochois) ce qui est significatif. Par conséquent, ce territoire constitue **une véritable centralité qui rayonne largement au-delà de son périmètre institutionnel**. Toutefois, l'on constate que cette influence connaît une véritable limite à l'Ouest du territoire puisque l'influence d'Annemasse sur les territoires de l'Ain de l'ARC est quasi nulle.

Son aire d'influence dépasse les limites institutionnelles de l'ARC pour atteindre notamment le territoire de la CC des Quatre Rivières où la part et le nombre d'actifs se rendant dans l'aire urbaine annemassienne sont tout deux relativement importants.



Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

L'attraction professionnelle relative de l'UU Thonon-Evian (6/10)



L'unité urbaine de Thonon-les-Bains occupe une place singulière au sein de l'ARC principalement en raison de **sa localisation périphérique** qui s'étend au-delà du périmètre de l'ARC le long des rives du lac Léman.

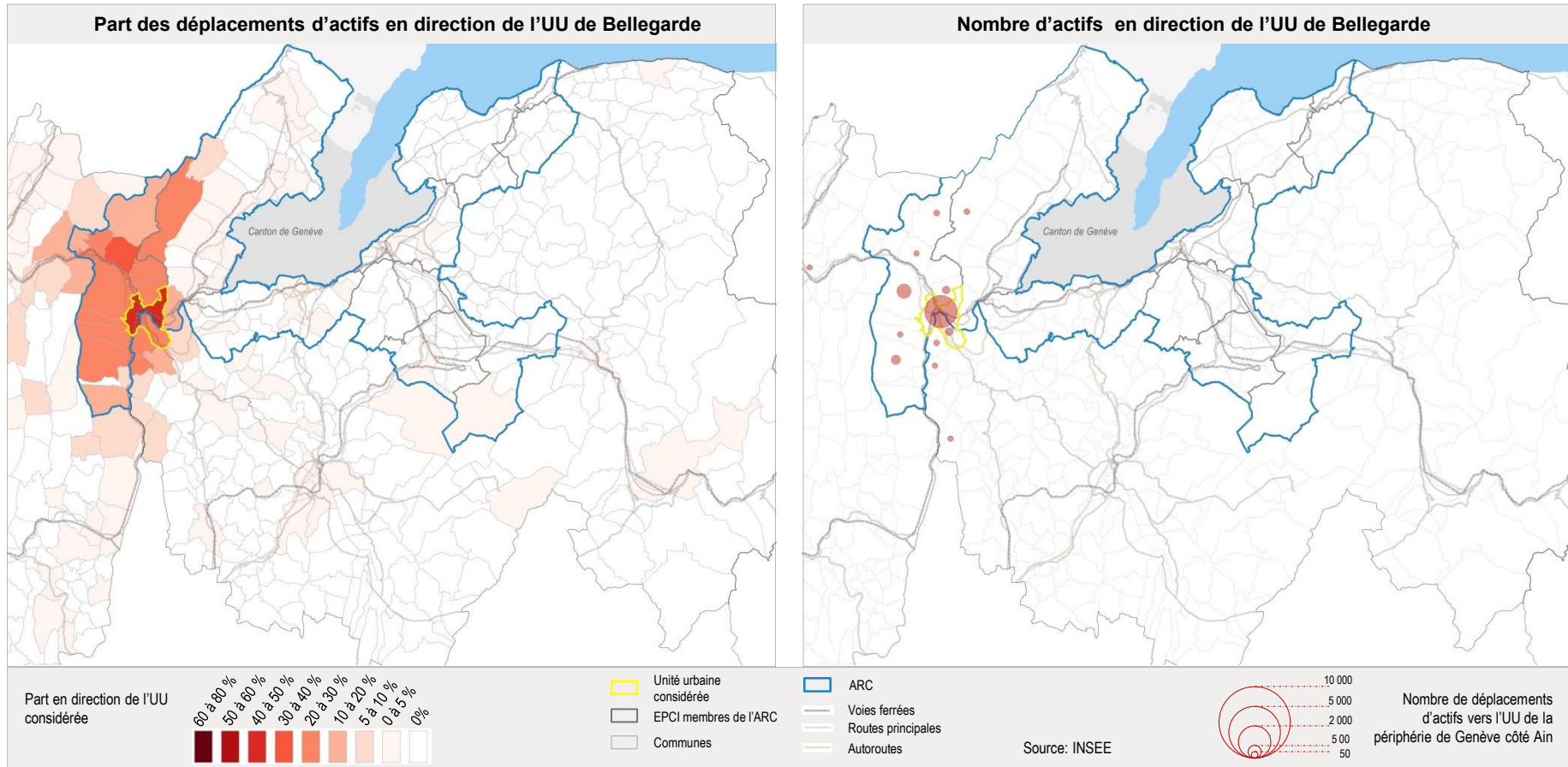
Elle constitue **une polarité de référence** pour les territoires du Bas Chablais (de 10% à 50% des actifs qui y travaillent) et des Collines du Léman (de 10% à 50% des actifs qui y travaillent). Son attraction ne s'étend pas plus sur le périmètre de l'ARC. Ainsi l'unité urbaine de Thonon constitue une centralité certaine en raison de son poids démographique et des emplois qui y sont offerts mais une centralité qui reste périphérique et dont l'influence ne s'étend pas au-delà du périmètre du futur ensemble intercommunal Chablais-Colline du Léman-Thonon.

Toutefois, l'influence de ce territoire est majeur sur le territoire du Chablais autour d'Evian situé à l'extérieur de l'ARC. On observe ici une forte intensité des échanges.



Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

L'attraction professionnelle relative de l'UU de Bellegarde (7/10)



L'unité urbaine de Bellegarde est une polarité secondaire de l'ARC.

Bellegarde constitue **une centralité régionale mais dont le rayonnement est très local** et principalement concentré sur le périmètre de l'EPCI auxquelles s'ajoutent toutefois les communes de la vallée de la Valserine appartenant à la CC de Gex.

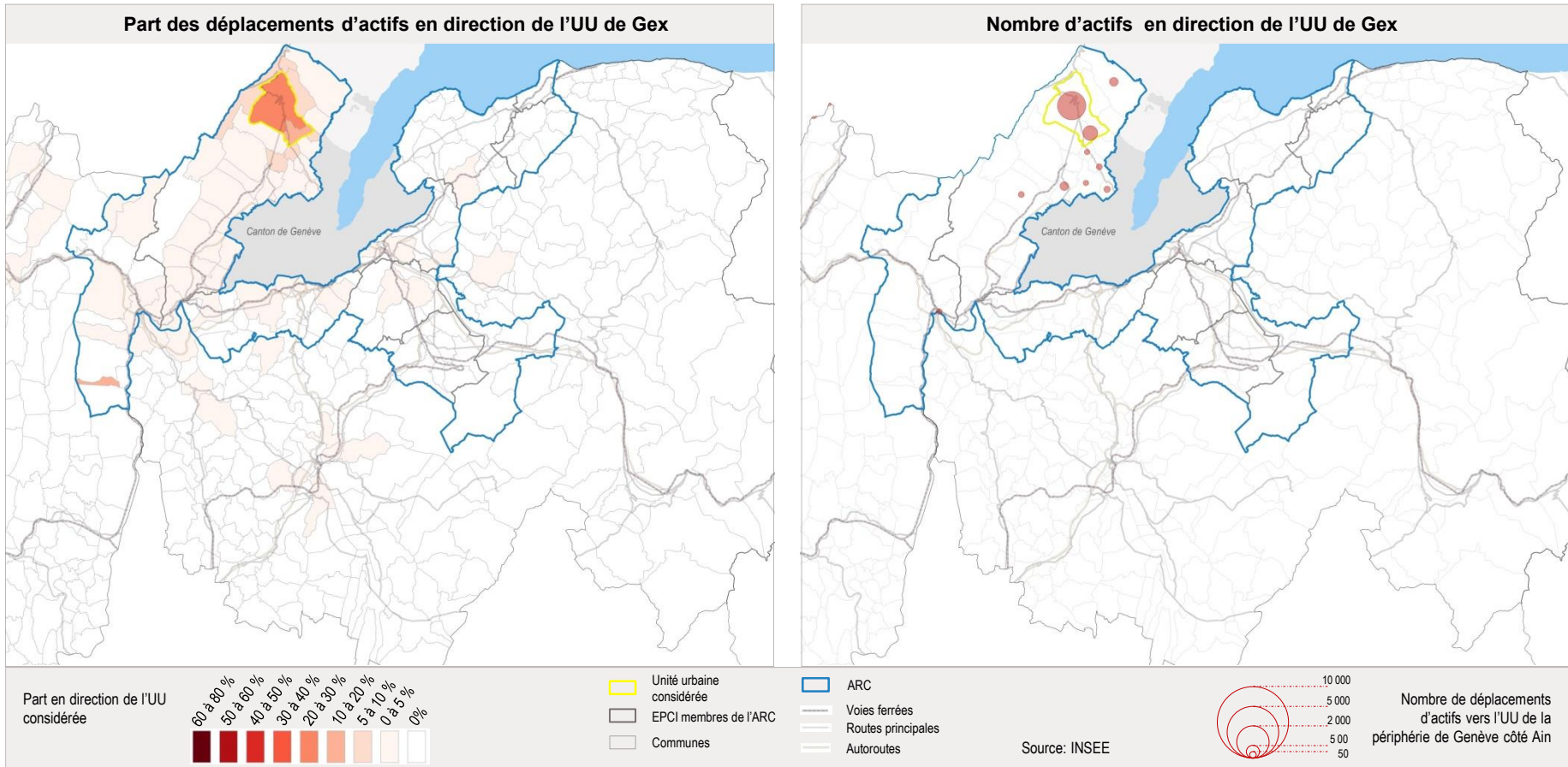
L'influence de Bellegarde ne s'étend pas de manière significative sur les autres EPCI de l'ARC.

Le rayonnement de Bellegarde s'étend légèrement au sud au-delà du périmètre de l'ARC et principalement avec la commune Eloise qui fait partie de la même unité urbaine mais qui n'est pas membre de la CC du Pays Bellegardien et donc de l'ARC.



Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

L'attraction professionnelle relative de l'UU de Gex (8/10)



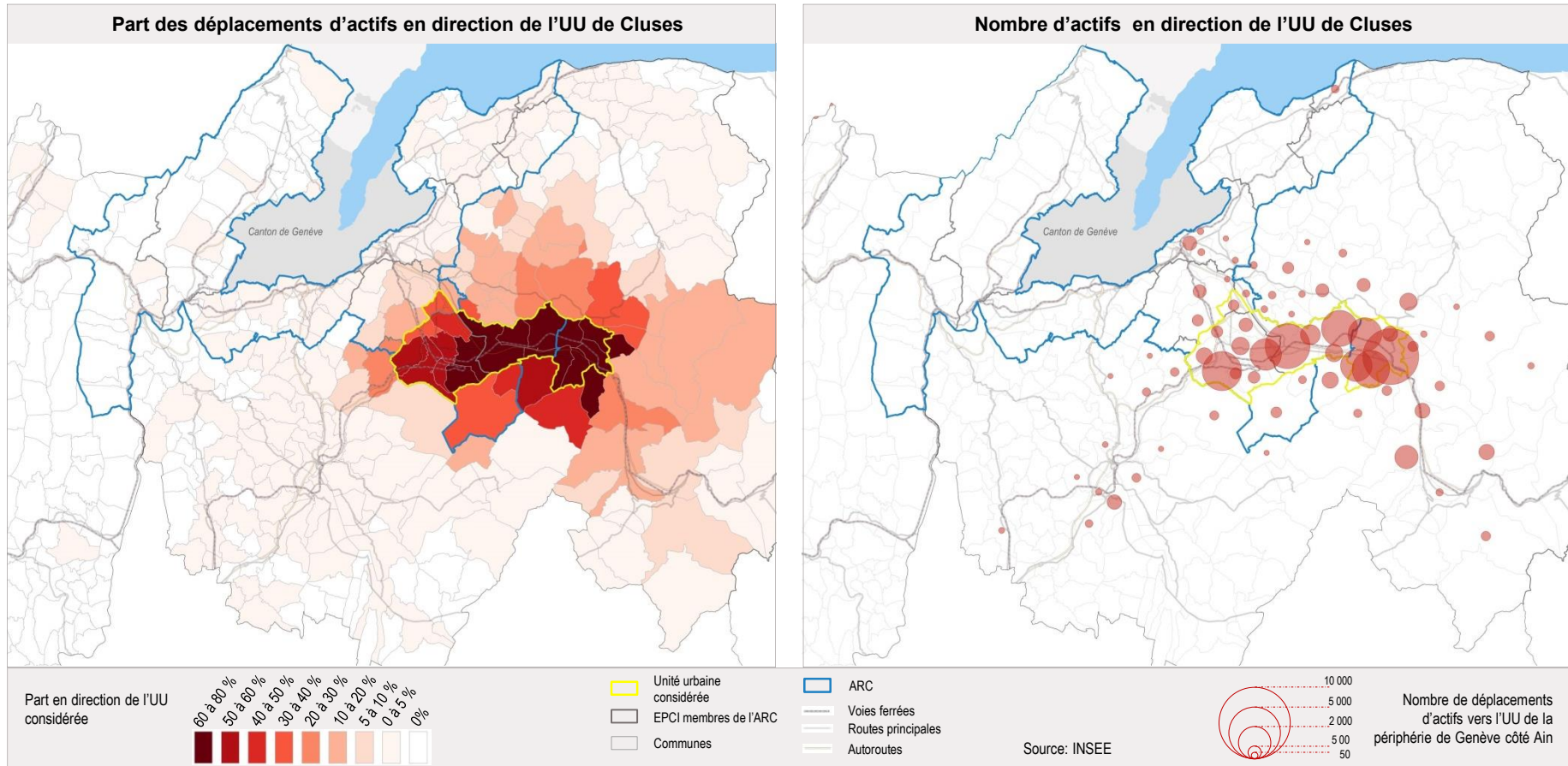
L'unité urbaine de Gex est une petite taille et constitue **une polarité secondaire de l'ARC**.

Son influence est limitée aux communes limitrophes et correspond à des flux de faible quantité (bien inférieurs à 100).



Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

L'attraction professionnelle relative de l'UU Cluses-Bonneville (9/10)



L'unité urbaine de Bonneville-Cluses occupe une place singulière au sein de l'ARC principalement en raison de **sa localisation périphérique** qui s'étend au-delà du périmètre de l'ARC le long du continuum urbain de la vallée de l'Arve.

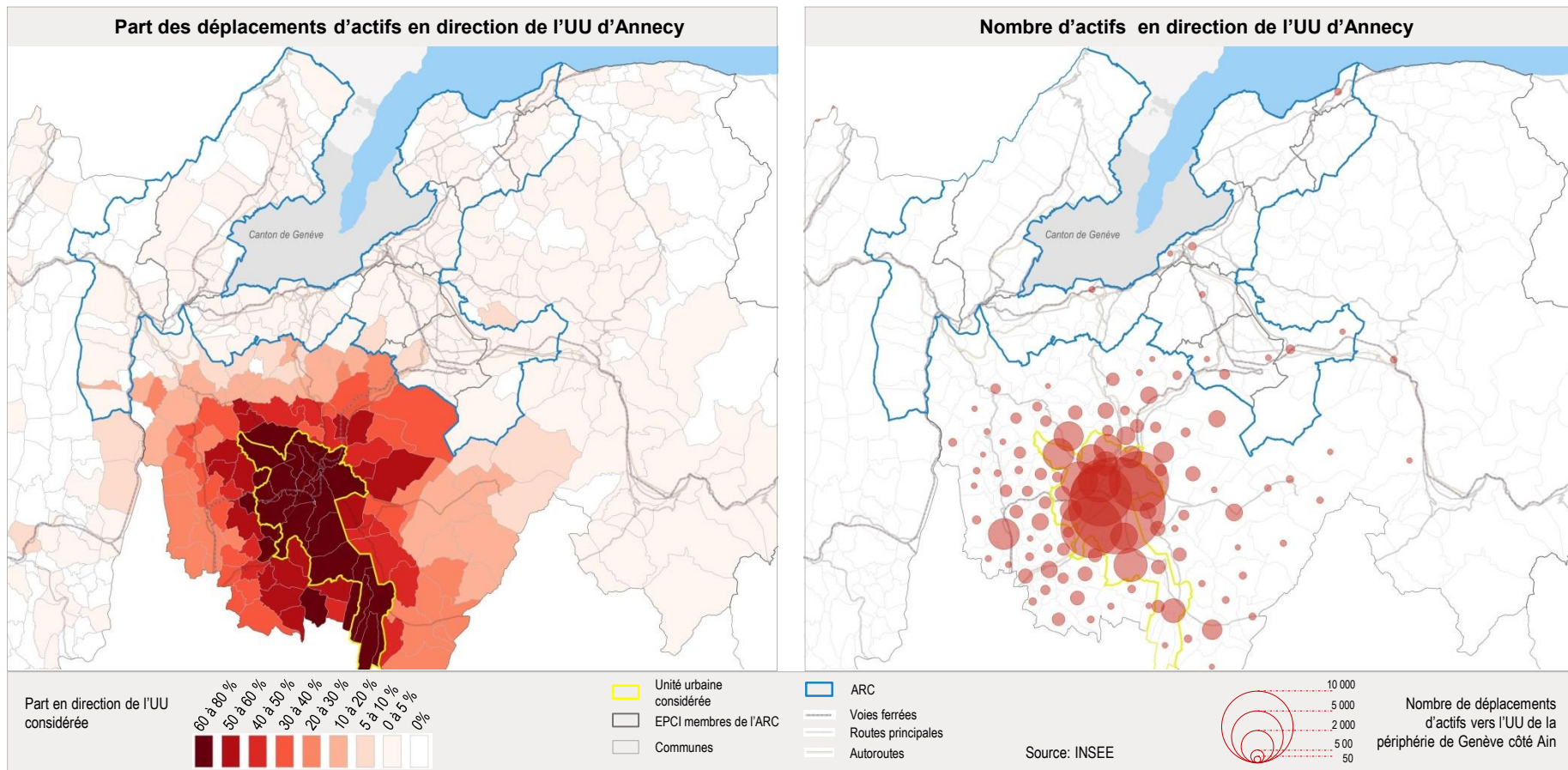
Ce continuum urbain correspond à un bassin d'emploi important situé dans la vallée de l'Arve et marqué traditionnellement par la présence d'une industrie structurante (le décolletage).

Son influence est significative et s'étend bien au-delà du périmètre de l'ARC le long de la vallée de l'Arve mais également sur le périmètre de la CC des 4 Rivières et le long des axes routiers jusqu'à Annemasse.

Ainsi, elle concentre des flux importants venant de la CC Arve et Salève et de l'agglomération d'Annemasse (plusieurs communes accueillent entre 100 et 500 actifs se déplaçant vers cette unité urbaine). On observe également des flux non négligeables sur l'axe routier séparant Bonneville d'Annecy.

Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

L'attraction professionnelle relative d'Annecy (10/10)



L'unité urbaine d'Annecy a une influence paradoxale sur le territoire de l'ARC.

Elle reste limitée (seules trois communes de l'ARC ont plus de 5% de leurs actifs qui travaillent dans cette unité urbaine) mais concerne néanmoins **la quasi-totalité des communes de l'ARC** compte des résidents travaillant à Annecy.

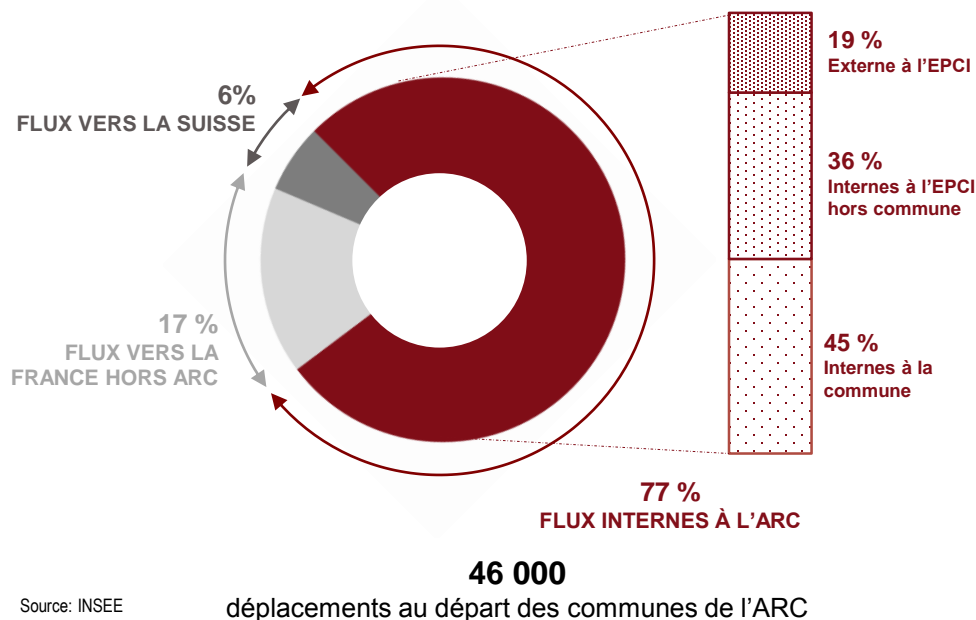
Ceci contribue à représenter des flux significatifs (de l'ordre de 2 000 déplacements par jour) mais très dispersés. Les volumes induits sont maximums dans la vallée de l'Avre et à Annemasse mais restent toutefois relativement faibles (moins de 100 déplacements quotidiens pour quelques communes).

Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

Les spécificités et les enjeux de la mobilité scolaire



Les enjeux de la mobilité scolaire de l'ARC en chiffres



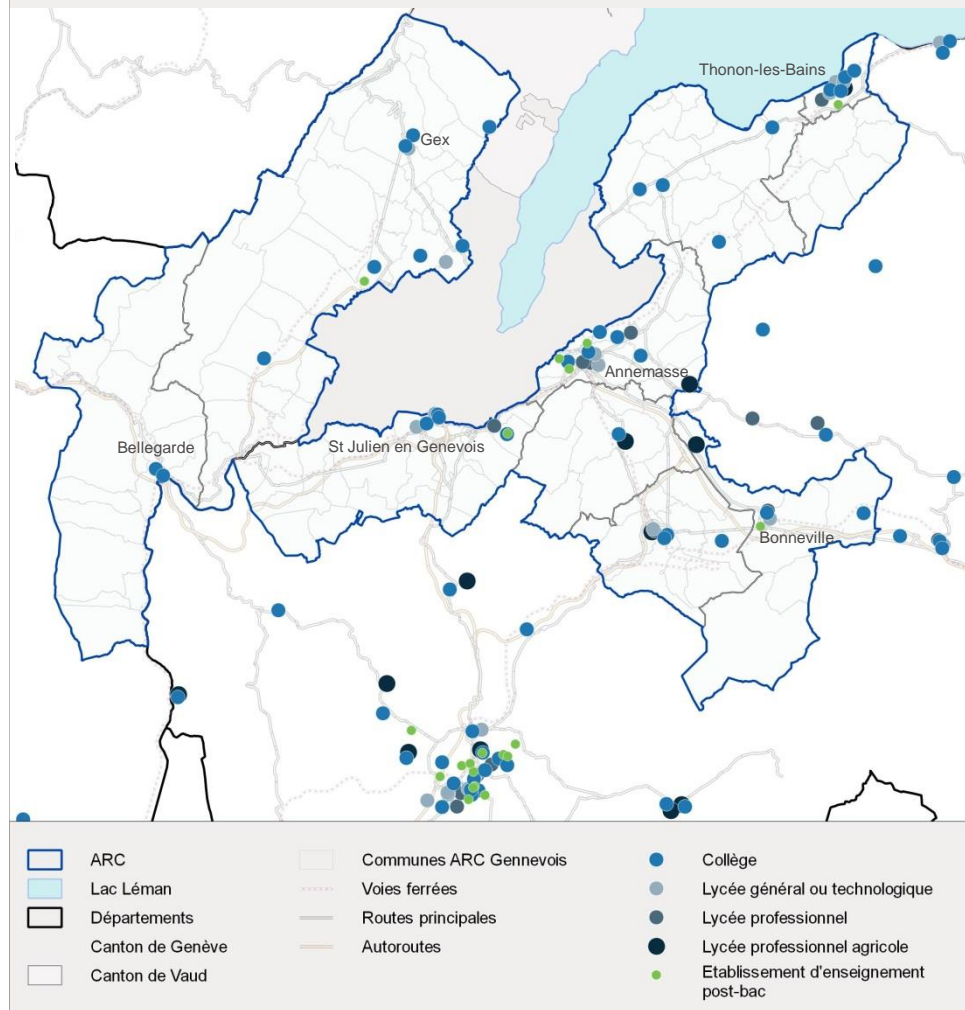
On retient ici les flux de la mobilité scolaire correspondant aux personnes de plus de 11 ans (les moins de 11 ans ayant pour la plupart une mobilité très locale de proximité).

Ces flux représentent environ **46 000 déplacements quotidiens soit 25% des flux professionnels en volume**. Il s'agit donc d'une mobilité non négligeable à l'échelle de l'ARC.

La mobilité scolaire présente une structure très différente de la mobilité professionnelle. Par définition, le phénomène transfrontalier est marginal (6% des flux) et les flux sont très majoritairement situés sur le périmètre de l'ARC (77% des flux scolaires) et attirés par les principales polarités françaises (55% sont extra-communales). Les autres territoires français (principalement Annecy) attirent la quasi-totalité de l'enseignement post-bac

Ces flux scolaires contribuent fortement à structurer les territoires en bassins de vie autour des centralités.

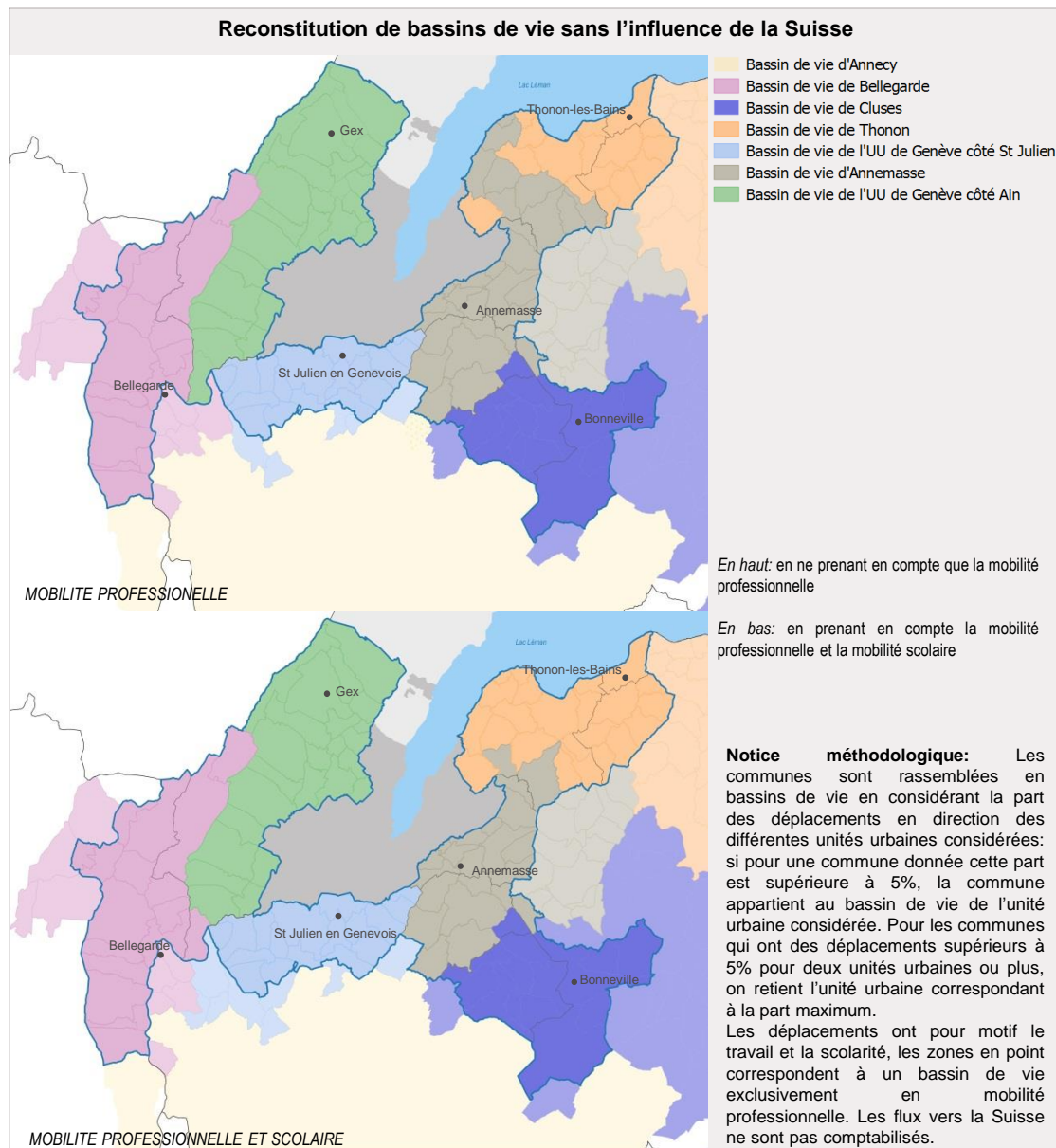
La localisation des principaux équipements scolaires (Base BPE INSEE)





Les enjeux de mobilité : vers l'identification de bassins de vie

Des déplacements qui dessinent des bassins de vie



Des déplacements qui s'organisent autour des unités urbaines ...

La présentation de l'attraction différenciée des communes du territoire, de Haute Savoie et de l'Ain à chaque unité urbaine du territoire mettent en évidence le fait **qu'aucune de ces unités urbaines n'exerce d'attraction sur l'ensemble du territoire du Genevois français et que chacune polarise un bassin plus ou moins vaste**, confirmant ainsi l'armature urbaine du territoire.

... et sont constitutifs de bassins de vie :

Nous avons reconstitué des bassins de mobilité à partir de l'orientation préférentielle de chaque commune à partir des flux domicile-travail et des flux scolaire. L'OST a mené un exercice similaire en identifiant des micro-réseaux au sein de la zone d'emploi du Genevois français. Les résultats sont extrêmement convergents. Ils permettent donc d'identifier **des bassins de mobilité à l'intérieur desquels les échanges sont intenses et cohérents**. Il est important de noter que ces bassins ignorent les périmètres institutionnels des EPCI ou des AOM.

Ces bassins de vie livrent quelques enseignements sur les fonctionnements du territoire et l'organisation des coopérations transports :

- Les communes de la Valserine sont orientées de manière préférentielle vers Bellegarde ;
- Les bassins de vie du Genevois et d'Annemasse polarisent des espaces externes à l'ARC ;
- Le territoire de la CC d'Arve et Salève est totalement orientée (à l'exception d'une commune) vers la CC d'Annemasse ;
- Le Bas Chablais est partagé entre une influence vers Annemasse et vers Thonon. En prenant en compte uniquement les flux domicile-travail la quasi-totalité de la « presqu'île » serait sous l'influence préférentielle d'Annemasse, c'est la prise en compte des flux scolaires qui réorientent ces communes vers Thonon.



Des ensembles territoriaux qui possèdent des profils sociodémographiques différents ...

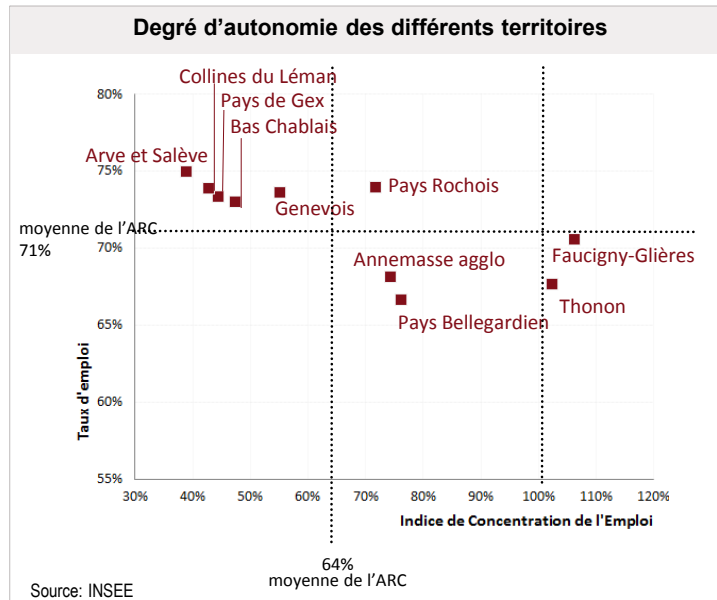
Les territoires présentent des profils et des degrés d'autonomie assez différents en fonction de leur capacité à constituer des pôles d'emplois, à savoir des lieux qui attirent des actifs ou au contraire des territoires plus résidentiels qui « apportent » des actifs aux territoires plus riches en emplois.

On peut distinguer ainsi aisément distinguer des pôles d'emplois relatifs que sont la ville de Thonon et le territoire de la CC de Faucigny-Glières et des territoires plus résidentiels comme ceux d'Arve et Salève, des Collines du Léman, du Pays de Gex ou encore du Bas Chablais.

... qui créent une hiérarchisation des enjeux de mobilités différente selon les territoires :

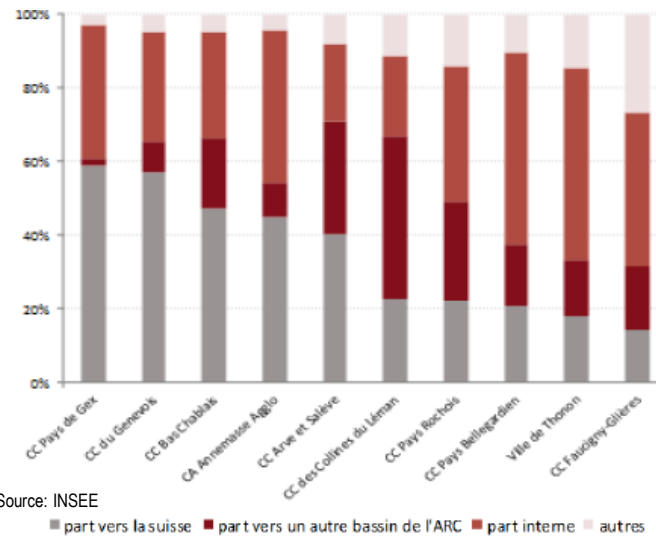
Les profils sociodémographiques des territoires ainsi que la proximité à Genève contribuent à définir une hiérarchisation des enjeux spécifique à chaque territoires ce qui induit des attentes différentes des habitants et des élus en matière de structuration des mobilités aux différentes échelles.

Ainsi, aux deux extrêmes, le Pays de Gex (1 actif sur 2 transfrontalier, des flux internes et peu d'autres échanges) partage légitimement des objectifs différents de ceux du territoire de Faucigny-Glières (une part de déplacements internes importants, une liaison structurante avec Cluses, et des échanges non négligeables avec les autres territoires du Genevois français et avec la Suisse).



Source: INSEE

Répartition relative des flux domicile-travail pour chaque EPCI



Source: INSEE

Taux d'emploi:

Actifs occupés >15 ans / population 15-64 ans

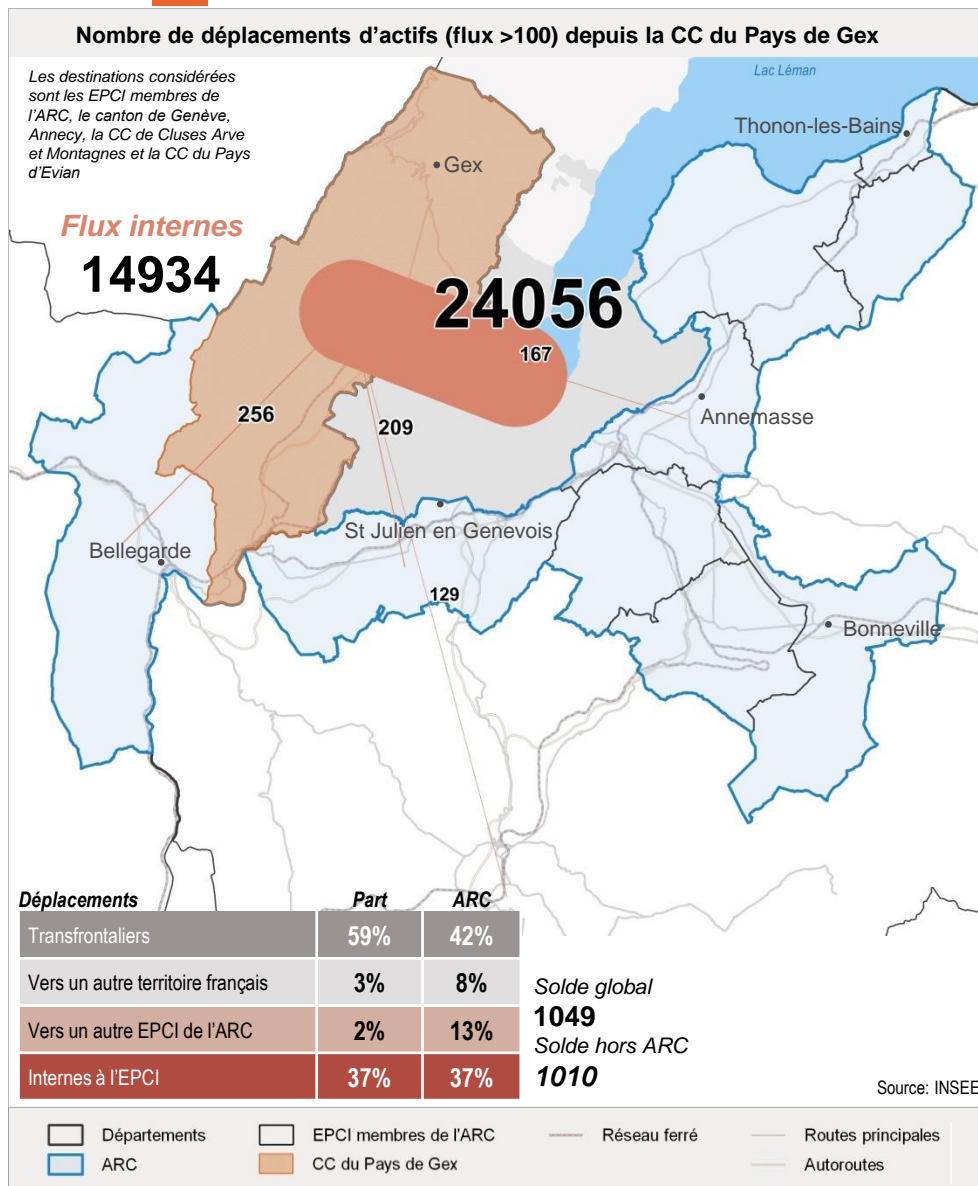
ICE:

Emplois au lieu de travail / actifs occupés >15 ans



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail entre EPCI

Caractérisation des enjeux par territoire (1/10)



Enjeux pour la CC du Pays de Gex :

- **Mobilité avec la Suisse:**

Au départ de la CC du Pays de Gex, 58% des déplacements se font avec la Suisse soit environ 24 000 déplacements quotidiens. La connexion avec la Suisse est donc un enjeu majeur pour le territoire. La liaison avec la Suisse a la particularité d'être orientée avec le Canton de Genève et avec le Canton de Vaud. La liaison avec Genève était encore largement majoritaire en 2012 mais le Canton de Vaud concentre la quasi-totalité de la croissance des frontaliers selon les acteurs du territoire.

- **Bassins de mobilité de proximité:**

Les flux internes constituent 36% des déplacements avec environ 15 000 déplacements quotidiens : il s'agit donc là aussi d'un enjeu majeur bien que plus difficile à caractériser parce que diffus et en raison du caractère périurbain du territoire.

- **Mobilité entre les bassins du Genevois français:**

Les actifs du Pays de Gex sont peu nombreux à travailler sur d'autres territoires du Genevois français. Seul les territoires des CC de Bellegarde et du Genevois (environ 200 flux quotidiens chacune) sont concernés. Les communes de la vallée de la Valserine regardent ainsi principalement vers Bellegarde.

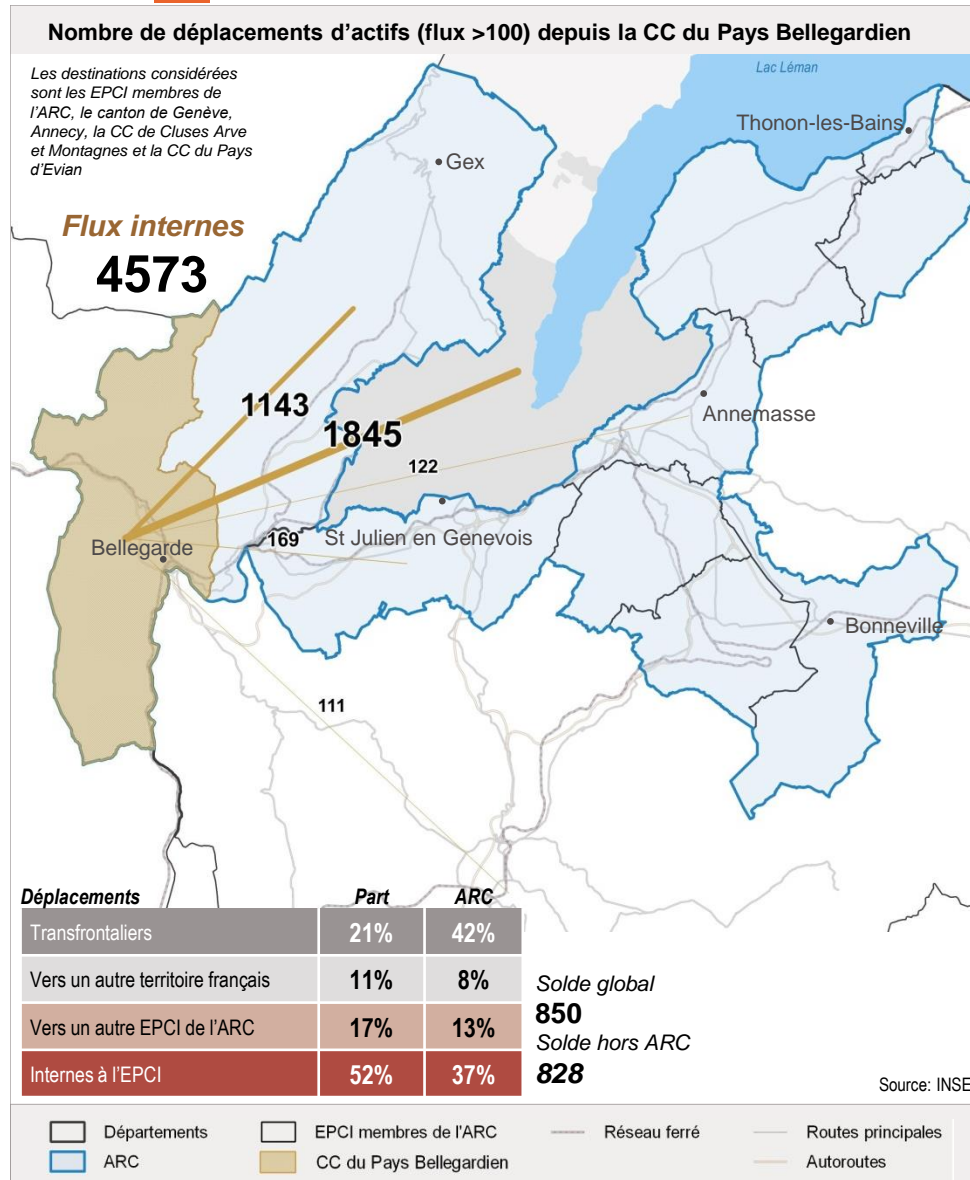
Ceci s'explique principalement par l'enclavement relatif du territoire de Gex éloigné par la distance, la frontière et le lac des autres territoires français.



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail entre EPCI

Caractérisation des enjeux par territoire (2/10)

Enjeux pour la CC du Pays Bellegardien :



• Bassins de mobilité de proximité:

La CC du Pays Bellegardien est l'EPCI de l'ARC le plus autonome puisque les actifs du territoire sont une majorité à y travailler (52% des flux). La question de la desserte interne à l'EPCI constitue donc le principal enjeu en matière de déplacements domicile-travail.

La centralité que constitue Bellegarde, véritable polarité locale, en constitue la principale explication. A la fois pour son activité interne (2 000 actifs résident et travaillent au sein de l'unité urbaine de Bellegarde) et parce que la ville de Bellegarde attire des actifs résidents sur le périmètre de l'EPCI.

Sa bonne desserte constitue donc l'enjeu majeur de la mobilité de la CC.

• Mobilité avec la Suisse:

La mobilité avec la Suisse est historiquement et numériquement secondaire avec un peu plus de 1 800 déplacements quotidiens soit 20% des flux en 2012. Néanmoins, le territoire situé en « seconde couronne » est désormais touché par la deuxième vague de la diffusion du dynamisme genevois. Les actifs travaillant à Genève s'installent de plus en plus sur le territoire attirés par une pression foncière plus faible et par la grande commodité de la liaison à Genève via la liaison ferrée.

La question de l'accès à la gare de Bellegarde constitue donc un enjeu central pour le développement du territoire.

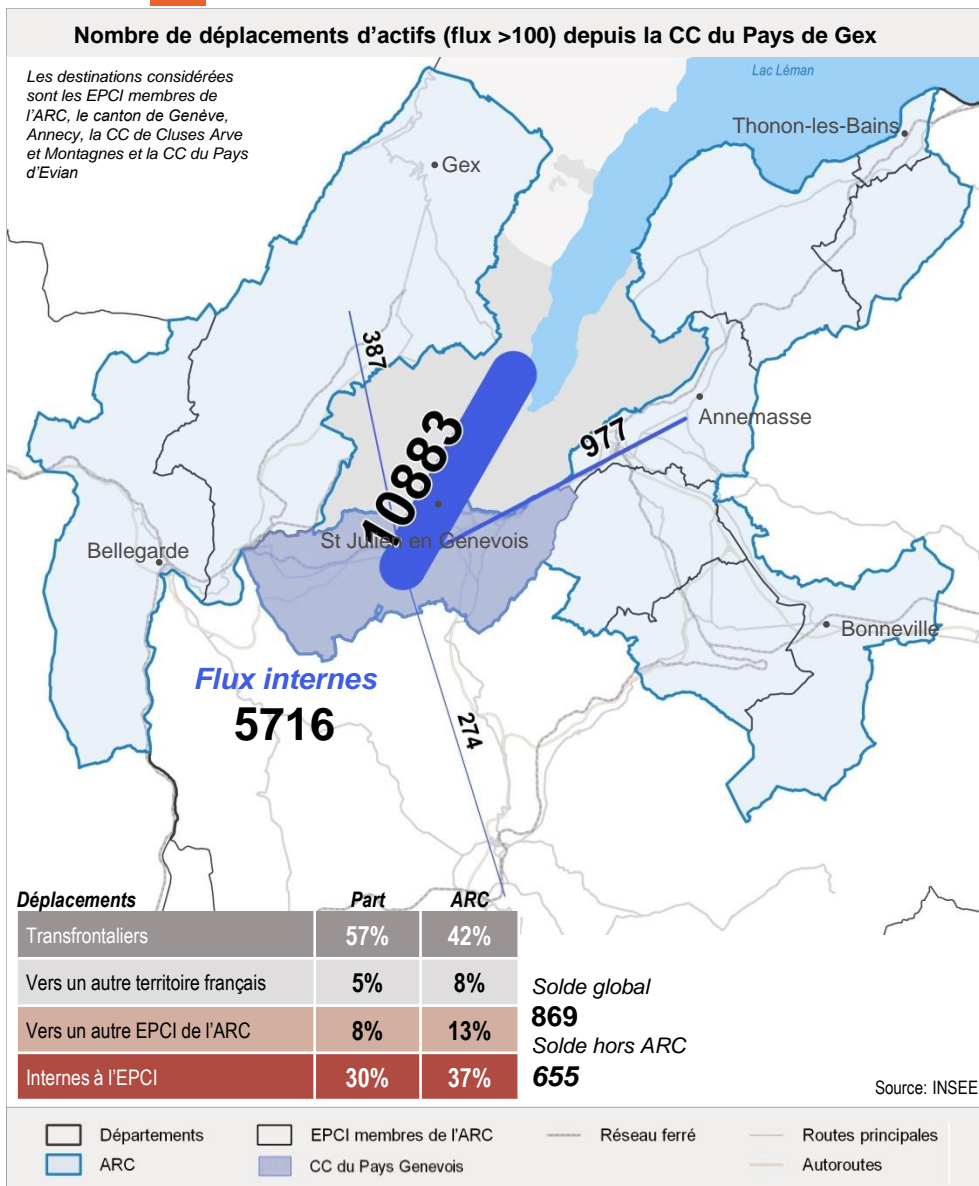
• Mobilité entre les bassins du Genevois français:

Le Pays Bellegardien est aussi l'EPCI de l'ARC avec la part la plus importante de flux orientés vers les bassins du Genevois français avec une intensité d'échange significatives avec le Pays de Gex. Si les flux représentés sont moindres du fait de la relative faible population de la CC, il y a tout de même un peu plus de 1 100 actifs qui se rendent au quotidien sur le Pays de Gex.



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail entre EPCI

Caractérisation des enjeux par territoire (3/10)



Enjeux pour la CC du Genevois :

- **Mobilité avec la Suisse:**

La CC du Genevois est située à proximité immédiate du Canton de Genève. Par conséquent, la majorité de ses actifs s'y rendent au quotidien pour travailler (57% des déplacements se font avec la Suisse soit environ 11 000 déplacements quotidiens). Il s'agit donc là de l'enjeu majeur pour le territoire

- **Bassins de mobilité de proximité:**

Pour autant, les déplacements domicile-travail internes au territoire constituent 30% des déplacements. Par conséquent, un nombre conséquent d'actifs résident et travaillent sur le territoire de la CC.

L'enjeu pour le territoire consiste donc à établir une relation avec la Suisse structurante tout en s'assurant de l'efficacité des liaisons de proximité notamment entre la partie périurbaine et rurale du territoire et ses polarités St Julien – Archamps.

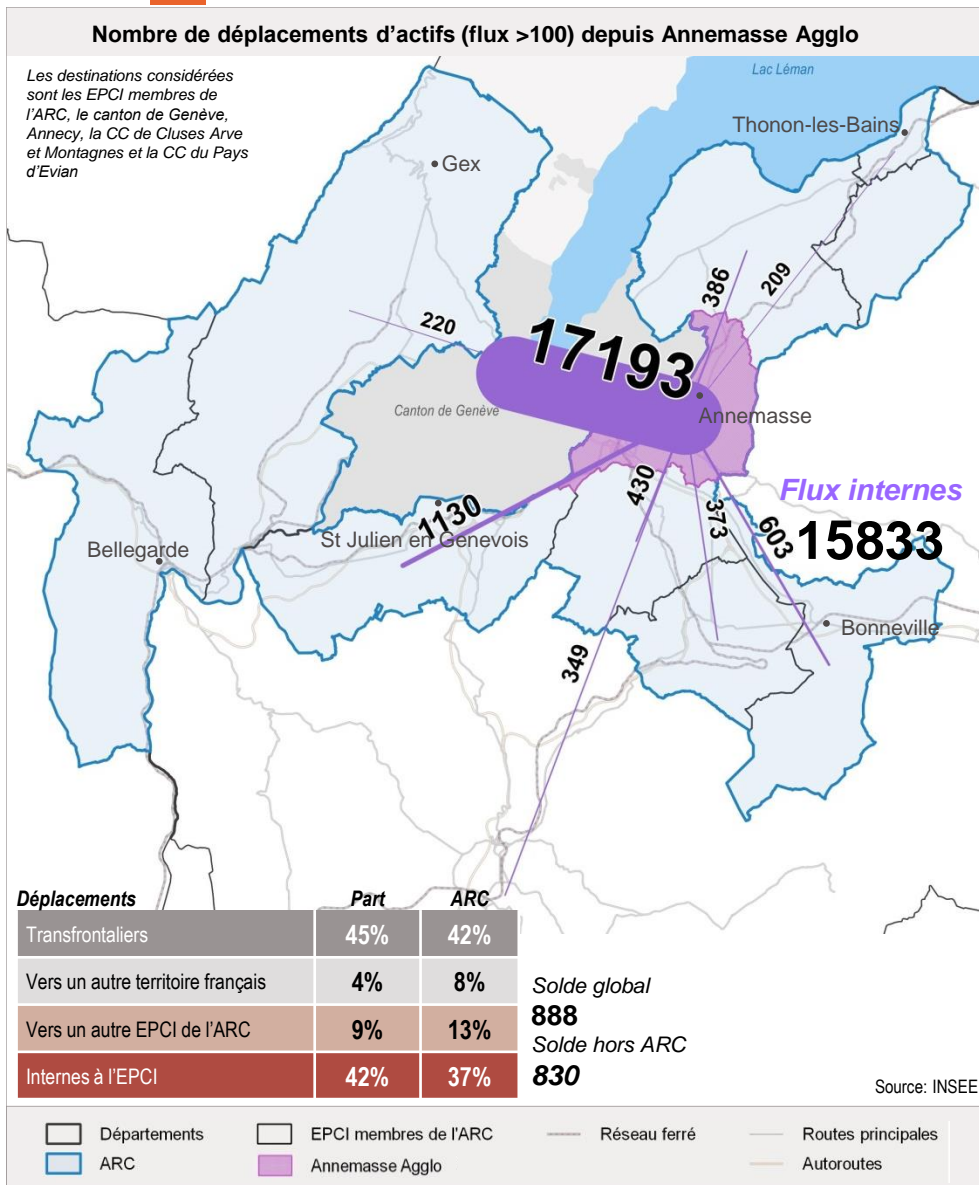
- **Mobilité entre les bassins du Genevois français:**

Alors que le territoire occupe une position centrale dans le Genevois français, les déplacements domicile-travail vers le reste du genevois français restent assez marginales (seulement 8% des déplacements). Les deux seules destinations recevant des flux non négligeables sont l'agglomération d'Annemasse (7% des flux totaux vers l'extérieur avec 977 déplacements) et le pays de Gex (4% des flux totaux vers l'extérieur soit 387 déplacements)



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail entre EPCI

Caractérisation des enjeux par territoire (4/10)



Enjeux pour Annemasse Agglo :

- **Mobilité avec la Suisse:**

Annemasse Agglo est située à proximité immédiate du Canton de Genève. Par conséquent, un nombre très important d'actifs du territoire (environ 17 000 soit 45% des actifs) occupent un emploi sur le territoire Suisse. L'intensité de cette relation fait donc de la connexion avec la Suisse un enjeu majeur pour le territoire.

Cependant, cette dépendance à la Suisse est moindre que dans d'autres territoires frontaliers de la Suisse (Genevois ou Pays de Gex), en raison du nombre d'emplois locaux constitutifs du rôle de centralité joué par Annemasse.

- **Bassins de mobilité de proximité:**

Le second enjeu de mobilité au regard des flux domicile-travail est la mobilité interne à l'EPCI puisque 41% des actifs vivent et travaillent sur le territoire de l'EPCI (quasi 16 000 déplacements quotidiens), ce qui vient confirmer le fait qu'Annemasse offre un certain nombre d'emplois captables par sa population résidente. On peut noter que 30% de ces flux sont internes à la commune d'Annemasse. L'enjeu de la mobilité locale est donc crucial.

- **Mobilité entre les bassins du Genevois français:**

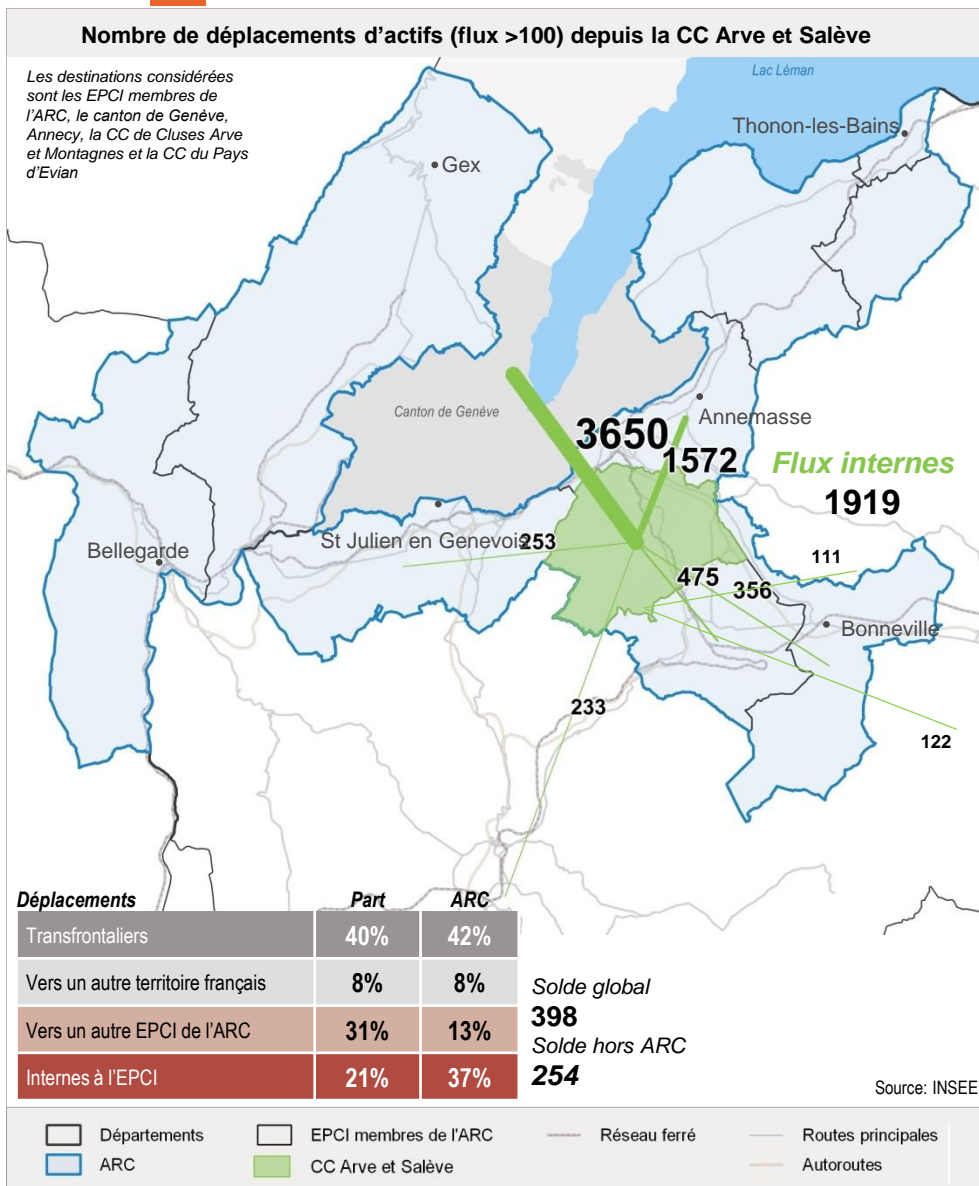
Les déplacements domicile-travail vers le reste du Genevois français sont relativement plus faibles (seulement 9% des déplacements).

Annemasse Agglo joue un rôle central à l'échelle de l'ARC et ses actifs se rendent de manière assez équilibrée sur les territoires voisins. La CC du Genevois constitue la destination préférentielle (1 100 déplacements quotidiens), le territoire du SM4CC (1 300 déplacements quotidiens) et environ 600 déplacements quotidiens vers l'ensemble Thonon-Chablais.



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail entre EPCI

Caractérisation des enjeux par territoire (5/10)



Enjeux pour la CC Arve et Salève :

• Mobilité avec la Suisse:

47% des actifs d'Arve et Salève travaillent sur le territoire Suisse et en grande majorité sur le Canton de Genève. La connexion avec la Suisse est donc primordiale afin d'assurer la bonne desserte des actifs correspondant à plus de 3 600 déplacements D-T quotidiens.

• Mobilité entre les bassins du Genevois français:

La CC fait partie des EPCI de l'ARC les plus dépendants aux autres bassins du Genevois français. L'orientation préférentielle des actifs du territoire est Annemasse Agglo qui polarise 16% des actifs (soit 1 572 actifs qui se déplacent au quotidien). La relation avec les autres territoires constituant le SM4CC sont nettement moins intenses (475 actifs travaillent sur le Pays Rochois et 356 sur le périmètre de Faucigny Glières). Enfin, la CC du Genevois n'est pas une destination anodine pour le territoire avec plus de 250 déplacements quotidiens.

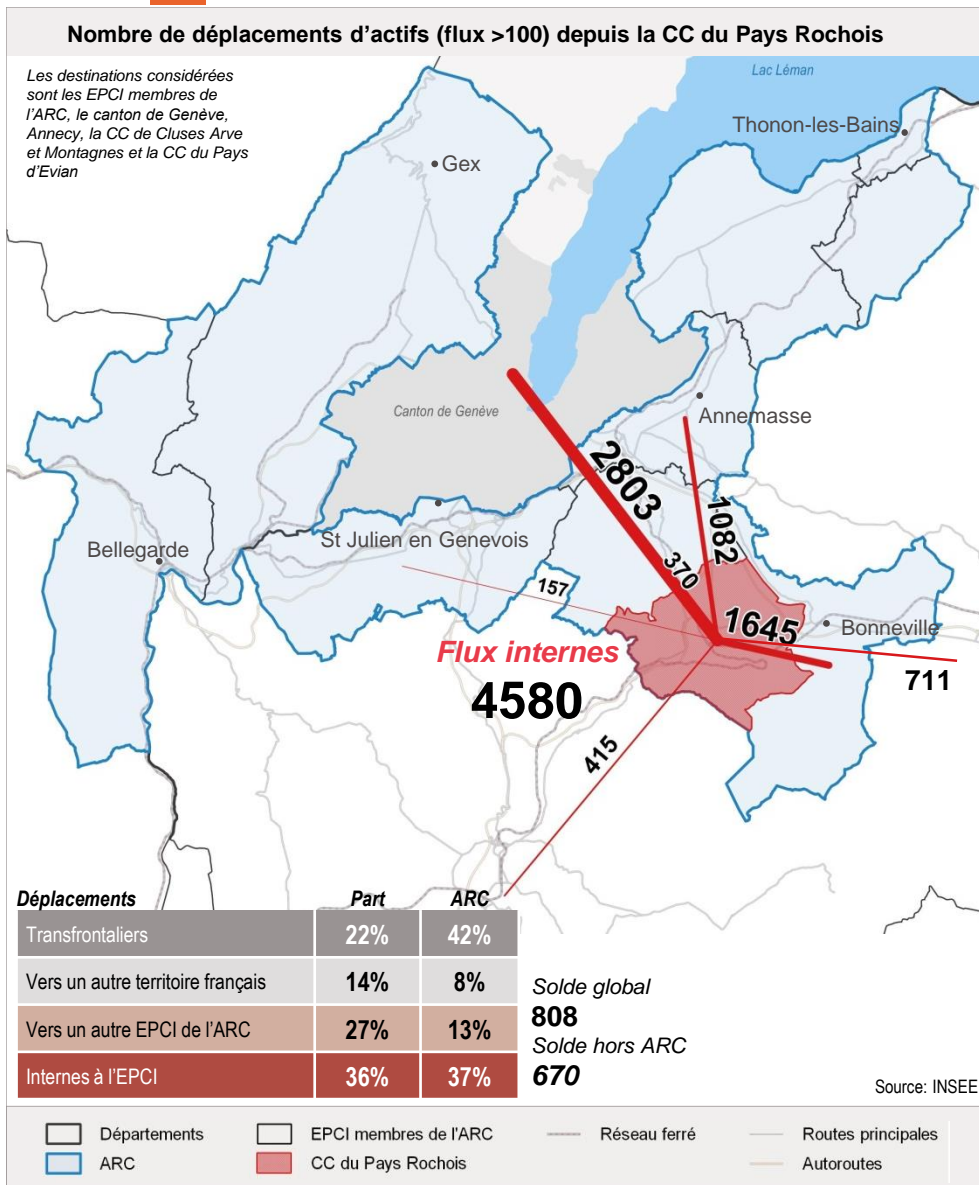
• Bassins de mobilité de proximité:

La part des flux D-T internes à la CC Arve et Salève est la plus basse de tout l'ARC (un peu moins de 20% du total et moins de 2000 déplacements quotidiens) en raison du caractère très résidentiel du territoire (Indice de Concentration d'Emploi le plus faible de l'ARC : 3,9 emplois pour 10 actifs). Par conséquent, le territoire n'est pas en mesure de fournir à ces actifs des emplois ce qui amène ceux-ci à aller occuper des emplois sur les territoires voisins.



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail entre EPCI

Caractérisation des enjeux par territoire (6/10)



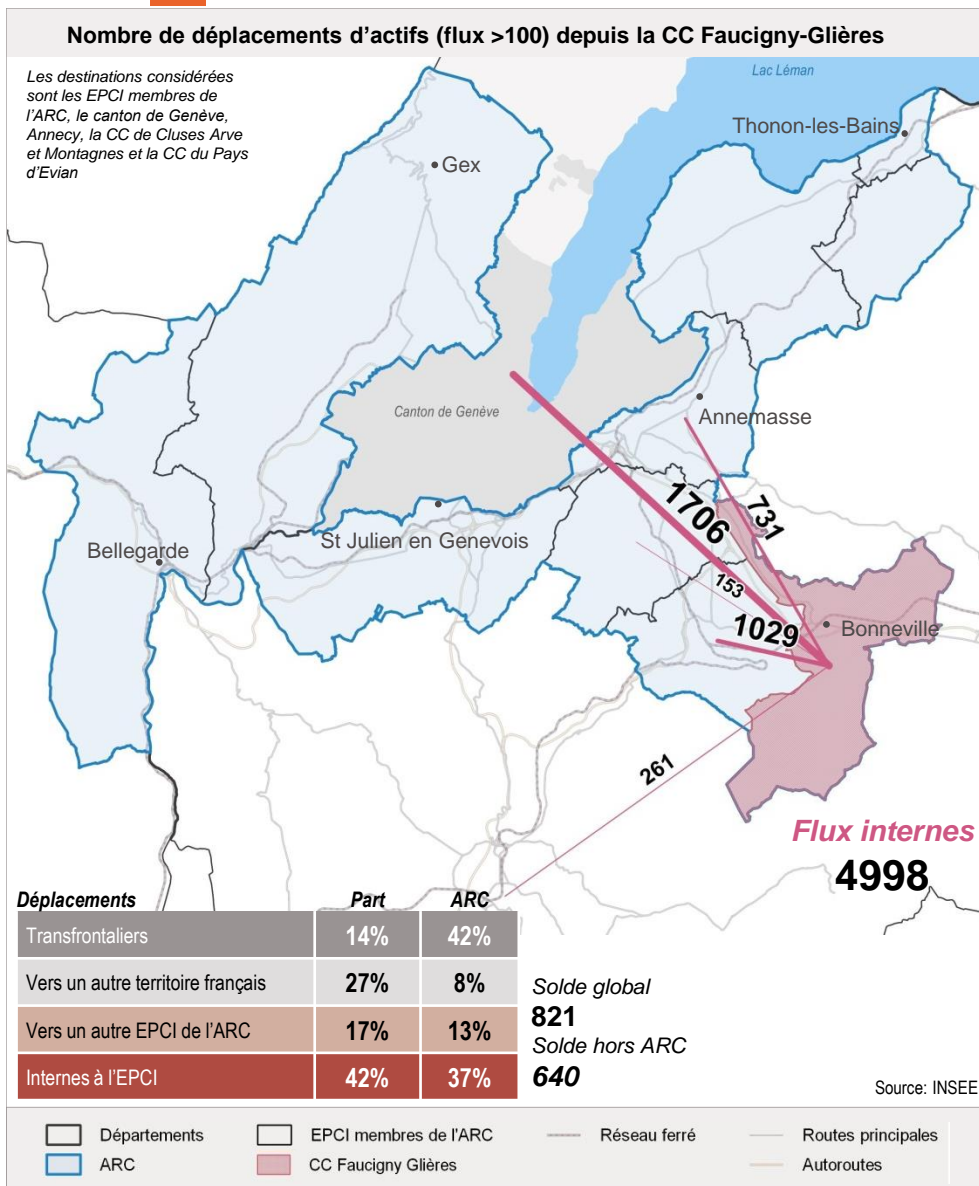
Enjeux pour la CC du Pays Rochois :

- Bassins de mobilité de proximité:**
 Le premier enjeu de mobilité au regard des flux domicile-travail est la mobilité interne à l'EPCI qui concerne environ 40% des déplacements (soit 4 500 déplacements quotidiens).
- Mobilité entre les bassins du Genevois français:**
 Au départ de la CC du Pays Rochois, les déplacements domicile-travail vers le reste du Genevois français sont importants.
 Le territoire tire clairement partie de sa situation pour affirmer sa situation multipolaire. Ainsi, un nombre significatif de ses actifs occupent un emploi sur le périmètre de la CC Faucigny Glières (1 645 actifs) et à un degré moindre sur le périmètre d'Annemasse Agglo (1 082 actifs).
 Il s'agit donc ici d'une échelle d'intervention et de coopération indispensable pour le territoire.
- Mobilité avec la Suisse:**
 La relation avec la Suisse constitue un troisième enjeu dans la mesure où l'éloignement fait diminuer l'importance relative du Canton de Genève, même si celle-ci reste significative avec 2 800 déplacements quotidiens, soit 25% des déplacements.



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail entre EPCI

Caractérisation des enjeux par territoire (7/10)



Enjeux pour la CC Faucigny Glières :

- **Bassins de mobilité de proximité:**

Les déplacements internes à la CC de Faucigny Glières s'élèvent à 5 000 déplacements quotidiens ce qui représente 42% de l'ensemble des déplacements. Ceci est directement lié au nombre important d'emplois offerts par le territoire de l'EPCI.

La mobilité de proximité est donc le premier enjeu du territoire. A ce ceci s'ajoute l'importance des échanges avec les territoires de l'unité urbaine de Bonneville-Cluses non membres de l'ARC qui n'apparaissent pas ici. Ainsi, un nombre important d'actifs du territoire de Faucigny Glières travaillent hors de l'ARC à Cluses (3 421 actifs résidents sur le périmètre de l'ARC travaillent sur le périmètre de l'UU de Cluses hors ARC et résident dans la très grande majorité sur le périmètre de la CC Faucigny Glières.

- **Mobilité entre les bassins du Genevois français:**

La CC du Pays Rochois et Annemasse Agglo constituent deux destinations privilégiées pour les actifs de la CC de Faucigny Glières. Ces deux EPCI représentent des destinations plus importantes que celle du Canton de Genève (1 800 actifs contre 1 700 pour le Canton de Genève). Il s'agit donc là aussi d'une échelle d'intervention et de coopération indispensable pour le territoire.

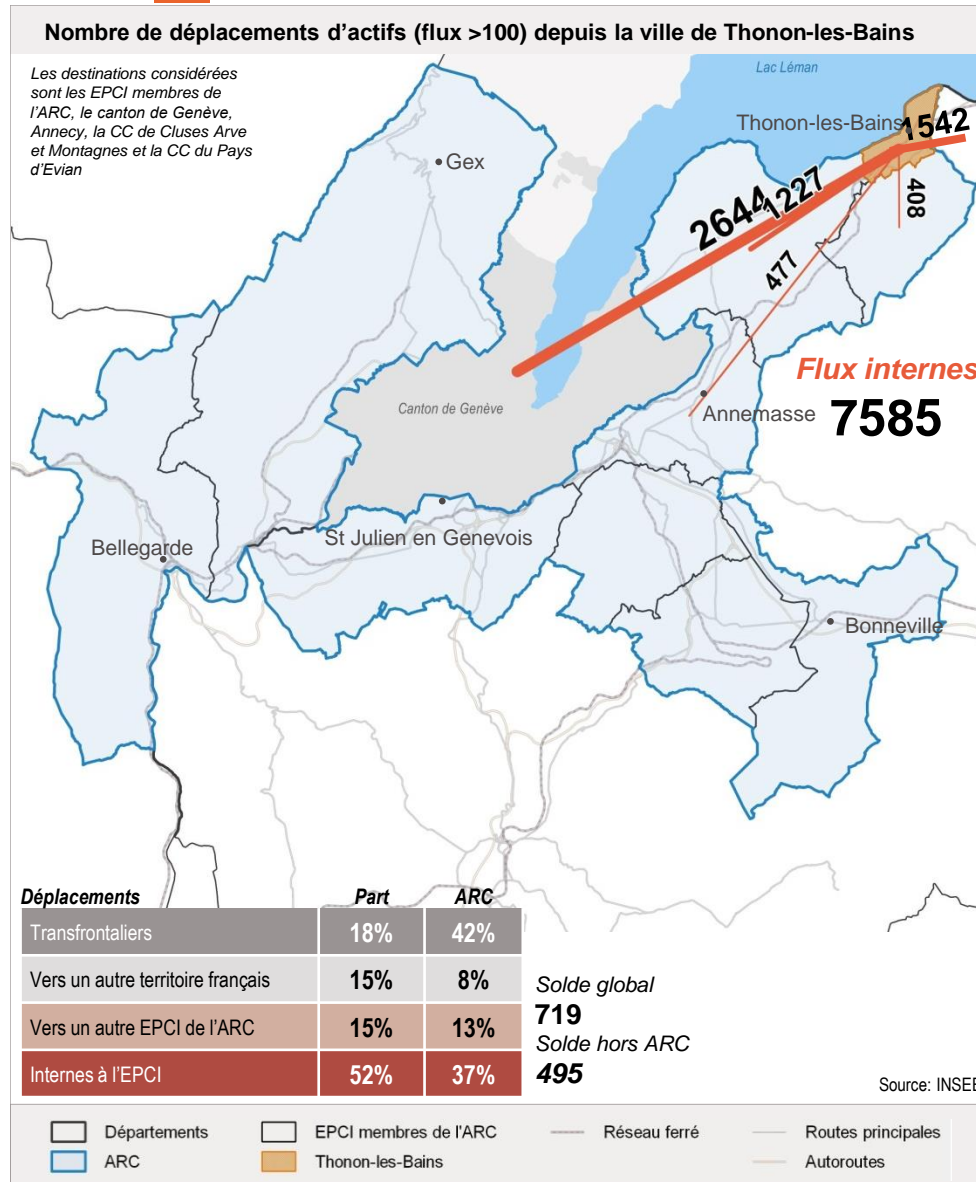
- **Mobilité avec la Suisse:**

La distance rend la dépendance au territoire Suisse moins prégnante qu'ailleurs (14% des actifs occupent un emploi en Suisse, quasi exclusivement sur le Canton de Genève) tout en restant significative.



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail entre EPCI

Caractérisation des enjeux par territoire (8/10)



Enjeux pour Thonon les Bains :

- **Bassins de mobilité de proximité:**

La ville de Thonon-les-Bains est une polarité importante du territoire puisqu'elle concentre de nombreux habitants et opportunités d'emploi. De ce fait, la mobilité locale en constitue l'enjeu majeur : 52% des actifs résident et travaillent sur le périmètre communal.

A ceci s'ajoute l'importance des échanges avec les communes de l'unité urbaine d'Evian-Thonon. 2 268 actifs résidents sur le périmètre de l'ARC se rendent au quotidien sur l'unité urbaine de Thonon hors ARC et à une très grande majorité en provenance de Thonon.

- **Mobilité avec la Suisse:**

La mobilité avec la Suisse constitue un enjeu d'importance pour le territoire avec près de 2 600 actifs (18% des actifs). Celle-ci se fait à destination du Canton de Genève mais également à destination du Canton de Vaud via les traversées lacustres.

- **Mobilité entre les bassins du Genevois français:**

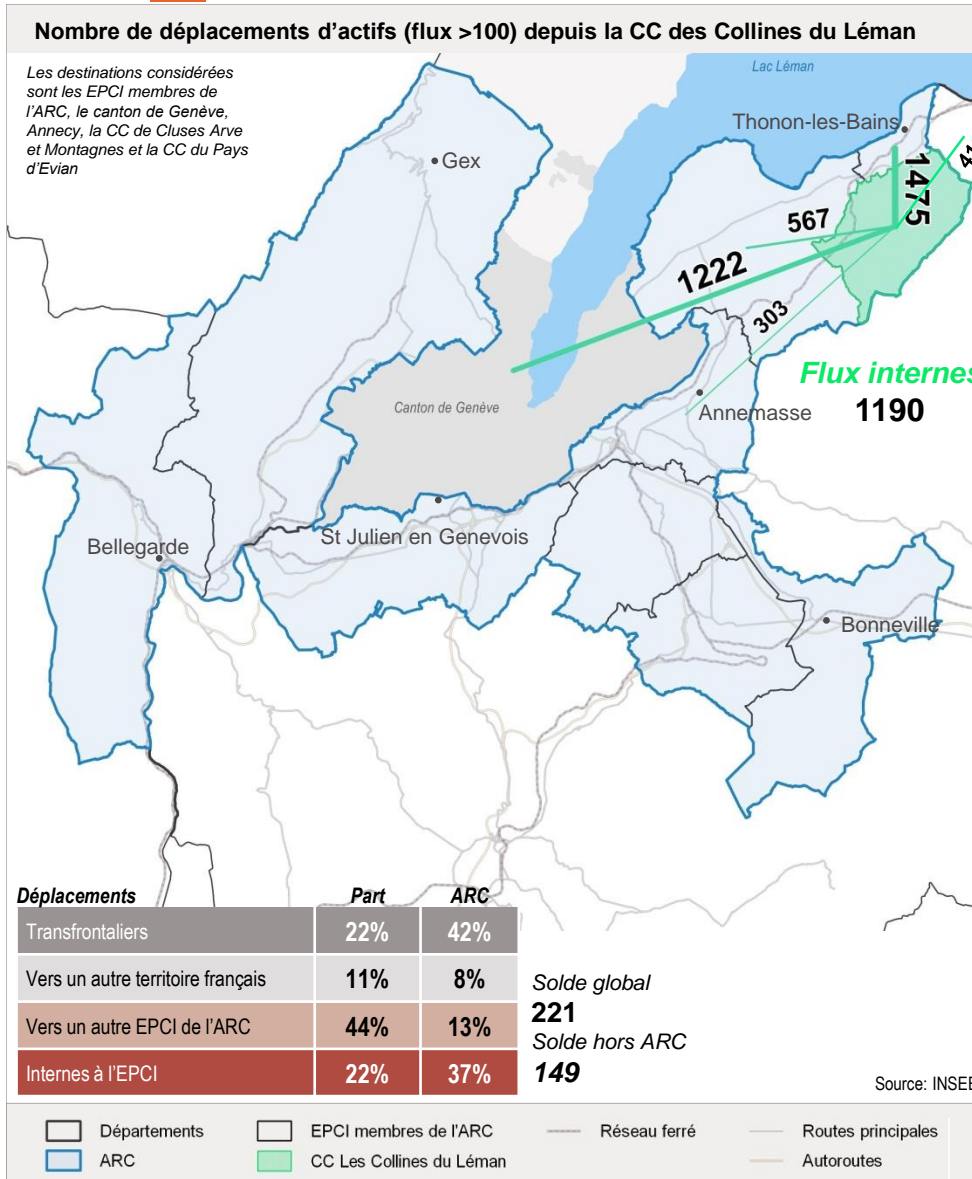
La mobilité avec les autres bassins du Genevois est également un enjeu secondaire mais absolument pas anodin. A l'échelle du futur périmètre de l'EPCI Chablais-Thonon-Léman, les échanges sont significatifs. 1 227 actifs de Thonon travaillent ainsi sur le Bas Chablais et 408 sur le territoire des Collines du Léman.

L'orientation vers Annemasse est également à noter avec près de 500 actifs qui s'y rendent quotidiennement.



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail entre EPCI

Caractérisation des enjeux par territoire (9/10)



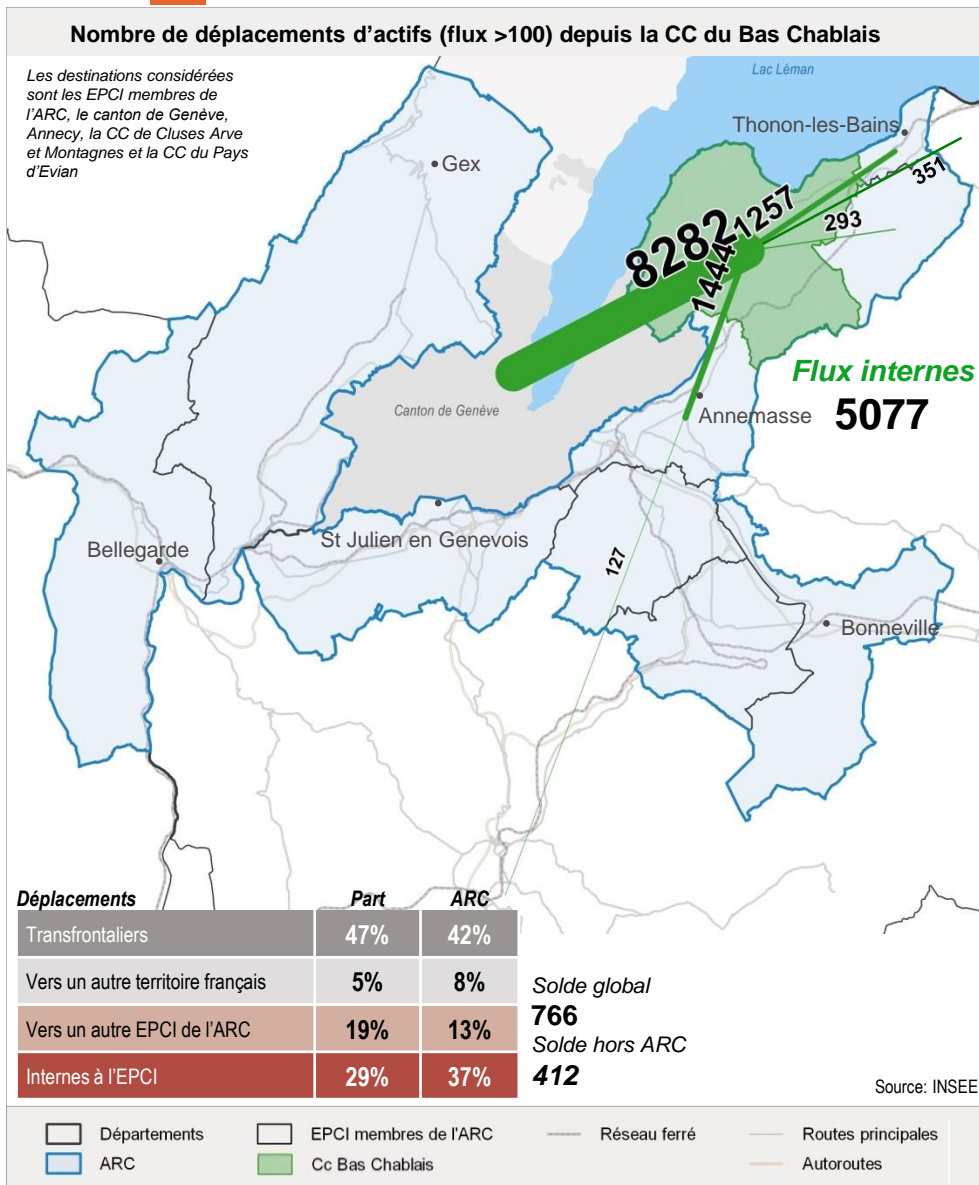
Enjeux pour la CC des Collines du Léman :

- Mobilité entre les bassins du Genevois français:**
 La CC des Collines du Léman est un territoire multipolarisé et particulièrement dépendant des autres bassins du Genevois français en termes d'accès à l'emploi : 44% des flux D-T sont dirigés vers un bassin de l'ARC avec en tête Thonon-les-Bains qui constitue la principale polarité locale (1 475 déplacements soit 27% des flux totaux). La relation avec le Bas Chablais est également significative (plus de 500 actifs par jour). La relation à Annemasse est également à noter. A ceci s'ajoute des échanges avec Evian qui sont probablement significatifs.
- Mobilité avec la Suisse:**
 La mobilité avec le canton de Genève est importante: les flux vers le canton s'élèvent à 22% des flux totaux. Cela reste néanmoins comparable aux flux internes voire plus faible que ceux à destination de Thonon-les-Bains.
- Bassins de mobilité de proximité:**
 La part de déplacements internes est faible en comparaison aux autres territoires de l'ARC (21%). La mobilité de proximité est donc un enjeu secondaire en raison du faible nombre d'emplois relatifs et de la dépendance de fait aux bassins d'emploi de proximité.



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail entre EPCI

Caractérisation des enjeux par territoire (10/10)



Enjeux pour la CC du Bas Chablais :

- **Mobilité avec la Suisse:**

Près d'un actif sur deux (47%) du territoire du Bas Chablais est un actif transfrontalier. La relation principale s'effectue avec le Canton de Genève mais également à destination du Canton de Vaud via les traversées lacustres.

Ces diverses connexions avec la Suisse sont donc primordiales afin d'assurer la bonne desserte de ces 8 000 actifs par jour.

- **Bassins de mobilité de proximité:**

Les flux internes s'élèvent à 28% des flux totaux (soit 5 077 actifs). La mobilité locale est donc un enjeu moins prégnant que les relations transfrontalières mais néanmoins central.

- **Mobilité entre les bassins du Genevois français:**

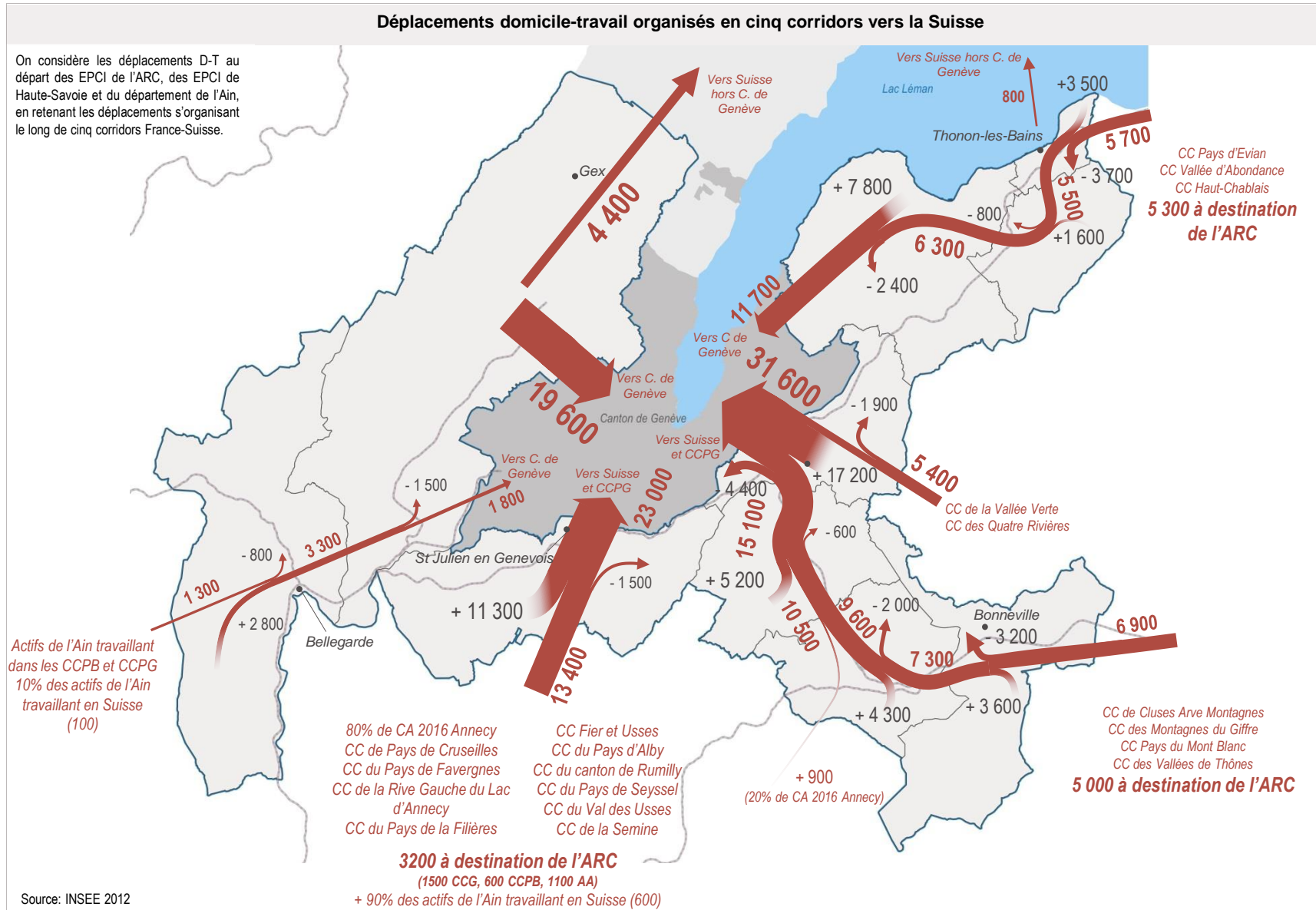
17% des déplacements D-T du Bas Chablais se font avec les trois EPCI de l'ARC limitrophes avec dans l'ordre décroissant: Annemasse Agglo avec presque 1 500 déplacements, Thonon avec 1 250 déplacements et presque 300 déplacements avec les Collines du Léman. Ceci confirme la l'attraction multipolaire du territoire.

La liaison avec Annemasse est plus importante qu'avec Thonon, ce qui confirme le constat fait sur les bassins de vie qui nous indique que le territoire est partagé entre une orientation préférentielle vers Annemasse et une vers Thonon.



Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail à destination de Genève

Cinq corridors qui structurent les déplacements vers Genève ...

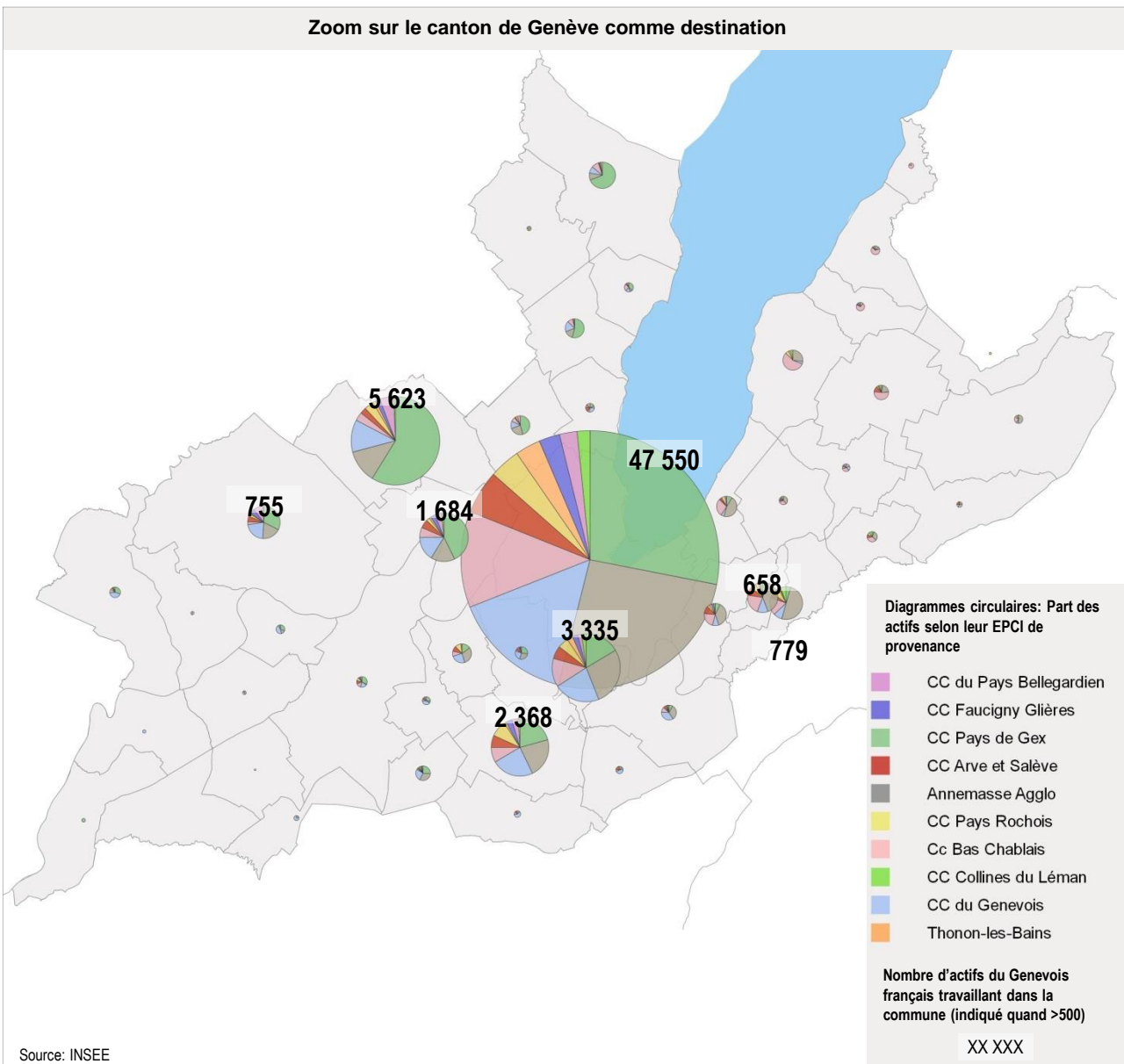




Les enjeux de mobilité : flux domicile-travail à destination de Genève

... et qui ont pour destination principale la ville de Genève

Zoom sur le canton de Genève comme destination



Source: INSEE

Des transfrontaliers qui travaillent très majoritairement sur la commune de Genève

Les emplois des transfrontaliers se concentrent dans un nombre réduit de communes du canton de Genève: 9 des 120 communes que compte le canton accueillent plus de 500 travailleurs du Genevois français, 5 seulement en concentrant plus de 1000.

La ville de Genève concentre une très grande majorité des flux domicile-travail transfrontaliers puisque **près de 75%** des travailleurs transfrontaliers du Genevois français travaillant dans le canton travaillent dans la ville de Genève même, ce qui contribue à renforcer la congestion.

Deux communes, où sont implantées des zones d'activité importantes accueillent, sans surprise, une part significative de travailleurs du Genevois mais restent loin derrière la ville de Genève:

- **Meyrin avec la ZIMEYSA**: 5 600 actifs du Genevois français soit 8%
- **Plan-les-Ouates avec la ZIPLO**: 2360 actifs du Genevois soit 4%

On observe que les destinations répondent à une certaine logique de proximité. A Meyrin, la majorité des emplois sont occupés par des habitants de Gex et sur le sud du Canton les parts des habitants d'Annemasse et de St Julien sont sensiblement plus élevées.

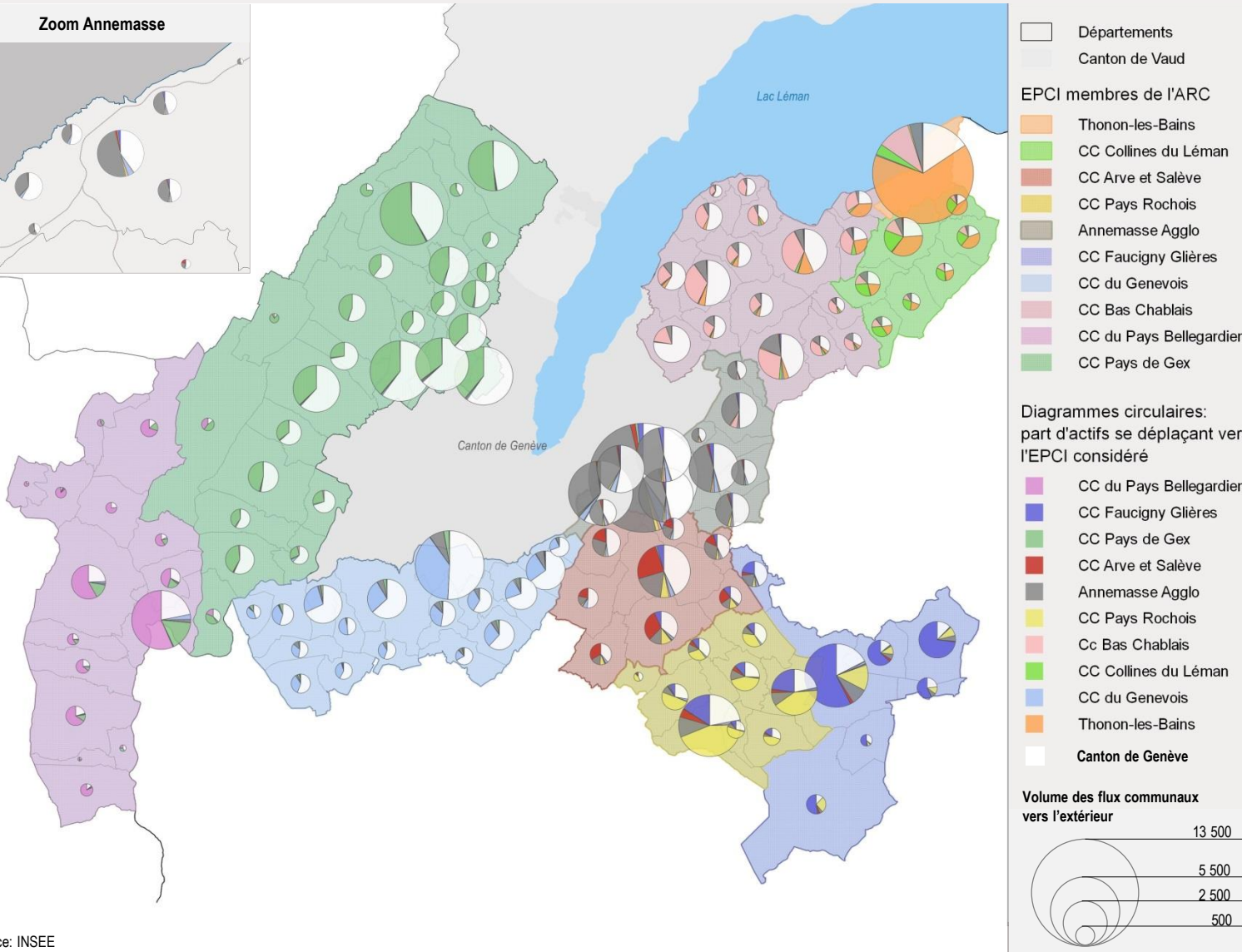
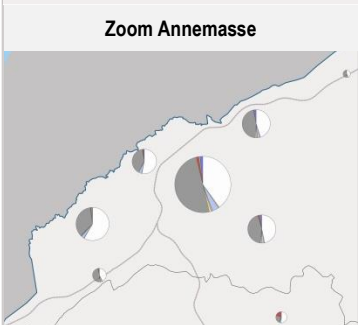
Pour autant, certains transfrontaliers en nombre non négligeables traversent quotidiennement le Canton.



Les enjeux de mobilité

Synthèse des enjeux par échelle (2/3)

Carte de synthèse des flux communaux D-T en direction des EPCI et du canton de Genève- parts et volumes



Clé de lecture :

La carte ci-contre permet de reprendre, au niveau communal, les principales conclusions sur les flux D-T vers Genève et les flux inter-EPCI.

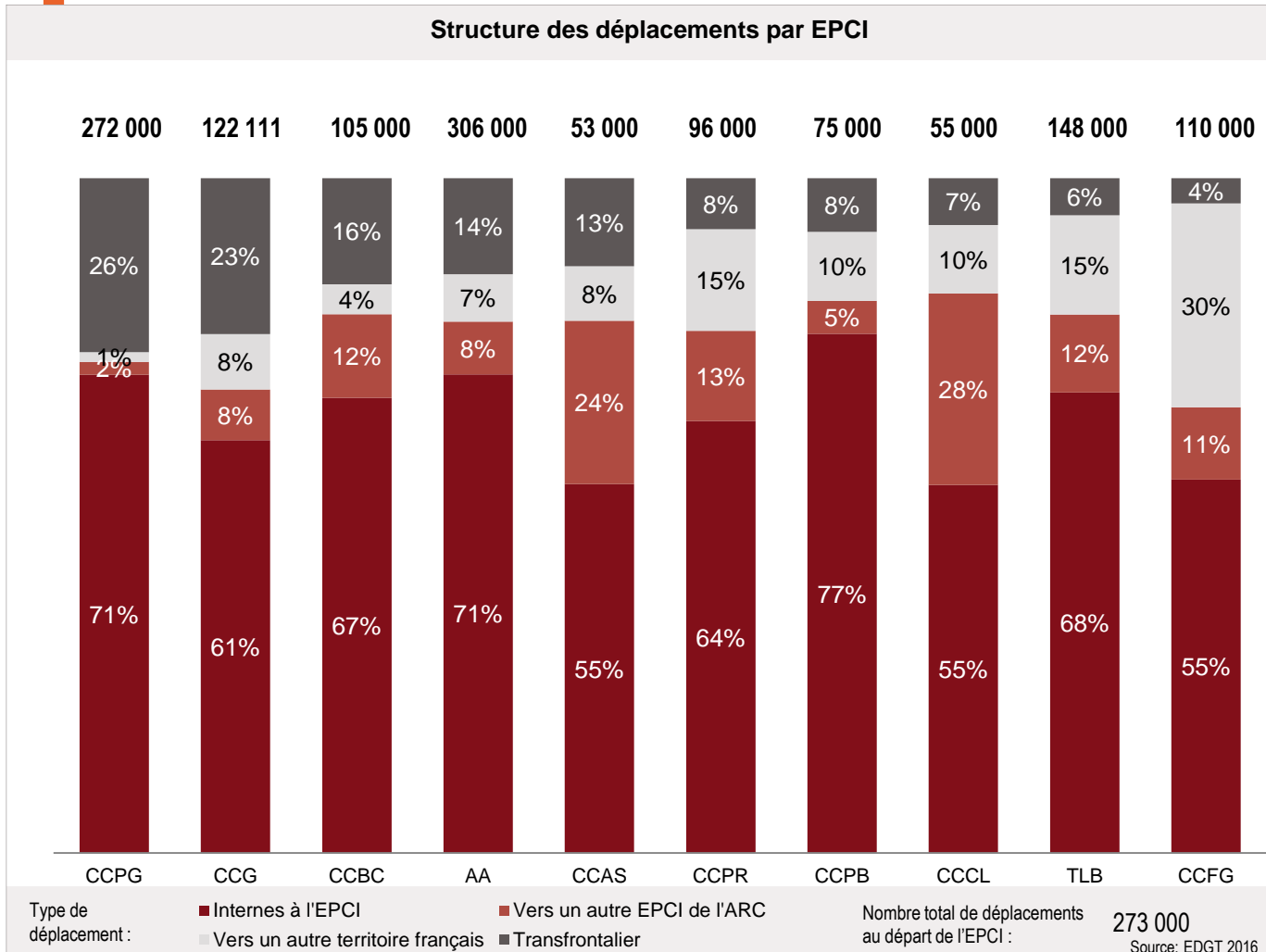
Il est possible d'apprécier, pour une commune donnée, sa dépendance au canton de Genève, à un autre EPCI du Genevois français et à son propre EPCI.

Par exemple, pour la commune de Saint-Pierre-en-Faucigny, 2/3 des flux D-T sont internes à la CC du Pays Rochois, près d'1/4 sont à destination de la CC de Faucigny-Glières et près d'1/4 également sont orientés vers le canton de Genève.



Les enjeux de mobilité à l'aune de l'ensemble des déplacements

Une structure des déplacements par EPCI plus homogène



► La prise en compte de l'ensemble des motifs de déplacements entraîne une hiérarchisation similaire des enjeux de mobilités selon les EPCI :

- Les profils sociodémographiques des territoires et la proximité à Genève ne suffisent pas à établir une hiérarchisation spécifique des enjeux selon les territoires, les mobilités internes à l'EPCI représentent partout la majorité des déplacements

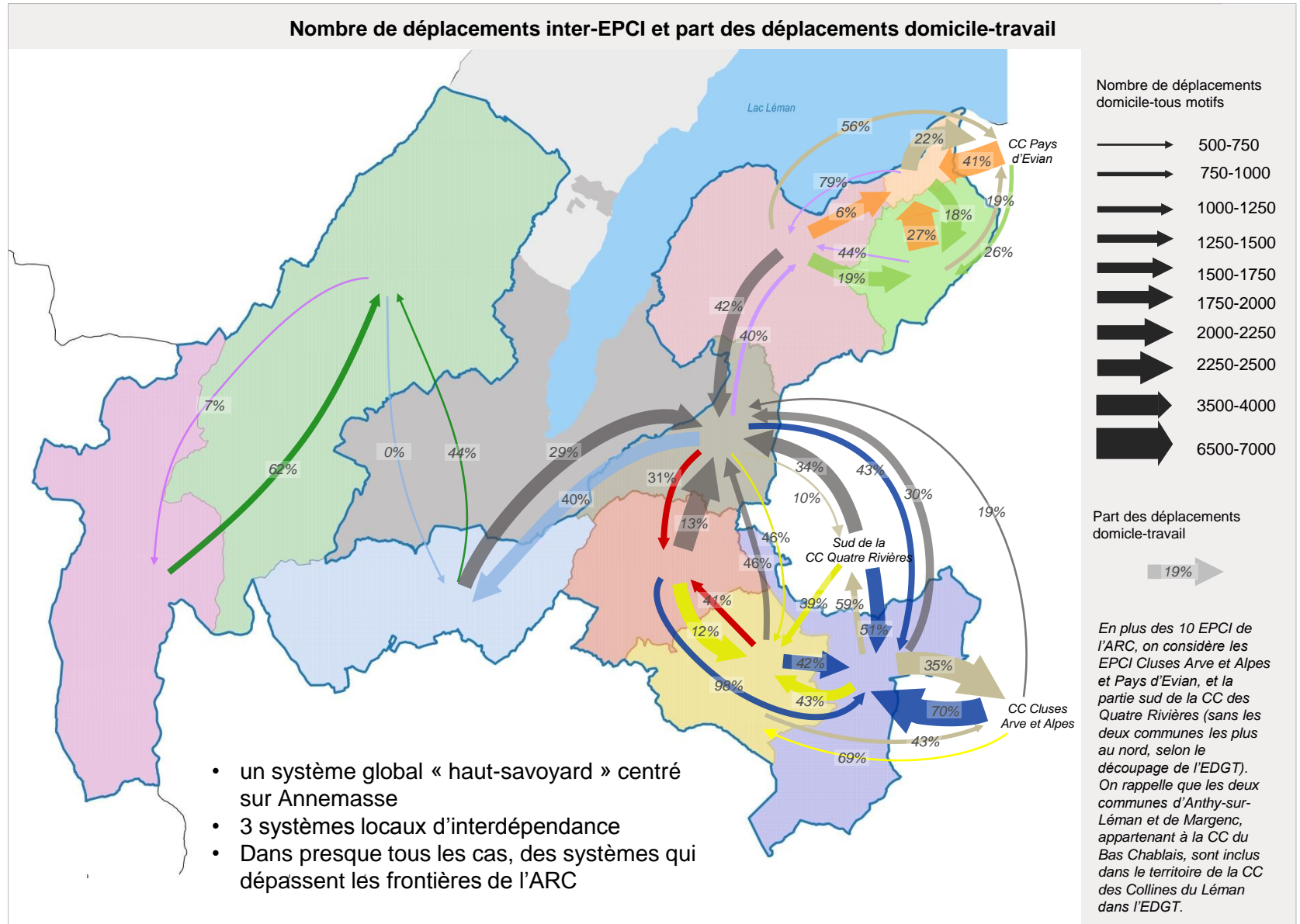
► On observe néanmoins toujours des disparités relatives :

- A la proximité avec la frontière : les CC de « première couronne » comptent le plus d'échanges transfrontaliers
- Aux profils sociodémographiques : les EPCI d'Arve et Salève, des Collines du Léman connaissent des taux de déplacements internes moins élevés et une relation aux autres EPCI de l'ARC plus forte
- A la localisation géographique : Gex et Bellegarde sont des territoires très autonomes en raison d'un éloignement relatif plus important ; l'importance des relations avec Cluses diminuent les déplacements internes à Faucigny Glières



Les enjeux de mobilité à l'aune de l'ensemble des déplacements

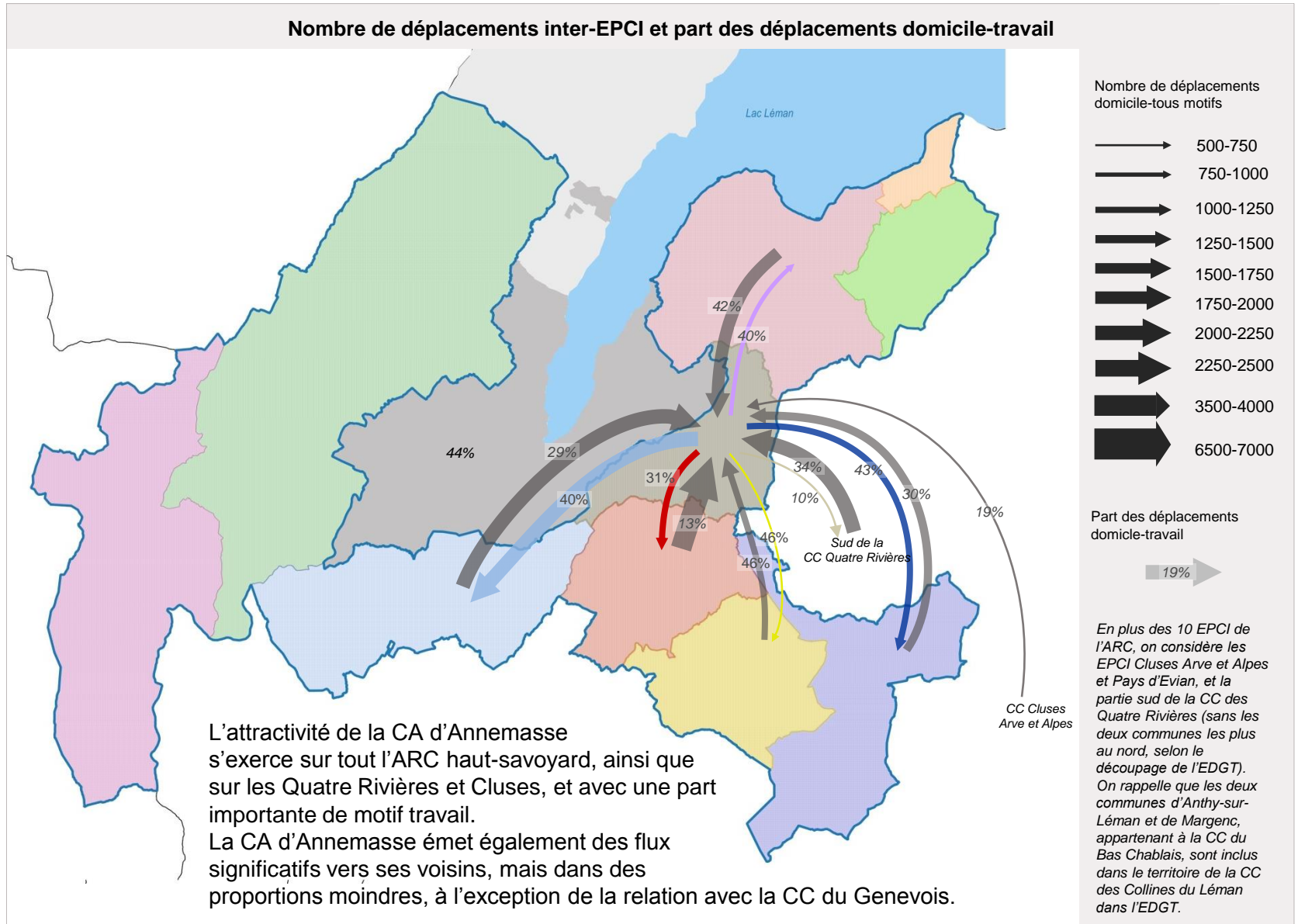
Flux inter-EPCI à partir du domicile (1/6)





Les enjeux de mobilité à l'aune de l'ensemble des déplacements

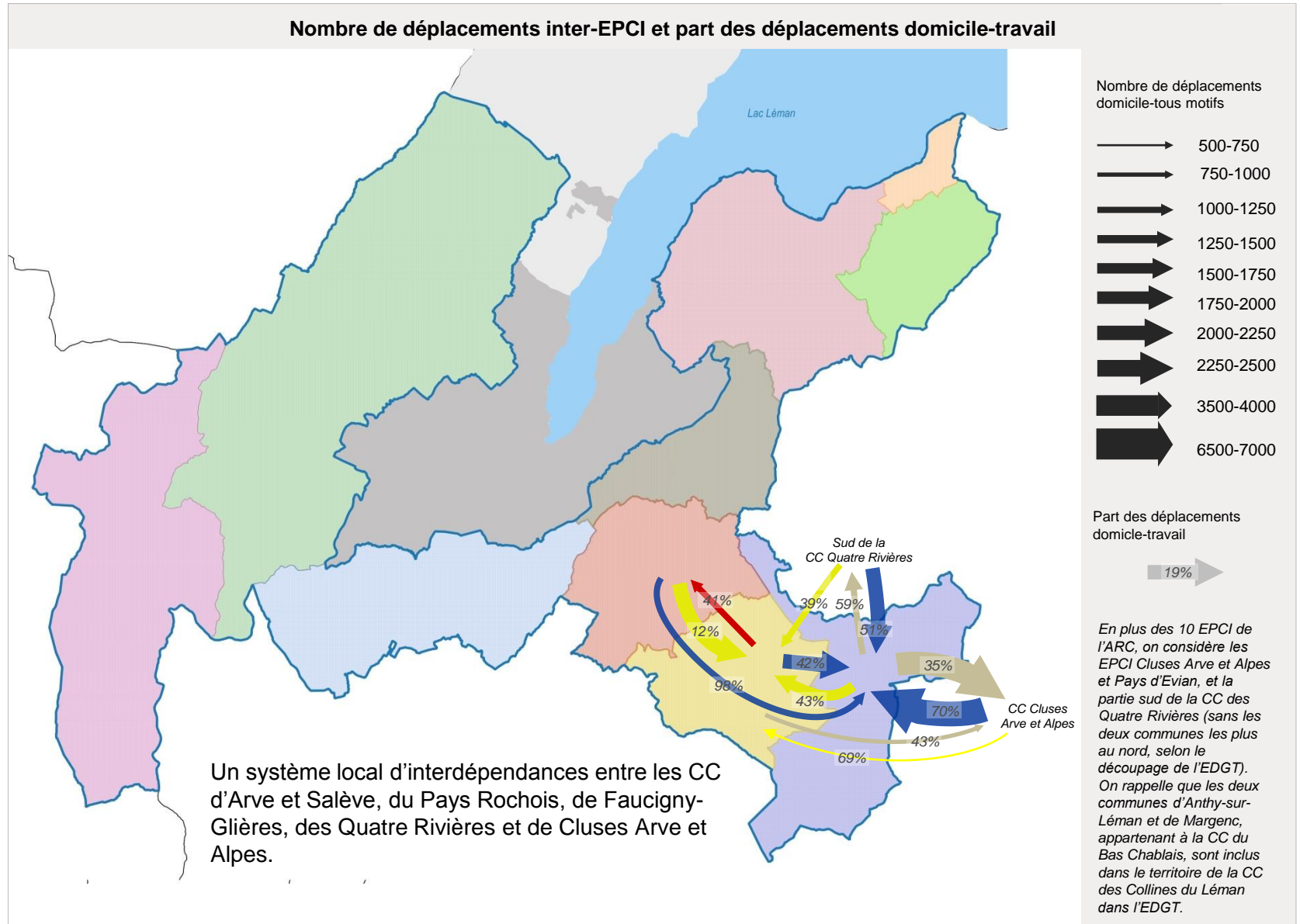
Flux inter-EPCI à partir du domicile (2/6)





Les enjeux de mobilité à l'aune de l'ensemble des déplacements

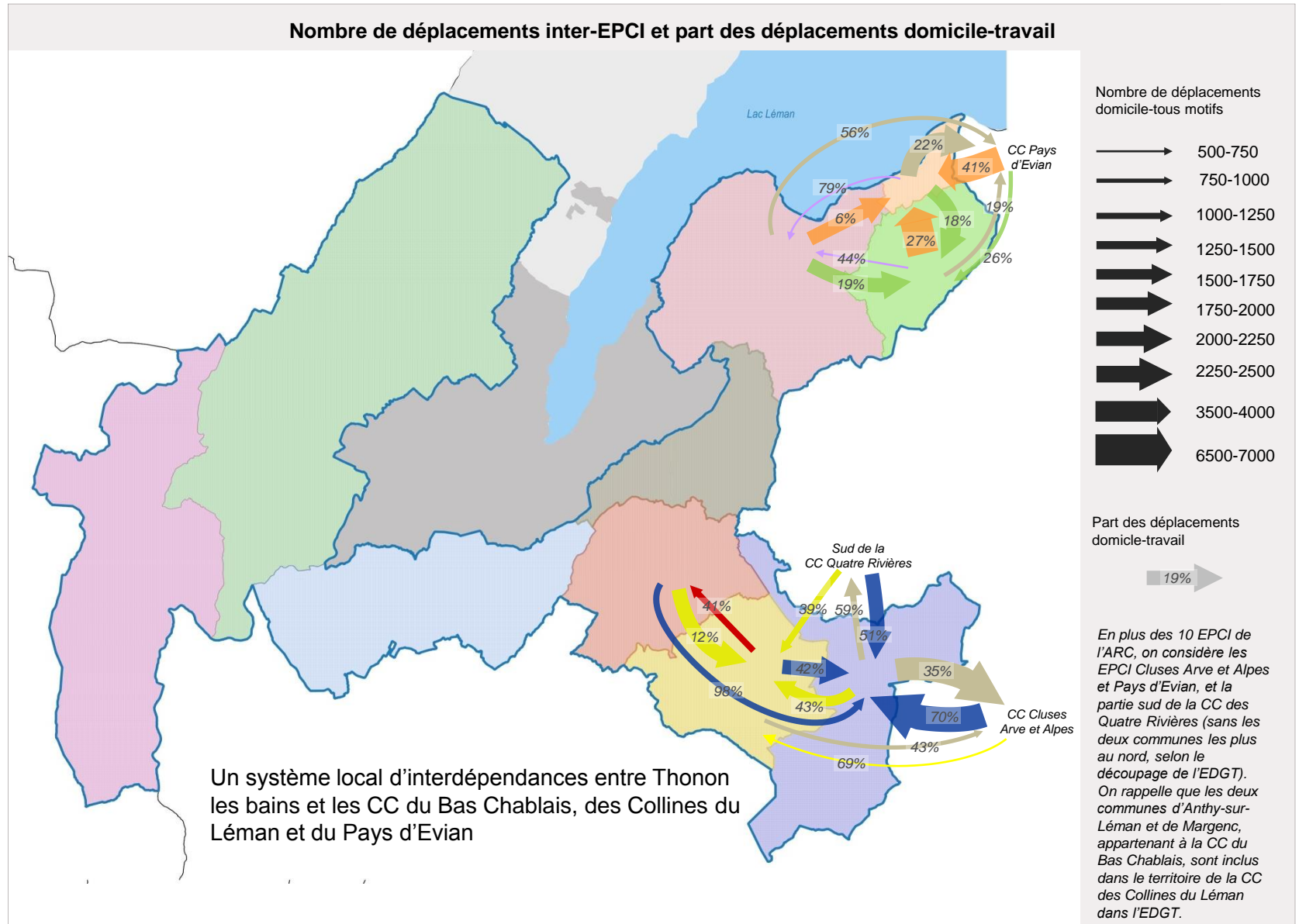
Flux inter-EPCI à partir du domicile (3/6)





Les enjeux de mobilité à l'aune de l'ensemble des déplacements

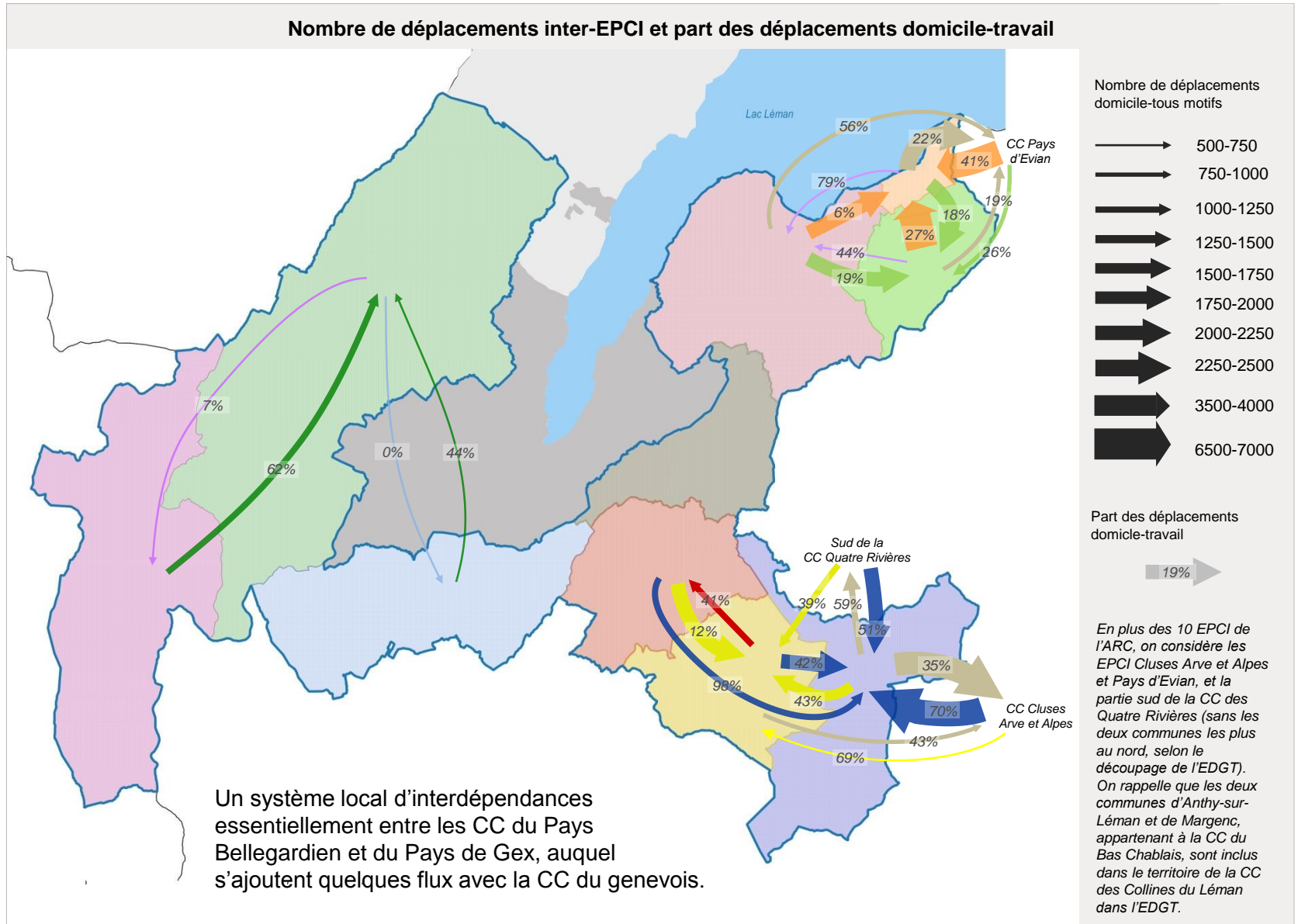
Flux inter-EPCI à partir du domicile (4/6)





Les enjeux de mobilité à l'aune de l'ensemble des déplacements

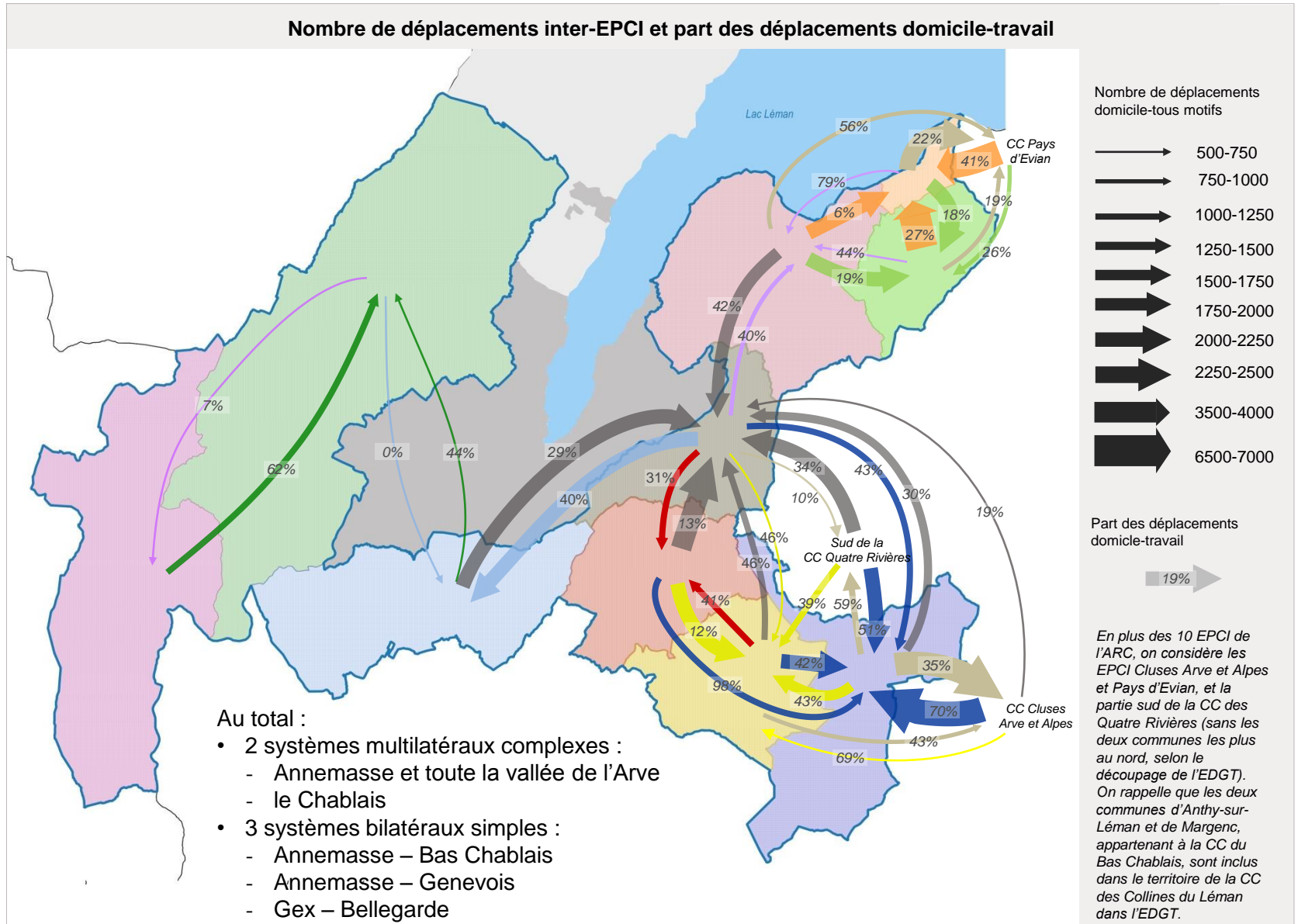
Flux inter-EPCI à partir du domicile (5/6)





Les enjeux de mobilité à l'aune de l'ensemble des déplacements

Flux inter-EPCI à partir du domicile (6/6)





1. La photographie de l'existant : le diagnostic de déplacements et de la réponse transport existante

- Les enjeux de mobilité
- **La réponse transport existante**
- Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables

2. De nombreuses évolutions attendues

- L'évolution des enjeux de mobilités et les défis posés au territoire
- Les évolutions attendues du système de transport et ses différentes conséquences



Ce qu'il faut retenir de la réponse existante

Une multitude d'acteurs compétents sur le territoire :

- Une offre plurielle sur le territoire fruit de la pluralité des acteurs compétents ... Région AURA, départements de l'AIN et de Haute-Savoie, GLCT, AOM locales ...
- ... source d'un manque de lisibilité pour les responsables politiques et pour les usagers

Des acteurs locaux qui présentent une grande hétérogénéité au regard de l'exercice de la compétence mobilités :

- L'exercice de la compétence transport par les autorités locales (AOT) est relativement récente sur le territoire et en 2016, une partie des EPCI du territoire ne sont pas encore couverts par un ressort d'autorité organisatrice de mobilités (Gex et Bas Chablais notamment)
- Les réseaux TAC et BUT sont les deux principaux réseaux du territoire. Ils sont hiérarchisés, mixtes et desservent des zones densément peuplées. Le réseau d'Annemasse compte, néanmoins, une fréquentation 2 fois plus élevée que celui de Thonon.
- Annemasse Agglo et le SIBAT représentent ainsi la moitié de la dépense publique annuelle des autorités locales en matière de transports.

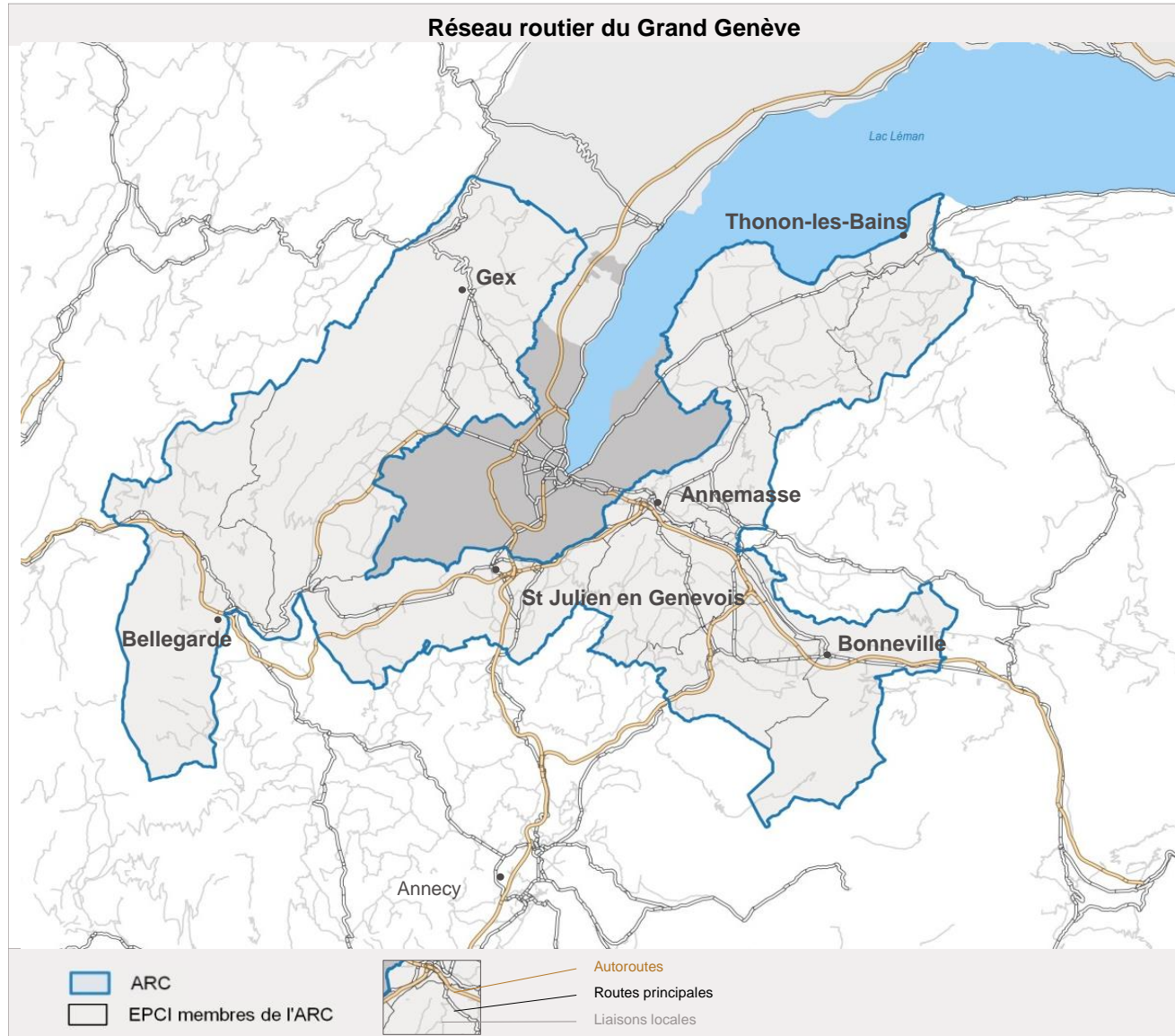
Des enjeux de performances divers selon les besoins de déplacements couverts :

- Appréciation des enjeux au regard de la fréquentation :
 - les voyages transfrontaliers représentent 25% des fréquentations (~5,3M de voyages)
 - les voyages interurbains représentent 22% des fréquentations (~4,6M de voyages)
 - les voyages locaux représentent 52% des fréquentations (~10,9M de voyages)
- Appréciation des enjeux au regard de la dépense publique brute :
 - les services transfrontaliers représentent 1/3 de la dépense publique totale brute (29M€)
 - les services interurbains représentent 1/3 de la dépense publique totale brute (27M€)
 - les services locaux représentent 1/3 de la dépense publique totale brute (28M€)



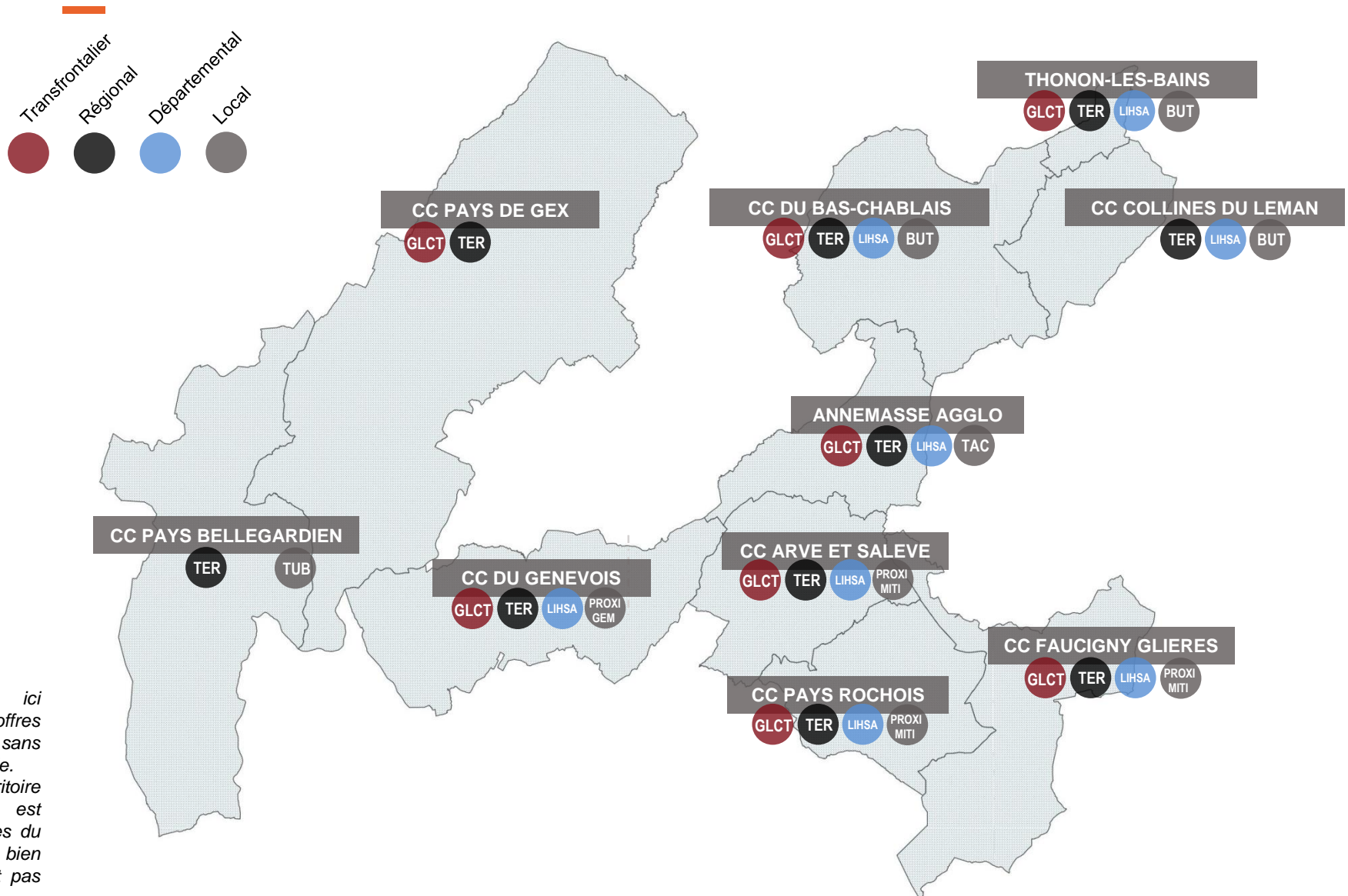
La réponse transport existante

Offre TIM : un réseau routier dense et hiérarchisé





La réponse transport existante une offre plurielle et complexe sur le territoire ...



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

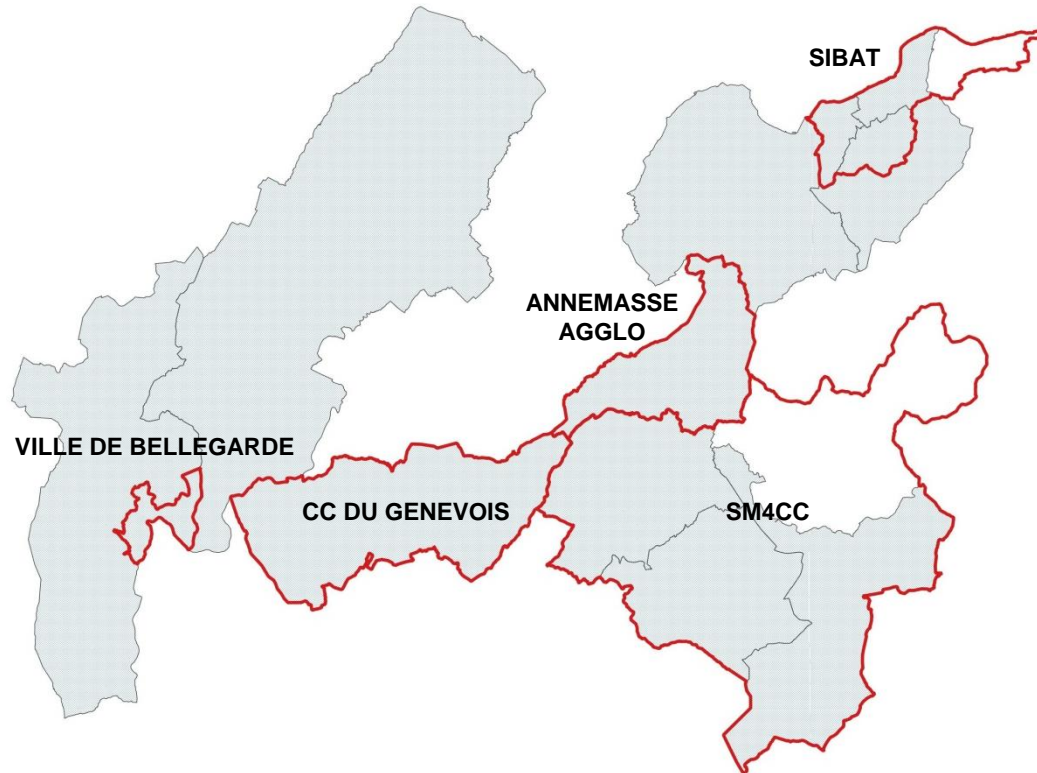


La réponse transport existante

... qui est le fruit de la grande pluralité d'acteurs compétents en matière d'organisation des transport

Des AOM locales de différents périmètres...

- Sur le périmètre intercommunal : Annemasse Agglo, CC du Genevois
- Un SMTC regroupant des EPCI : le SM4CC
- Un SMTC regroupant des communes : le SIBAT
- Une AOM communale : Bellegarde



... une AO et un opérateur en charge du transfrontalier ...

- Le GLCT pour les liaisons terrestres. Il est composé du canton de Vaud, du canton de Genève, du Département de l'Ain, du Département de Haute-Savoie, de la CC du Pays de Gex et de la CC du Genevois.
- Le groupe CGN pour les liaisons lacustres

... et des AO interurbaines

- Services ferrés et car organisés par la Région AURA
- Services routiers et scolaires organisés par les deux départements de l'Ain et de Haute-Savoie.

La Région sera seule compétente à compter du 1^{er} janvier 2016.



La réponse transport existante

L'offre interurbaine et transfrontalière offerte aux usagers

Lignes départementales

LIHSA	2012	2013	2014
Total des coûts (M€)	5,8	6,04	3,77

Données 2014 incomplètes : de septembre à décembre

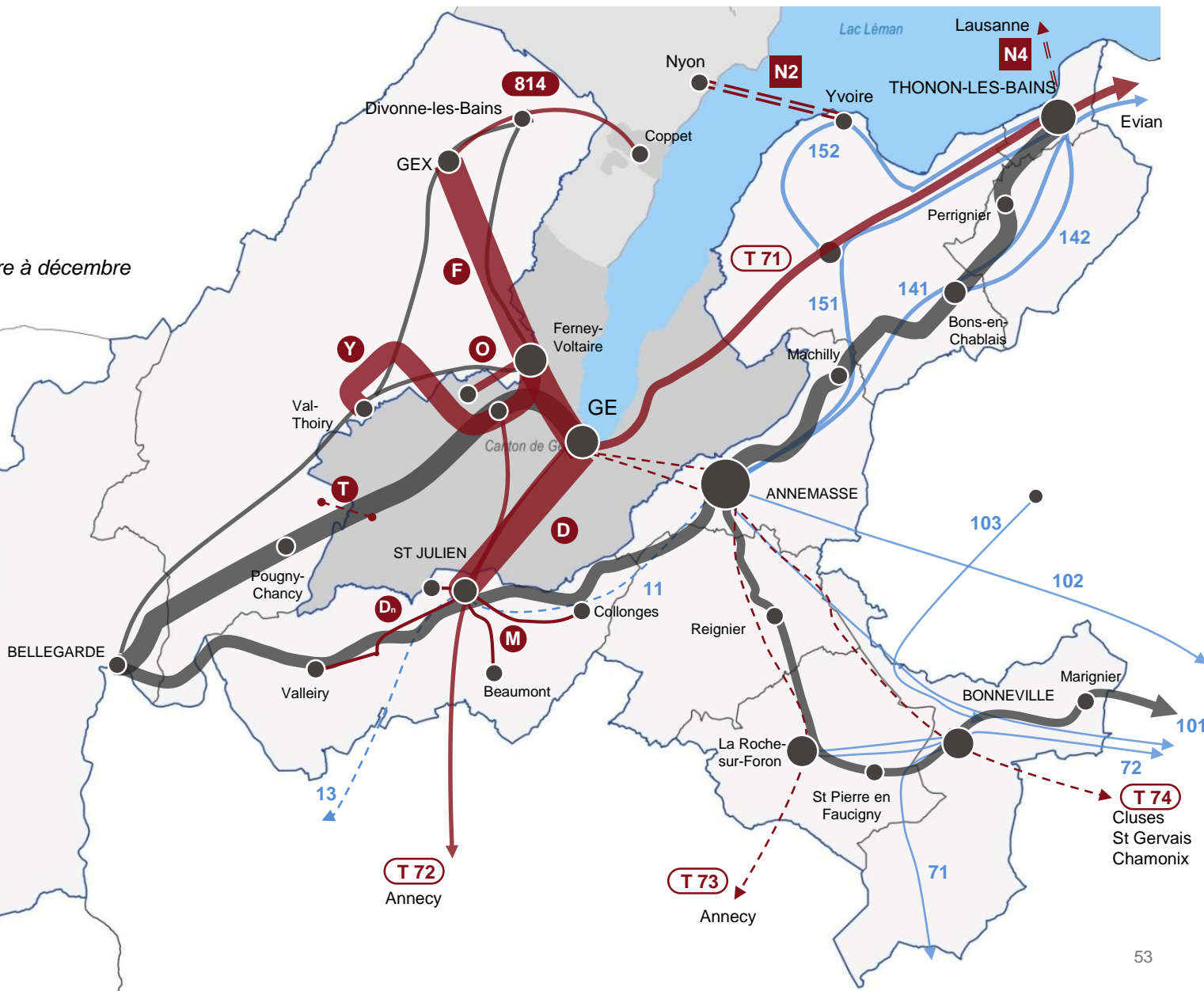
Lignes régionales

Coût TER	2012	2013	2014
Total des coûts (M€)	35,8	33,6	34,6

Lignes transfrontalières

GLCT	2012	2013	2014
Total des coûts (M€)	4,62	6,67	7,48

CGN	2012	2013	2014
Total des coûts (M€)	-	-	8,07





La réponse transport existante

Liaisons transfrontalières

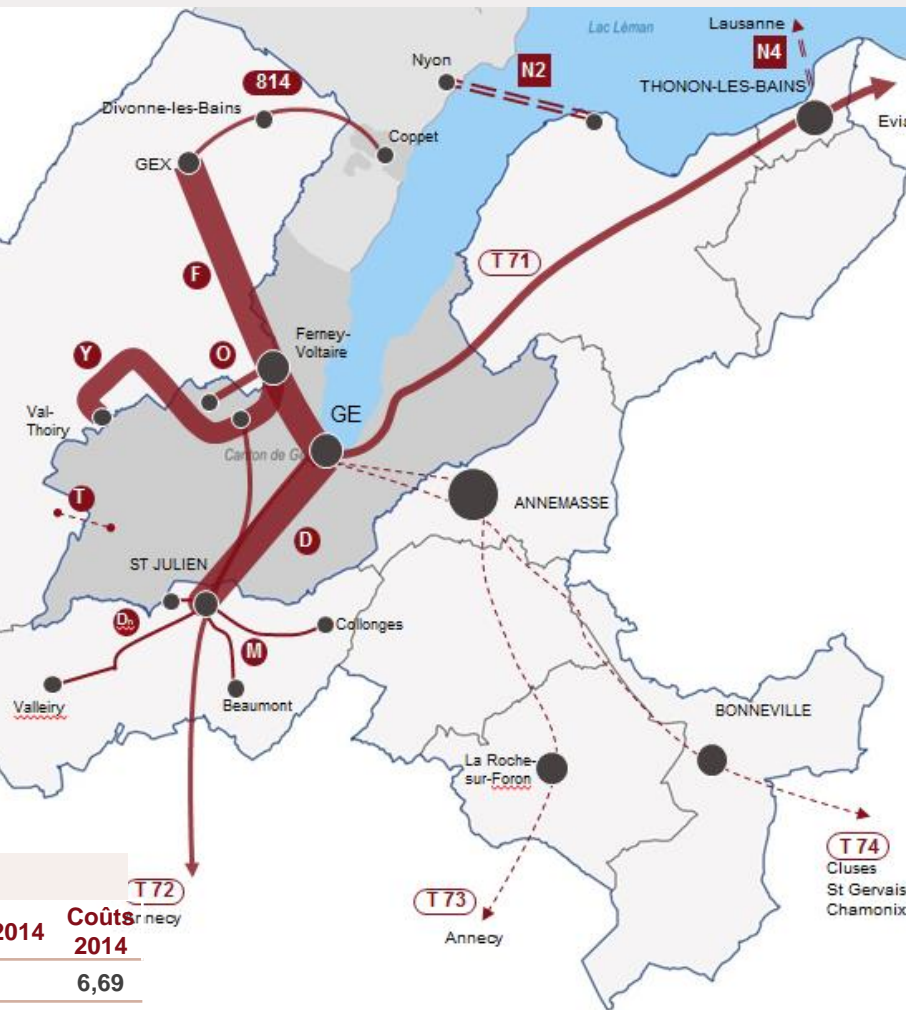
Liaisons transfrontalières et fréquentation (GLCT et CGN)

Fréquentations GLCT

En millions de voyages

A/R	2013	2014	2015	
D	62	2.16	2.29	2,25
F	35	1.79	1.90	1,99
Y	44	0.98	1.17	1,25
T 71	22	0.32	0.37	
O	25	0.31	0.33	0,36
T 72	13 ¹	0.18	0.19	
814	8	0.14	0.14	
M	18	0.04	0.05	0,1
T 74	11 ²	0.03	0.04	
T	14	0.03	0.03	0,03
T 73	5 ³	0.01	0.01	

¹ Entre St Julien et Genève
² Entre Bonneville et Genève
³ Entre la Roche-Foron et Genève



Fréquentations CGN

En millions de voyages

A/R	2012	2013	2014	Coûts 2014
N2	14	0.35	0.36	6,69
N4	18	0.09	0.12	1,38

Les liaisons transfrontalières :

- Sont assurées par le GLCT TP, qui a compté en 2014 près de **6,5 M** de voyages pour un budget de près de 7,5 M€. Le trafic est concentré sur 3 liaisons principales : la ligne D qui relie Genève à St Julien, la ligne F Genève-Gex et la ligne Y (Val Thoiry-Cornavin).
- Par la CGN qui transporte près de 500 000 voyageurs par an.

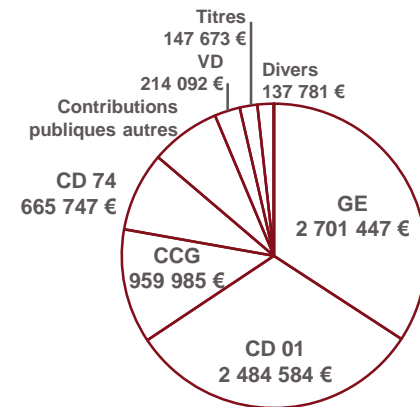
Equilibre économique du GLCT

Dépenses en 2014

Autre (covoiturage, MMT, études, UNIRSO)	543 160 €
T	230 675 €
M	437 301 €
F	447 202 €
O	569 678 €
814	630 656 €
Transalis	1 115 803 €
D	1 417 558 €
Y	2 090 109 €

7 482 145 €

Recettes en 2014



7 899 929 €

Source: Rapport d'activité 2014 GLCT



TER et car SNCF: offre journalière 2016

Source: SNCF

Les gares côté Suisse ne sont pas représentées à l'exception de Genève Comavin. Seuls les arrêts principaux des cars TER sont représentés.

De Gex vers Bellegarde

A		R	
Ter	Car	Ter	Car
0	13	0	13

De Ferney-Voltaire vers Bellegarde

A		R	
Ter	Car	Ter	Car
0	6	0	7

De Thonon-les-Bains vers Annemasse

A		R	
Ter	Car	Ter	Car
15	5	14	7

De Bons-en-Chablais vers Annemasse

A		R	
Ter	Car	Ter	Car
15	5	14	6

De Bellegarde vers Genève

A		R	
Ter	Car	Ter	Car
23	0	22	0

De Bellegarde vers Annemasse

A		R	
Ter	Car	Ter	Car
10	3	10	4

De La Roche-Foron vers Annemasse

A		R	
Ter	Car	Ter	Car
10	8	10	8

A		R	
Ter	Car	Ter	Car
9	0	9	0

De Bonneville vers Annemasse

La réponse transport existante Liaisons régionales

dans les 2 sens	Nombre de voyages ET coûts par OD (en M€)		
	2012	2013	2014
Bellegarde / GE	1 497 347	1 512 009	1 504 678
La Roche/ Annemasse	355 023	342 517	348 770
Annemasse / Bellegarde	654 096	631 096	642 576
Thonon/ Annemasse	798 723	770 587	784 655
Marignier/ La Roche	421 728	406 873	414 301
SOMME OD	3 726 917	3 663 082	3 694 980
GE/ Bellegarde	10,4	10,1	10,2
La Roche/ Annemasse	2,7	2,5	2,6
Annemasse / Bellegarde	9,8	9,1	9,4
Thonon/ Annemasse	8,2	7,6	7,9
Marignier/ La Roche	4,7	4,3	4,5
Total en M€	35,8	33,6	34,6

Source: Région

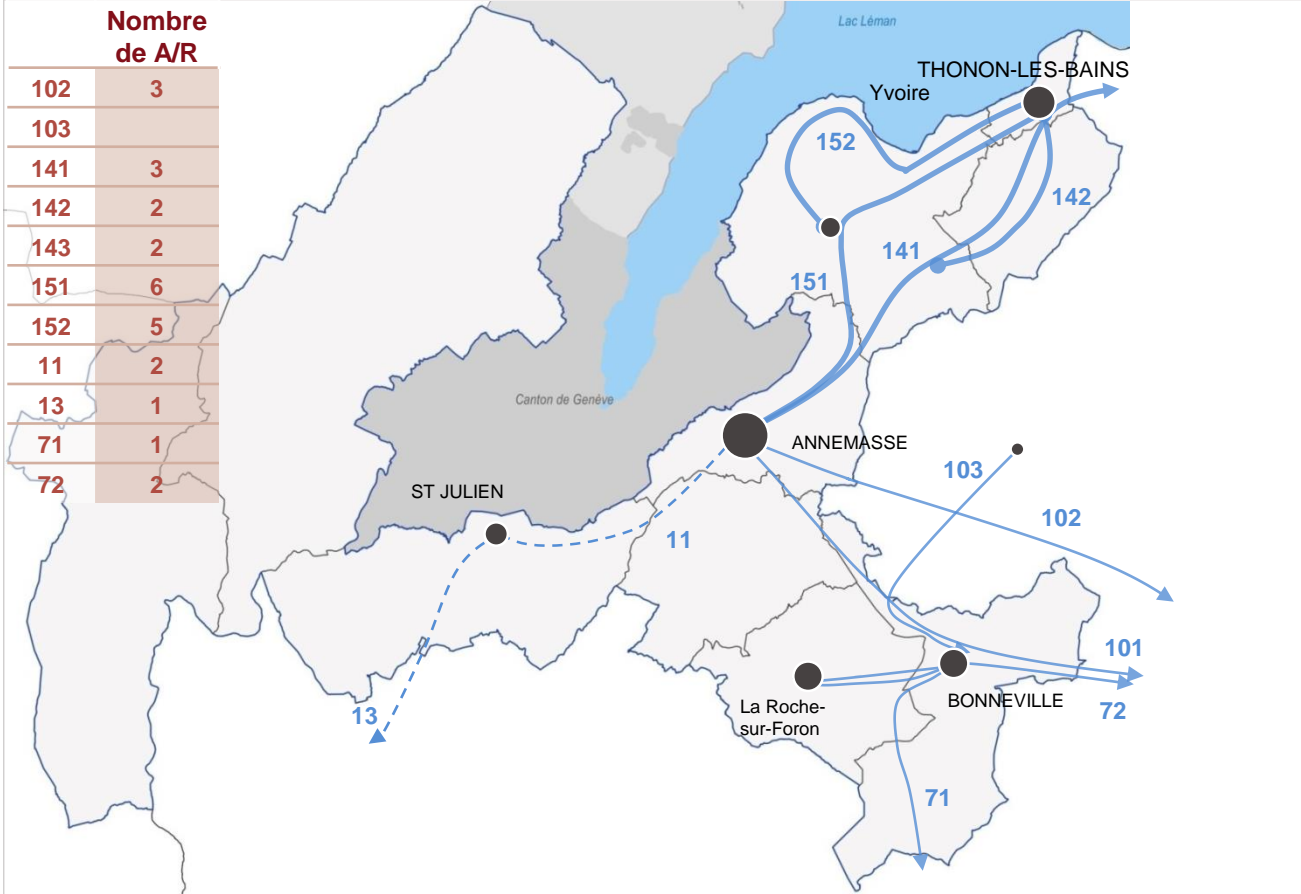


La réponse transport existante

Liaisons départementales: CD74

Liaisons départementales de Haute Savoie importantes pour l'ARC

Nombre de A/R	
102	3
103	
141	3
142	2
143	2
151	6
152	5
11	2
13	1
71	1
72	2



Nombre de voyages ET coûts par lots (en M€)

	2012	2013	2014
11, 12 et 13	52 032	52 032	30 990
71 et 72	196 506	203 256	124 427
101, 102 et 103	280 505	263 526	186 361
141 et 142	338 369	336 352	198 602
151 et 152	483 646	491 164	204 330
SOMME	1 351 058	1 346 330	744 710
11, 12 et 13	0,5	0,45	0,26
71 et 72	0,79	0,79	0,61
101, 102 et 103	1,45	1,61	1,10
141 et 142	1,54	1,59	0,90
151 et 152	1,52	1,60	0,90
TOTAL en M€	5,8	6,04	3,77

Source: Département de Haute-Savoie

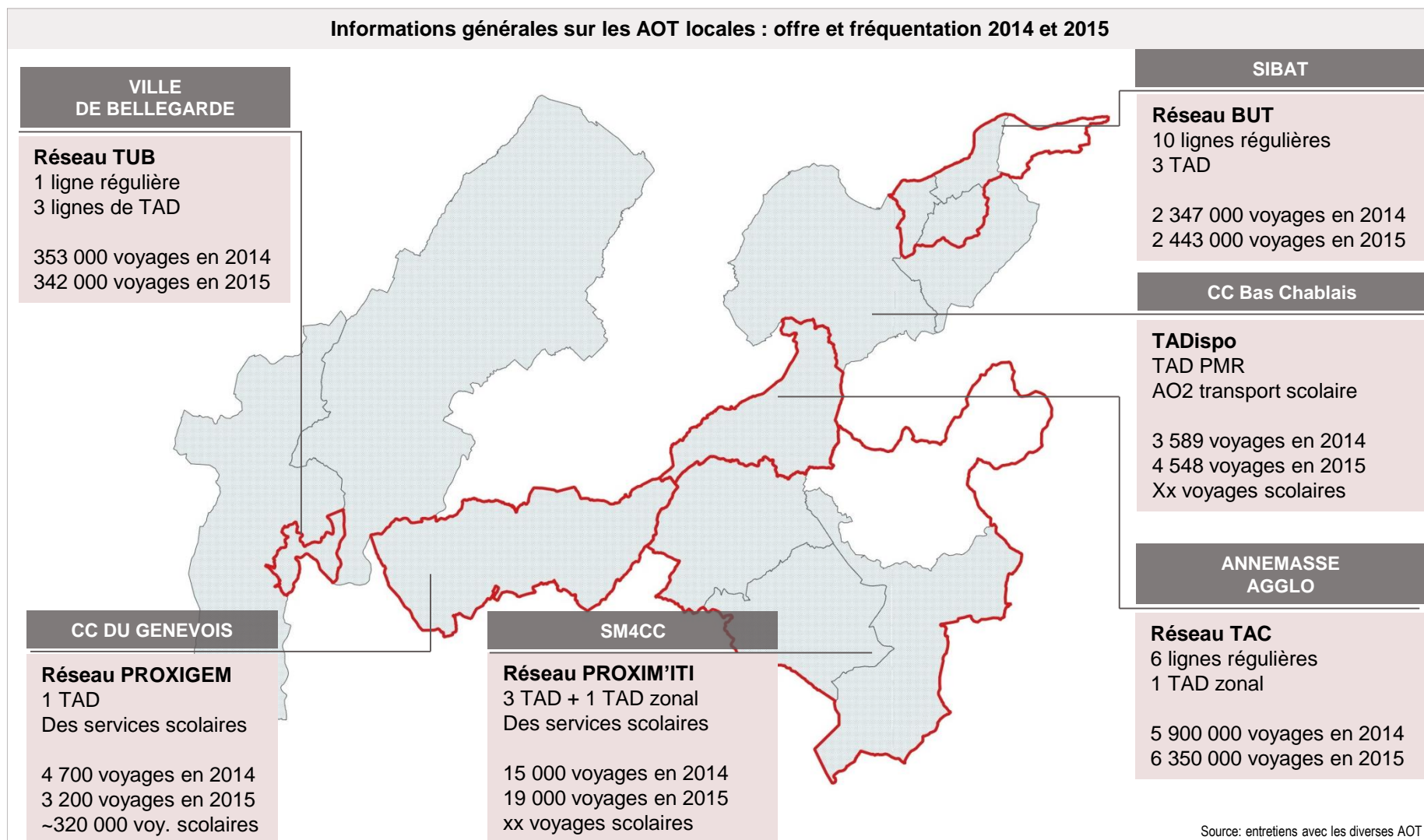
Données 2014 incomplètes : de septembre à décembre



La réponse transport existante

À l'échelle locale: les AOT du territoire (1/3)

Informations générales sur les AOT locales : offre et fréquentation 2014 et 2015



Les AOM présentent une grande hétérogénéité au regard de l'offre et de la fréquentation :

- Les réseaux TAC et BUT sont les deux principaux réseaux du territoire. Ils sont hiérarchisés, mixtes et desservent des zones densément peuplées. Néanmoins, le réseau d'Annemasse compte une fréquentation 2 fois plus élevée que celui de Thonon.
- Le réseau Tub connaît également une fréquentation significative malgré un ressort territorial s'étendant sur une seule commune.
- Trois réseaux organisaient en 2015 uniquement des services scolaires et du TAD.



La réponse transport existante

À l'échelle locale: les AOT du territoire (2/3)

Informations générales sur les AOT locales: coût de fonctionnement 2014 et 2015 (en millions d'euros)

VILLE DE BELLEGARDE

Coût fonctionnement	0.63	0.64
Coût par validation (€)	1.8	1.9

SIBAT

Coût fonctionnement	3,15	3,34
Coût par validation (€)	1.34	1,36

CC Bas Chablais

Coût fonctionnement	0,13	0,18
Coût par validation (€)		

ANNEMASSE AGGLO

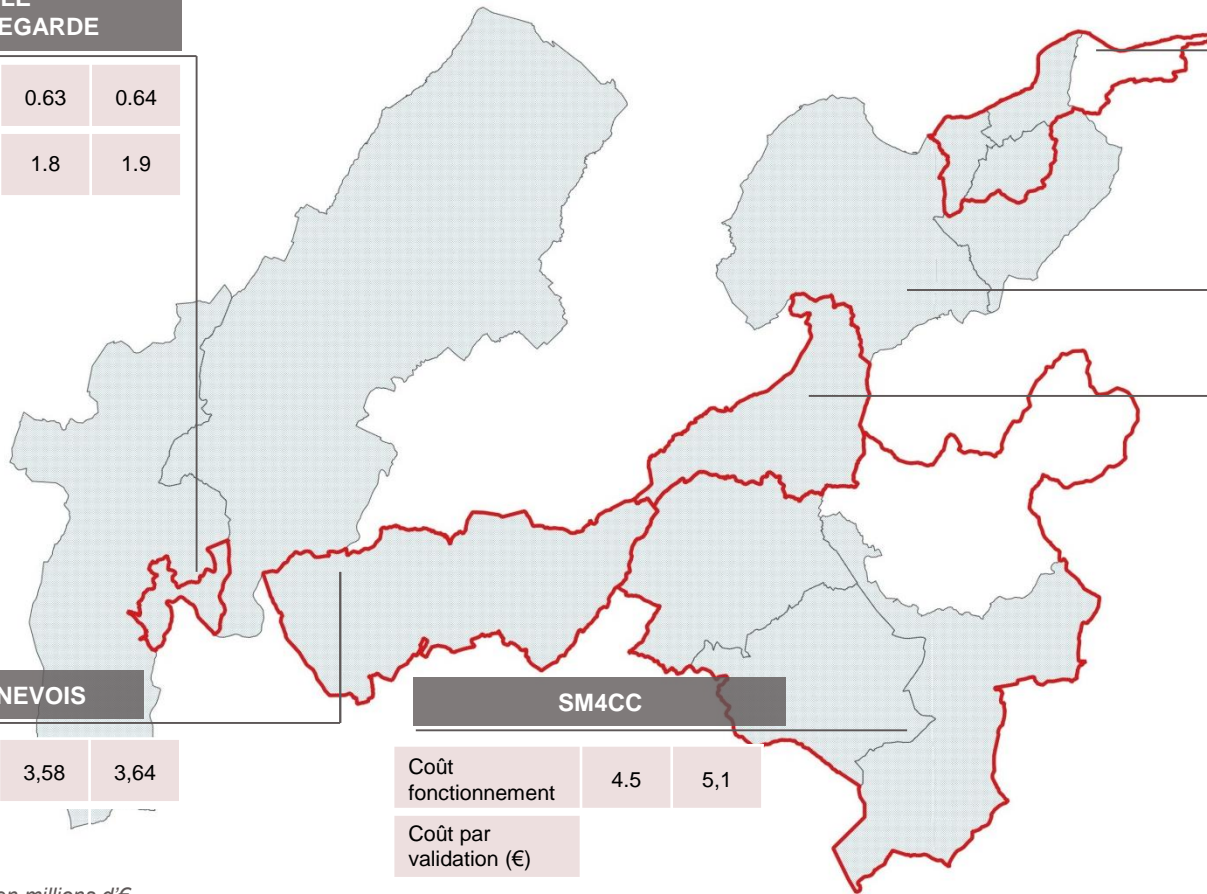
Coût fonctionnement	6.78	7.37
Coût par validation (€)	1.34	1,37

CC DU GENEVOIS

Coût fonctionnement	3,58	3,64
Coût par validation (€)		

SM4CC

Coût fonctionnement	4.5	5,1
Coût par validation (€)		



€/val :
Indicateur de performance rapportant la dépense publique brute aux voyages

Montants exprimés en millions d'€

Source: entretiens avec les diverses AOT

La dépense d'exploitation des AOM sur le territoire s'élève à environ 20M €

- Annemasse Agglo se distingue avec près d'1/3 du budget global
- Le SM4CC, le Genevois et le SIBAT connaissent une dépense publique en matière de transport relativement similaire entre 3,3 et 5M€.



La réponse transport existante À l'échelle locale: les AOT du territoire (3/3)

Informations générales sur les AOT locales : ressources 2014 et 2015 (en millions d'euros)

VILLE DE BELLEGARDE

Total recettes	0,46	0,45
VT	0.10	0.11
Recettes	0.06	0.07
Subventions	0	0

SIBAT

Total recettes	3,57	3,76
VT	2,04	2,2
Recettes	0,66	0,69
Subvention CD	0,44	0,41
Autres subv.	0,96	1

CC Bas Chablais

Total recettes	0,13	0,18
VT	-	-
Recettes	-	-
Subvention CD	0,09	0,05
Autres subv.	0,03	0,12

ANNEMASSE AGGLO

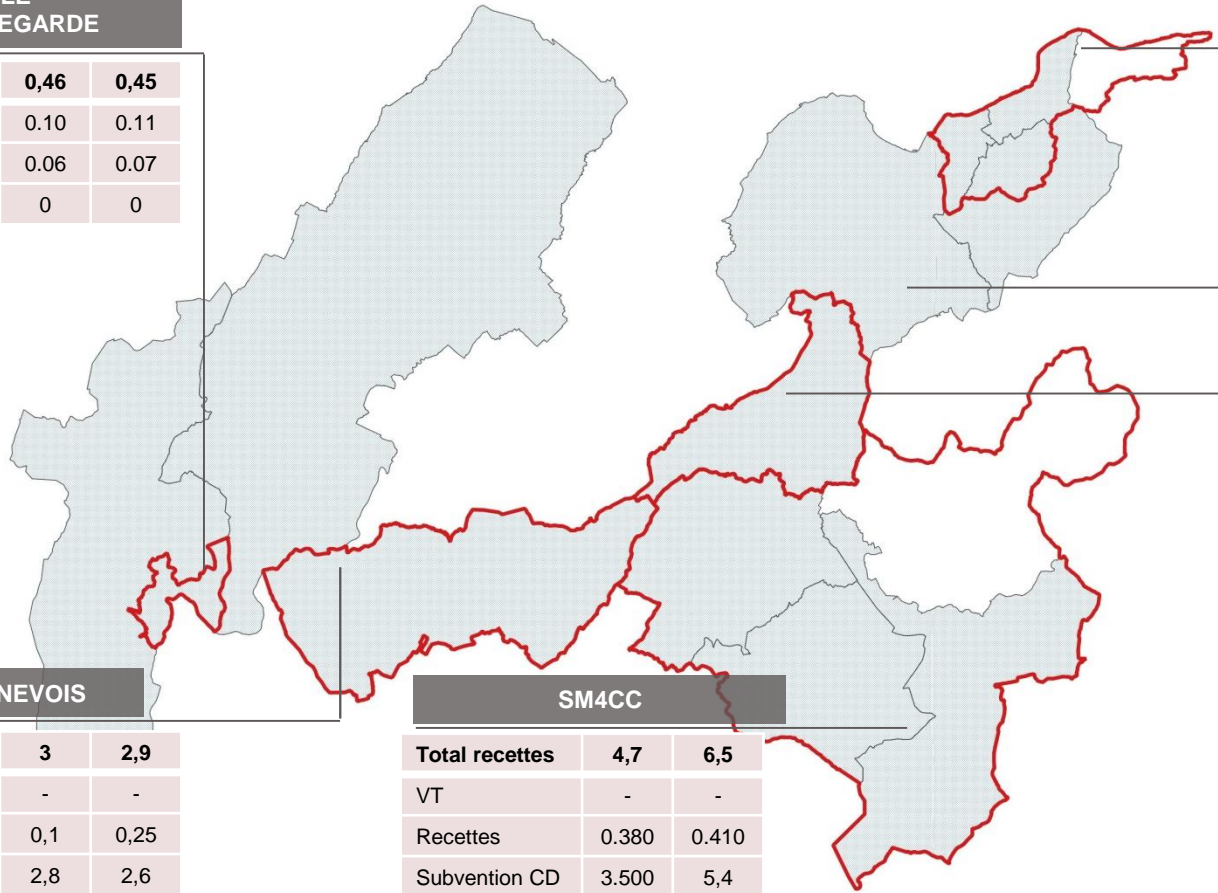
Total recettes	8,9	9,2
VT	4.58	4.81
Recettes	2.85	3.17
Subvention CD	0.4	1.08
Autres subv.	1.77	1.77

CC DU GENEVOIS

Total recettes	3	2,9
VT	-	-
Recettes	0,1	0,25
Subvention CD	2,8	2,6
Autres subv.	0,1	0,09

SM4CC

Total recettes	4,7	6,5
VT	-	-
Recettes	0.380	0.410
Subvention CD	3.500	5,4
Autres subv.	0.800	0.630



Montants exprimés en millions d'€

Source: entretiens avec les diverses AOT

Les recettes globales d'exploitation sur le territoire s'élèvent à environ 22M€ :

- Annemasse Agglo se distingue là encore avec un peu moins de la moitié des recettes globales.
- On note que les dépenses du département comptent pour près de 10M€ dans les dépenses globales, signe du fait que les AOM du territoire n'ont pas encore pleinement saisie leurs prérogatives.
- Les recettes de la fiscalité dédiée s'élèvent à 7,1M€, prélevées sur 3 territoires (Annemasse Agglo, le SIBAT, Bellegarde).



— **Appréciation des enjeux TC
au regard de la fréquentation**

Voyages transfrontaliers / 8,5M

GLCT : 6,5 M voy.
Région Fer : 1,5 M voy.
CGN : 0,5 M voy

Voyages interurbains / 4,4 M

CD : 3,1 M voy.
Région Fer : 1,3 M voy.

Voyages AOM / 10 M

Annemasse Agglo : 6,3 M voy.
SIBAT : 2,4 M voy.

La réponse transport existante
Synthèse de l'offre TC sur le territoire

**Appréciation des enjeux TC au regard de la
dépense publique brute (en M€)**

Voyages transfrontaliers / 29 M€

GLCT : 10,5 M €
Région Fer : 10,2 M €
CGN : 8 M €

Voyages interurbains / 27M€

Région Fer : 24 M €

Voyages AOM / 28 M €

Annemasse Agglo : 7,3 M€
SM4CC : 5,1 M€



Un certain nombre d'actions sont engagées sur le territoire en matière de développement de solutions de mobilités durables mais qui restent à ce stade encore marginales :

- ▶ **De nombreuses initiatives existent en matière de développement de mobilités alternatives (covoiturage, autopartage ...)**
 - Une démarche de longue haleine a été menée à l'échelle du bassin Lémanique sur le développement du covoiturage (covoiturage-leman.org) dans le cadre d'un projet interreg. L'enjeu est de passer à une autre échelle en s'appuyant sur le lancement d'un AMI à la fin de l'année 2016 permettant de solliciter des opérateurs privés capables d'apporter des solutions innovantes et éprouvées.
 - L'ARC s'est engagé, avec certains de ses EPCI membres, dans une démarche de développement de l'autopartage en lien avec la société CITIZ qui se traduit par le déploiement de véhicules en autopartage et la possibilité pour les territoires membres de l'ARC de développer des solutions sur leur territoire sans s'acquitter du ticket d'entrée.

- ▶ **Certaines actions engagées en matière d'intermodalités :**
 - Intermodalité physique des réseaux : de nombreux P+R existant sur le territoire ...
 - Intermodalité via la coordination tarifaire : communauté tarifaire Unirésos ...
 - Information voyageur : mobicime 74 ...

- ▶ **Soutien à la promotion des modes doux :**
 - Développement de voies vélos sur le territoire
 - Actions de soutien et de promotion de la mobilité douce

- ▶ **Conseil en mobilité :**
 - Projet de Maison de la mobilité à Annemasse : animation et conseil en mobilité, vélo en location ou en libre service, accompagnement des PD(I)E ...



La réponse transport existante

Une offre privée émergente qui contribue à la réponse transport

Offre privée d'autocar – trajets inclus dans le Genevois français				
Origine	Destination	Trajets par jour	Opérateur	Fréquence
St Julien	Genève	2	ALSA	Tous les jours
Genève	Annemasse	1	ALSA	Irrégulier
Annemasse	Genève	1	ALSA	Irrégulier

Source: Busradar et Comparabus

Offre privée d'autocar – trajets départementaux traversant le Genevois français				
Origine	Destination	Trajets par jour	Opérateur	Fréquence
Genève	Annecy	2 à 3	Flixbus	Tous les jours
Annecy	Genève	2 à 3	Flixbus	Tous les jours
Genève	Chamonix	4	OUIBUS	Tous les jours
Chamonix	Genève	4	OUIBUS	Tous les jours
Genève	St Gervais	4	OUIBUS	Tous les jours
St Gervais	Genève	4	OUIBUS	Tous les jours

Source: Busradar et Comparabus

- ▶ L'offre de transports privée est désormais significative à l'échelle du territoire et doit donc être prise en compte, comme une composante de la réponse en transport collectif aux enjeux de mobilité
- ▶ Il est difficile de disposer d'éléments relatifs à la fréquentation ou au modèle économique des lignes (et in fine à leur pérennité)



1. La photographie de l'existant : le diagnostic de déplacements et de la réponse transport existante

- Les enjeux de mobilité
- La réponse transport existante
- **Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables**

2. De nombreuses évolutions attendues

- L'évolution des enjeux de mobilités et les défis posés au territoire
- Les évolutions attendues du système de transport et ses différentes conséquences



Ce qu'il faut retenir l'adéquation entre enjeux et réponse transport

Un territoire marqué par un usage prédominant de la voiture et un certain retard en matière d'usage des TC

- Un usage important des Transports Individuels Motorisés (TIM) 67% rendus possibles par un taux de motorisation élevé
- Un faible usage des transports collectifs (6%) qui s'explique par un double phénomène de déficit d'offre et de déficit de coordination des offres
- Un usage prédominant de la voiture qui se traduit par un phénomène de congestion sur l'ensemble du territoire

Un déficit global d'offre en matière de transport collectif sur le territoire

- La comparaison avec des territoires français comparable laisse apparaître un déficit d'offre significatif pour le territoire de l'ARC qui s'élève à environ 8M de km
- Ce déficit global masque néanmoins des disparités locales puisque des réseaux comme ceux d'Annemasse Agglo, du SIBAT ou de Bellegarde connaissant des niveaux d'offres similaires à des réseaux français de taille comparable

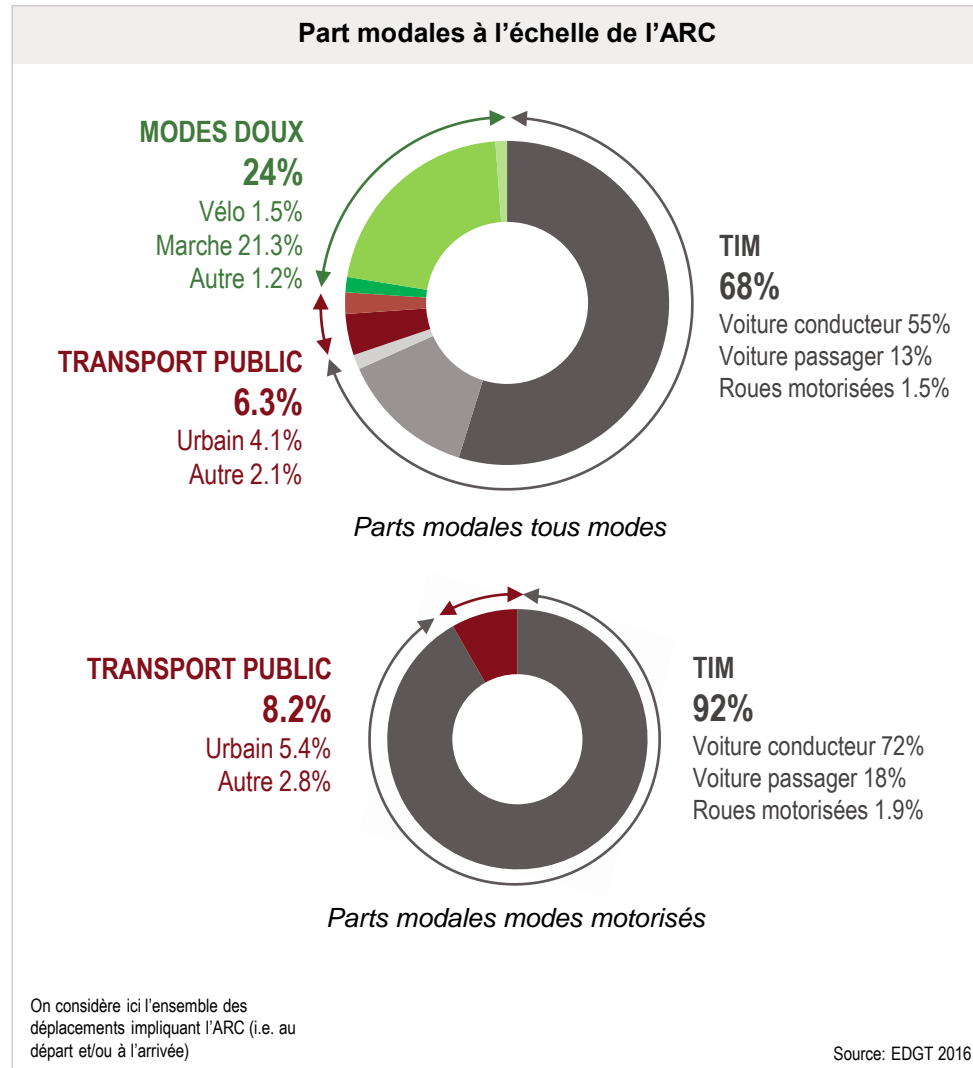
Des enjeux distincts par échelle

- Liaisons transfrontalières : une offre TC qui apparaît massivement sous dotée face à l'ampleur des enjeux (importance des besoins et forte congestion issue de faibles parts modales)
- Liaisons interurbaines : aspect peu traité aujourd'hui et de l'avis de beaucoup des acteurs les offres existantes ne répondent pas aux besoins. Là aussi les TIM sont massivement utilisés ce qui contribue fortement à la congestion notamment pour l'accès aux équipements métropolitains.
- Liaisons locales : un enjeu majeur et aujourd'hui traité de manière très inégale sur le territoire. Peu d'offre TC aujourd'hui pour répondre aux besoins de déplacements locaux non captifs (hors scolaires, seniors et personnes en insertion).



Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables

Une part prédominante des modes motorisés et notamment des TIM



► Une prédominance de l'usage de la voiture :

Tous modes confondus 67% des déplacements se font en voiture.

La marche se situe dans la moyenne nationale avec 21% des déplacements.

Le faible usage des transports publics (6% des déplacements) explique donc la prédominance de l'usage de la voiture.

Ceci est rendu possible par un taux de motorisation supérieur à la moyenne de territoires comparables (660 voitures pour 1000 hab contre 630 sur le Grand Rovaltain et 540 sur l'Aire Métropolitaine lyonnaise)

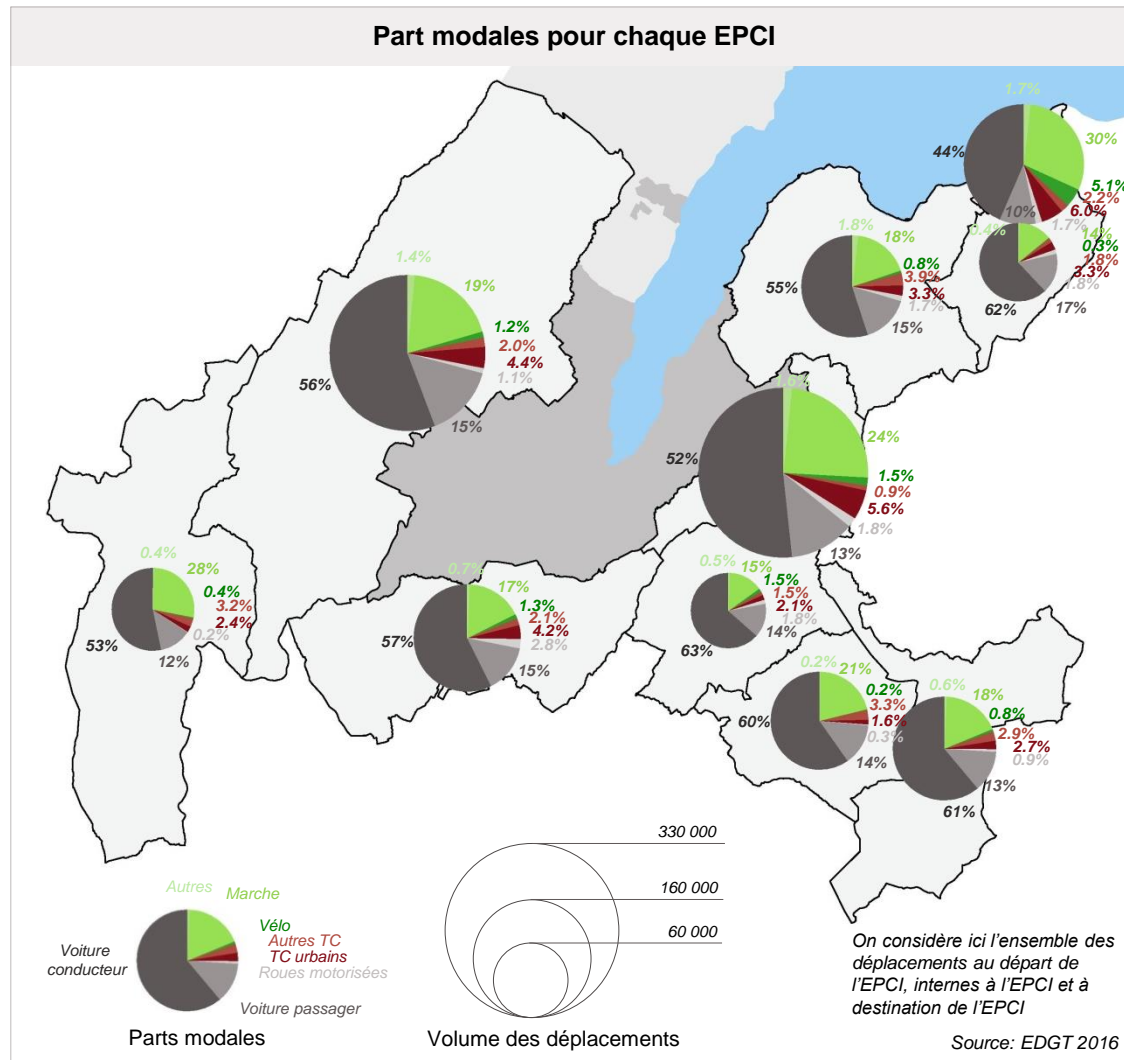
► Ce faible usage des transports publics n'est pas

surprenant et s'explique par une offre TC plus faible que sur des territoires comparables et par une offre complexe et peu coordonnée. Ainsi les isochrones d'accessibilité TP et TIM sont éloquentes : un habitant du Genevois ne dispose pas, aujourd'hui, de solution pratique pour effectuer ses trajets en transports publics.



Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables

Parts modales à l'échelle des EPCI



► Des différences entre EPCI relevant du niveau d'urbanisation...

Une analyse, plus fine, au niveau des EPCI, permet de dégager différents profils de mobilité pour chaque EPCI. Les habitants des EPCI plus urbains comme Annemasse Agglo, la CC du Pays de Gex et la ville de Thonon font moins usage de la voiture tandis que, par exemple, la CC des Collines du Léman connaît la part modale d'usage de la voiture la plus élevée.

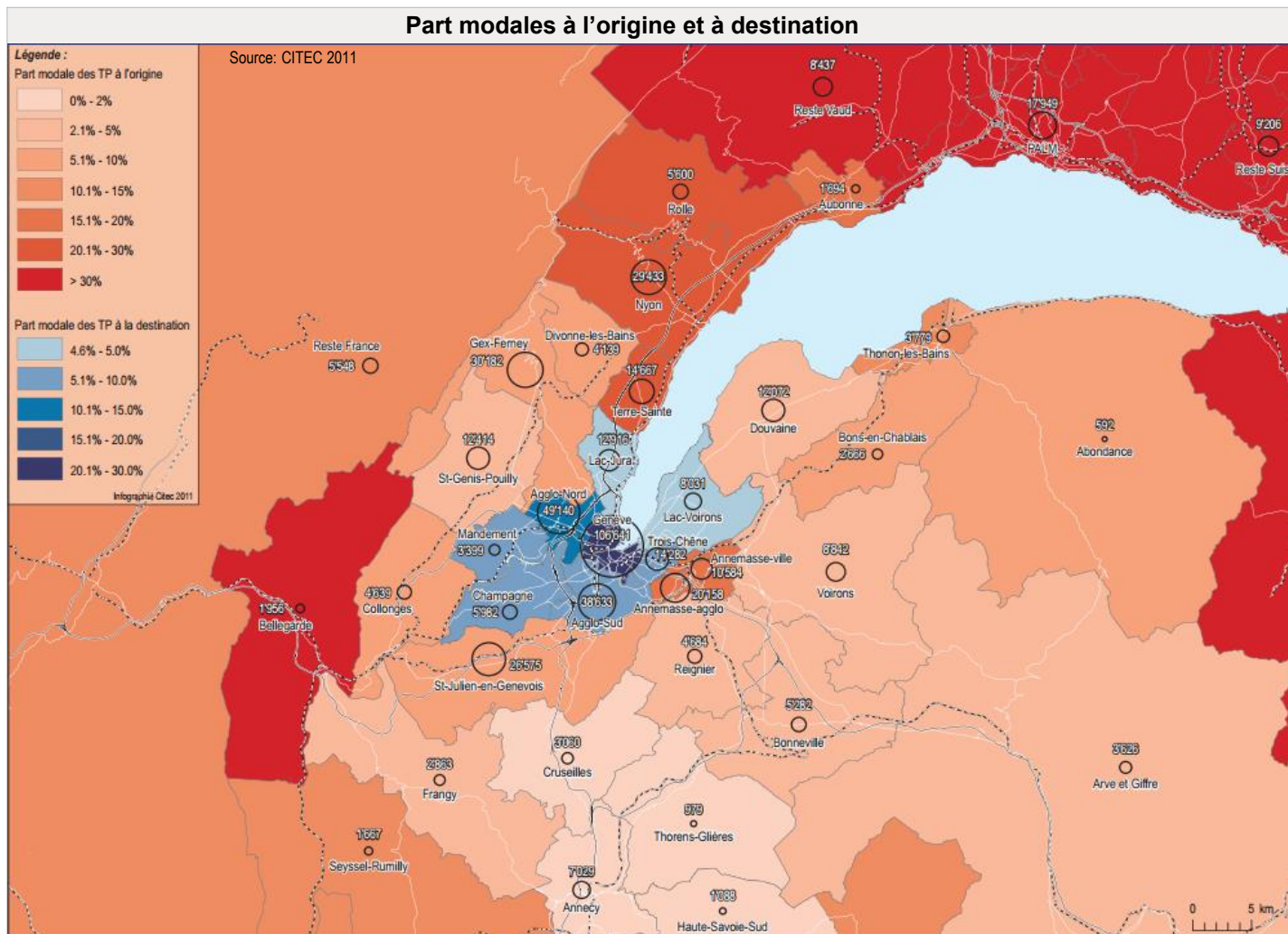
► ... du degré d'autonomie ...

Les EPCI plus dépendants d'autres territoires, et notamment d'autres EPCI du Genevois, ont des parts modales d'usage de la voiture plus élevées. En effet, les habitants, obligés de parcourir de plus longues distances, recourent d'autant plus à la voiture pour se déplacer. La comparaison de la CC d'Arve et Salève et la CC du Pays Rochois est, à cet égard, révélatrice de ce phénomène.

► ... et des efforts engagés

Sur Annemasse Agglo par exemple entre 2007 et 2015, la part TIM a baissé d'environ 3 points (62,9% à 59,5%) et la part TC est passé de (4,4% à 7,3%).

Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables des parts modales TC relativement faibles pour l'accès à Genève ...



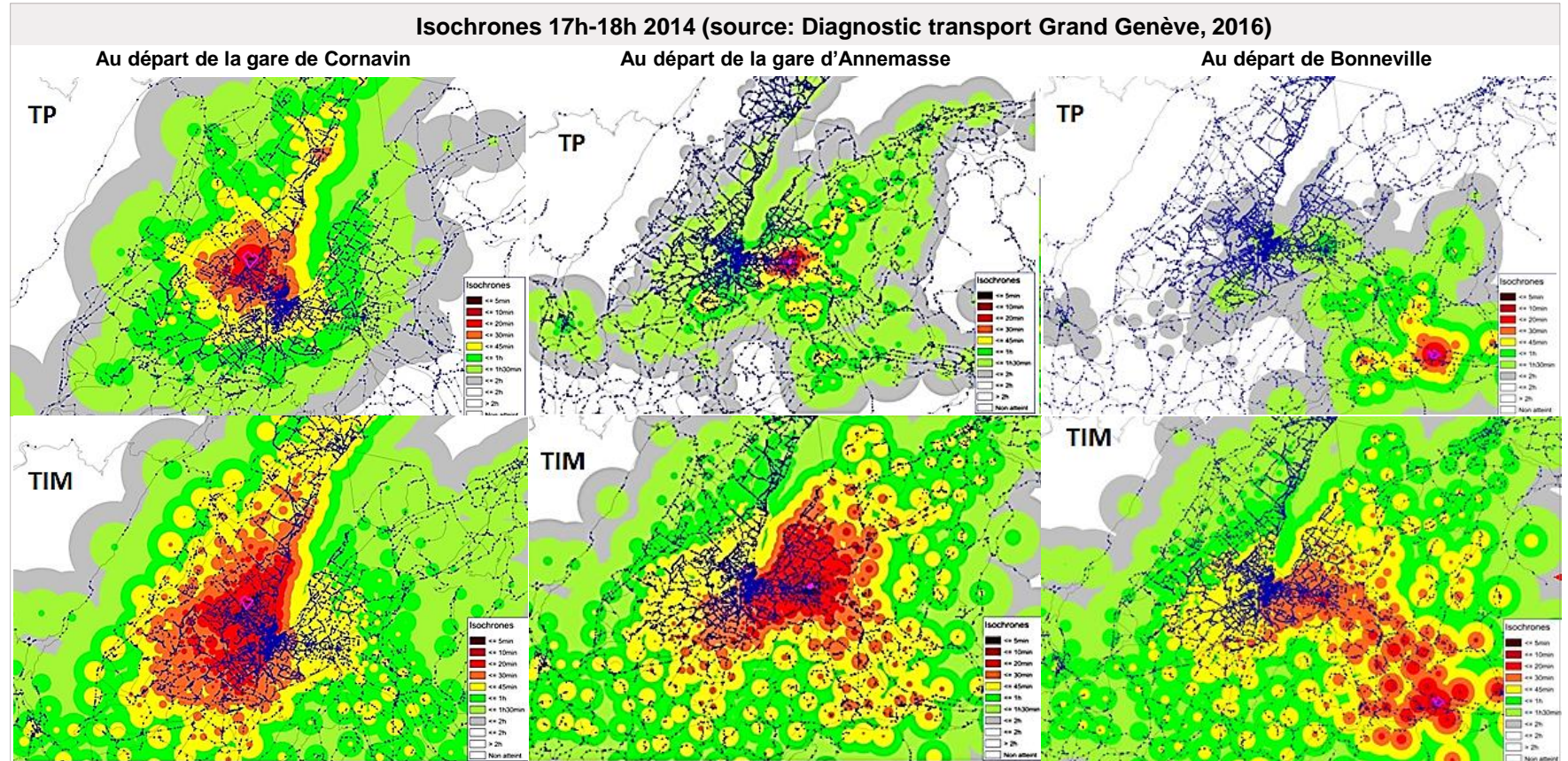
► Un usage des transports collectifs faibles à destination de Genève

Une part des transports collectifs inférieure à 10% pour les habitants français souhaitant se rendre à Genève. Cette part modale est même totalement marginale pour certains territoires de l'ARC : St Genis Pouilly; Bas Chablais.

Seule Bellegarde se distingue avec une part modale TC de près de 30%. Bellegarde bénéficie d'une liaison directe et performante à Genève par le train ce qui garantit une certaine attractivité des transports collectifs similaire à celle que l'on observe depuis Lausanne.



Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables ... en raison de temps de déplacements peu performant par rapport au TIM...

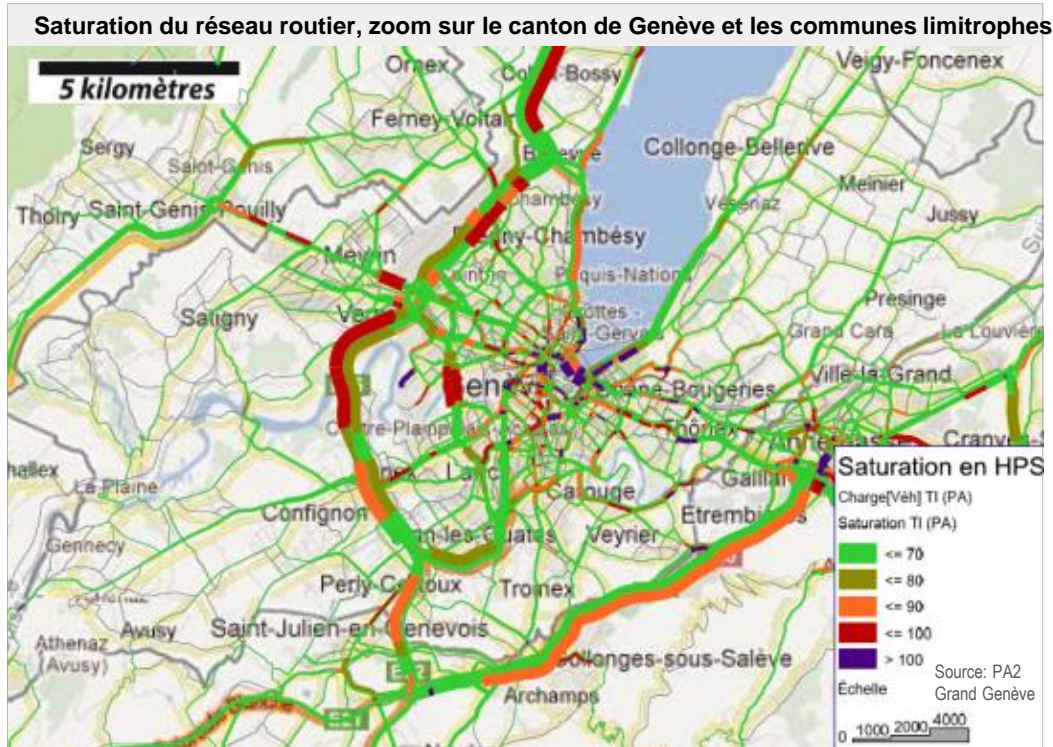


La confrontation des temps de trajet en Transport Public et en Transports Individuels Motorisés au départ de Cornavin, Annemasse et Bonneville et à destination de l'ensemble de l'agglomération est riche d'enseignements :

- Les déplacements en transports individuels motorisés sont toujours plus rapides que ceux en transports publics et permettent donc d'accéder à un territoire plus vaste
- En l'absence de services ferroviaires structurants côté France l'aire d'attraction des transports publics est alvéolaire et s'étend peu. La bonne accessibilité Cornavin – Coppet laisse augurer ce que pourrait être la situation post CEVA.



Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables ...et cela malgré une forte congestion routière sur le cœur d'agglomération ...



L'importante congestion routière est un symptôme de l'inadéquation de l'offre de transport global aux enjeux :

- Le cœur métropolitain est marqué par une forte congestion
- Pour les territoires de l'ARC ce sont bien les déplacements transfrontaliers qui posent questions et notamment l'accès au centre de Genève. Ceci est un symptôme de l'inadéquation de l'offre TC pour accéder au centre de Genève ce qui conduit les habitants à dépendre de leur voiture particulière.
- De plus, les habitants de l'ARC sont particulièrement dépendants des choix des autorités suisses qui peuvent modifier significativement les conditions de circulation (expérimentation sur la fermeture des petites douanes, débat sur la mise en place d'un péage urbain ...)



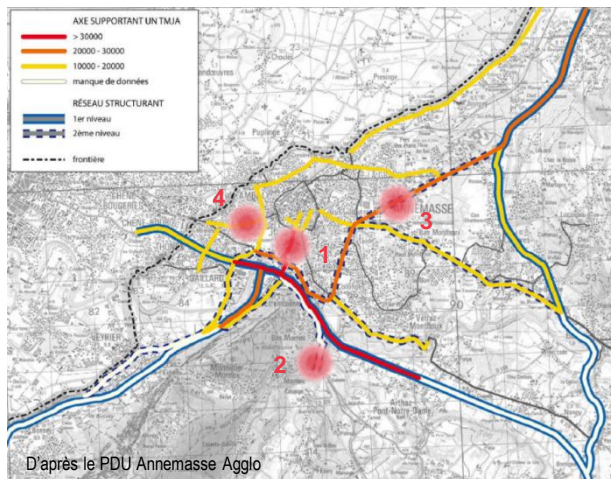
Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables ...et sur le territoire de l'ARC

AXE EST

Agglomération d'Annemasse

Un réseau saturé en raison des flux transfrontaliers. Une sous-utilisation du réseau principal et notamment de l'autoroute A411 payante implique une saturation du réseau secondaire départemental au sein de l'agglomération:

1. **Route d'Etrembières (30 000 véhicules/jour)**
2. **RD 2 (12 000 véhicules/jour)** (Route de Reignier)
3. **RD 1206 (27 000 véhicules/jour)** (Route de Thonon)
4. Routes locales en direction des douanes



AXE NORD-EST

Bas-Chablais

Deux axes « 2x1 voie » structurant le territoire qui sont saturés:

- **La RD 1005 (20 000 véhicules/jour)**
- **La RD 903 (13 000 véhicules/jour).**

Difficulté de traversée des centres locaux le long de ces voies notamment à **Douvaine**. Report sur le réseau secondaire non adapté.

AXE SUD-EST

Bonneville et vallée de l'Arve

On observe des congestions chroniques aux entrées et sorties de Bonneville et de La Roche-sur-Foron.

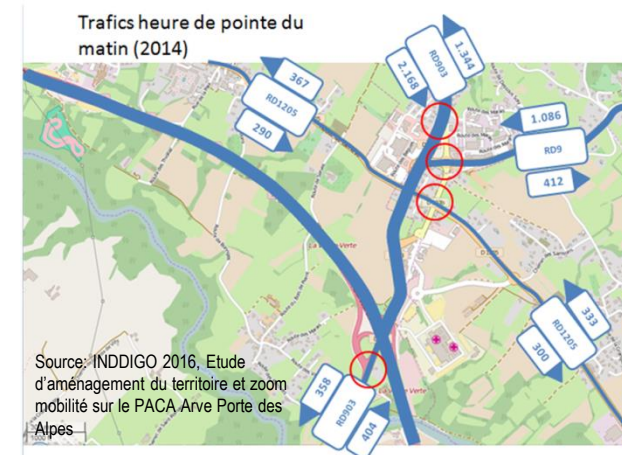
En dehors de ces deux centres, le nœud de Findrol pose des problèmes de congestion aux heures de pointe.

AXE SUD

CC du Genevois

La partie Nord de St Julien est fortement chargée aux heures de pointes du fait de la proximité de la douane de Perly.

Les deux principales douanes de **Bardonnex (56 000 véhicules/jour)** et **Perly** sont saturées aux heures de pointes, entraînant le report du trafic sur les douanes secondaires qui sont ainsi très chargées aux heures de pointe.

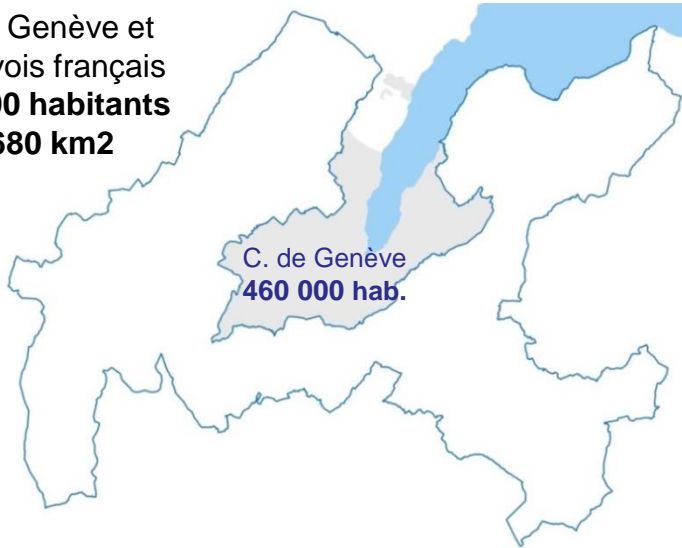




Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables

Un retard certain en matière d'offre et de fréquentation des transports collectifs

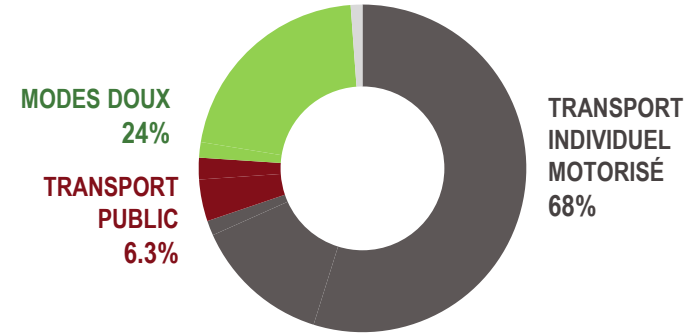
C. de Genève et
Genevois français
860 000 habitants
1 680 km²



**29 M km
OFFERTS**

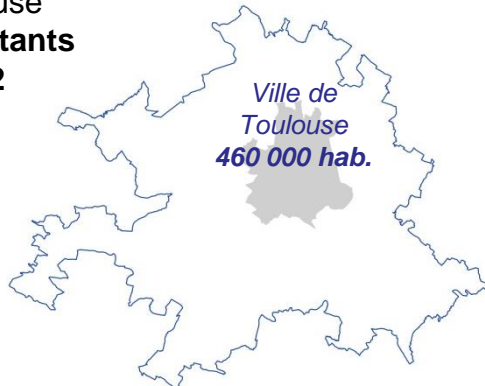
**TERRITOIRES
COMPARABLES**

**8 M km
MANQUANTS
DANS L'ARC**

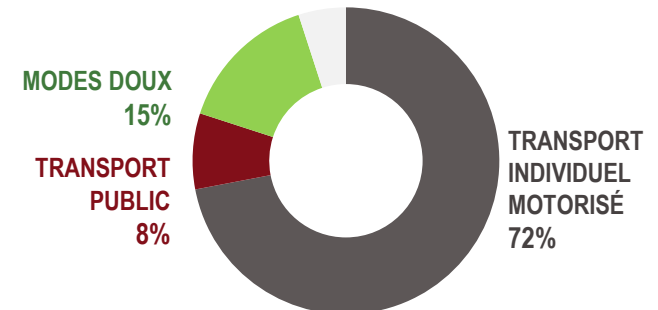


**-21%
DÉFICIT DE
FRÉQUENTATION TC**

PTU Toulouse
935 000 habitants
982 km²



**37 M km
OFFERTS**



Sources: EDGT 2016, PTU Toulouse



1. La photographie de l'existant : le diagnostic de déplacements et de la réponse transport existante

- Les enjeux de mobilité
- La réponse transport existante
- Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables

2. De nombreuses évolutions attendues

- **L'évolution des enjeux de mobilités et les défis posés au territoire**
- Les évolutions attendues du système de transport et ses différentes conséquences



Ce qu'il faut retenir des évolutions des enjeux de mobilité

Une croissance démographique attendue qui va continuer à mettre le territoire sous tensions

- La tenue des hypothèses de croissances prévues dans le PA3 sont un véritable défi pour le territoire :
 - Selon le scénario « laisser faire » à un horizon 5 ans, le territoire compterait +40 000 habitants ce qui correspond à 150 000 déplacements quotidiens supplémentaires et, si les pratiques actuelles sont conservées, +106 000 déplacements quotidiens en voiture et +24 420 voitures sur le territoire
 - A horizon 2030, ce serait +120 000 habitants ce qui correspond à environ 450 000 déplacements supplémentaires et, si les pratiques actuelles sont conservées, + 300 000 déplacements quotidiens en voiture et 79 000 voitures sur le territoire

Une répartition de la croissance démographique qui sera lourde de conséquences pour les besoins de transport et le devenir des coopérations

- Le scénario « laisser faire » serait marqué par une demande diffuse, plus difficilement massifiable et d'importants besoins de transport de type interurbain afin de relier des polarités.
- Le scénario « volontariste » se traduirait, via la densification des centres urbains, par une plus grande pertinence pour les TC. Les transports sont d'ailleurs un élément fondamental de réussite d'une politique de maîtrise de l'urbanisation.
- Le scénario « débordement » se traduirait par un allongement des temps de transport et un important trafic de transit sur le territoire de l'ARC. Un tel scénario rend nécessaire le développement de coopérations avec les territoires voisins.



L'évolution des enjeux de mobilités et les défis posés au territoire

Les hypothèses de base et les chiffres clés

	2012	2015
Genevois Français	377 902	404 138
Canton de Genève	466 918	482 545
District de Nyon	89 065	93 200
GRAND GENEVE	933 885	979 883

Scénario « Laisser faire »	
2020	2030
444 801	524 919
511 826	556 961
101 149	117 739
1 057 777	1 199 618

Grand Genève :

- + 77 000 habitants sur le Grand Genève en 5 ans, / + 227 000 habitants en 15 ans

Genevois français :

- + 40 000 habitants sur le Genevois Français en 5 ans, +1,9% / an
- + 120 000 habitants en 15 ans , +1,6% / an

Scénario volontariste	
2020	2030
441 918	515 121
514 765	569 562
100 307	114 469
1 056 991	1 199 152

Grand Genève :

- + 77 000 habitants sur le Grand Genève en 5 ans / + 219 000 habitants en 15 ans

Genevois français :

- + 37 000 habitants sur le Genevois Français en 5 ans, +1,8% / an
- + 110 000 habitants en 15 ans , +1,55% / an

► Les hypothèses de travail admises sont la poursuite de la croissance passée et de son rythme ce qui va se traduire par une forte mise sous pression du territoire aux différentes échelles

► En matière de mobilités sur le Genevois français selon le scénario laisser-faire :

A 5 ans :

- + 150 000 déplacements quotidiens
- + 106 000 déplacements en voiture
- + 24 420 voitures

A 15 ans :

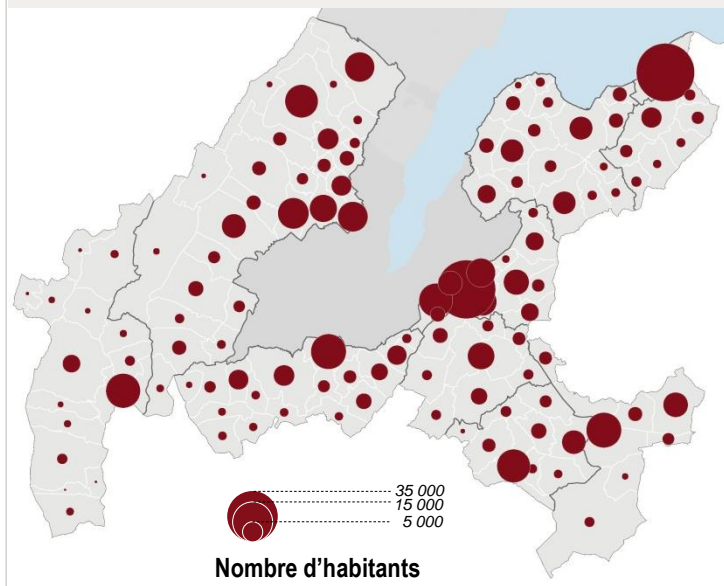
- + 450 000 déplacements quotidiens
- + 300 000 déplacements en voiture
- + 66 000 voitures



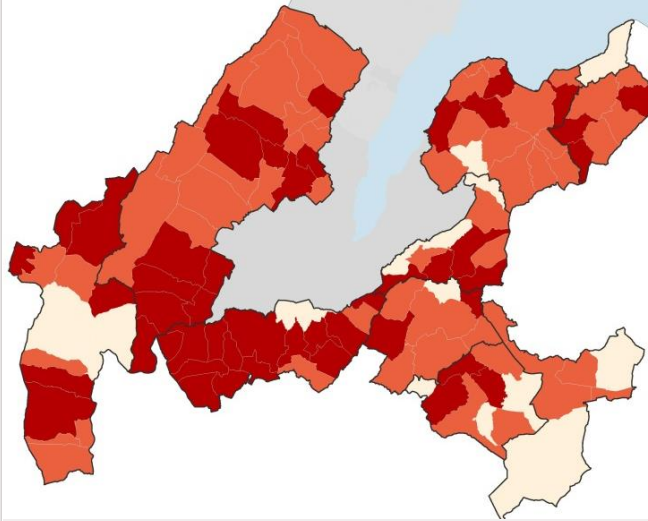
L'évolution des enjeux de mobilités et les défis posés au territoire

Les hypothèses de spatialisation de cette croissance

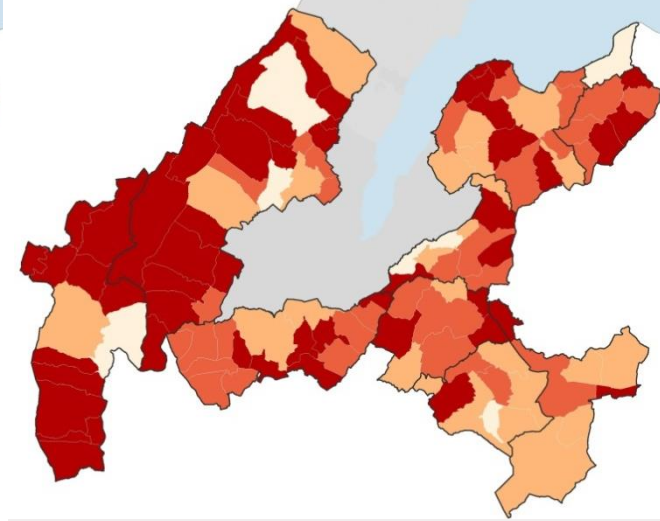
Population 2015 Source: ARC



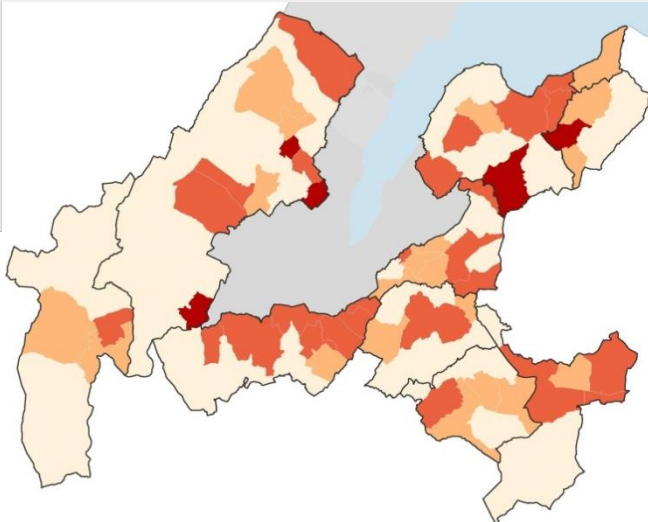
2015-2020 Scénario Laissez-Faire Source: ARC



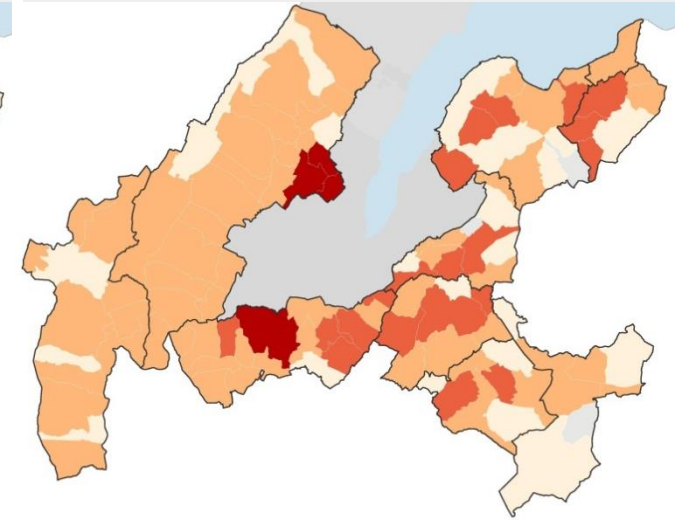
2020-2030 Scénario Laissez-Faire Source: ARC



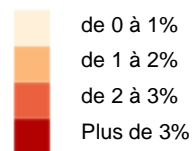
2015-2020 Scénario Volontariste Source: ARC



2020-2030 Scénario Volontariste Source: ARC



Taux de variation
annuel de la
population





L'évolution des enjeux de mobilités et les défis posés au territoire

Les différents scénarios et leur impact sur la structuration des mobilités

	Caractéristiques	Impact sur la demande de transport	Impact sur l'organisation des transports et le développement des coopérations
« Laisser faire »	<p>Poursuite de la croissance observée qui est marquée par un phénomène de desserrement</p> <p>Croissance 2x plus rapide des « bourgs et villages » que de « l'agglomération centrale »</p>	<p>Une demande de transport diffuse et plus difficilement massifiable</p> <p>Une demande de transport de type interurbain (yc au sein des même EPCI) qui génère des besoins de liaisons entre pôles et des besoins de rabattement</p>	<p>Une offre de transport public plus difficilement performante</p> <p>Des besoins de structuration d'offres à l'échelle d'AOM</p> <p>Des besoins de structuration à une échelle supra pour porter les enjeux interurbains et transfrontaliers</p>
« Volontariste »	<p>Inflexion politique qui se traduit par une maîtrise de l'urbanisation dans la perspective d'une plus forte densification</p> <p>Répartition de la croissance dans « les agglomérations régionales », maintien de plus de 60% de la population dans l'agglomération centrale et contention de la croissance des « bourgs et villages »</p>	<p>Une densification des centres urbains qui rend les transports collectifs plus pertinents et performants et qui se traduit par des déplacements moins longs (faisables en modes actifs)</p>	<p>Politique volontariste soutenue par la politique de transport (articulation urbanisme-transport; contrats d'axe; développement des PEM)</p> <p>Structuration d'offre TC en milieu urbain</p> <p>Coordination des offres urbaines et interurbaines</p>
« Débordement »	<p>Accélération du phénomène de « desserrement » sous l'effet de la diffusion du moteur genevois</p> <p>Diffusion de la croissance bien au-delà des frontières de l'ARC</p>	<p>Allongement des déplacements, des temps de transport et augmentation des flux de « transit » faisant de l'ARC un territoire traversé</p>	<p>Intérêt d'une coopération avec les territoires voisins afin de développer des solutions communes pour les enjeux transfrontaliers et traiter les besoins de coordination entre les différentes offres existantes</p>



L'évolution des enjeux de mobilités et les défis posés au territoire

L'évolution de l'emploi sur le territoire

	2012	2015
Genevois Français	114 984	120 177
Canton de Genève	352 703	331 477
District de Nyon	41 109	37 873
GRAND GENEVE	508 796	489 527

Scénario « Laisser faire »	
2020	2030
126 117	136 682
359 116	381 708
42 091	46 473
527 324	598 581

Grand Genève :

- + 35 000 emplois sur le Grand Genève en 5 ans, / + 110 000 emplois en 15 ans

Genevois français :

- + 6 000 emplois sur le Genevois Français en 5 ans
- + 16 000 emplois en 15 ans

Scénario volontariste	
2020	2030
131 486	142 777
354 116	376 708
41 644	45 394
527 247	598 514

Grand Genève :

- + 35 000 emplois sur le Grand Genève en 5 ans, / + 110 000 emplois en 15 ans

Genevois français :

- + 11 000 emplois sur le Genevois Français en 5 ans
- + 22 000 emplois en 15 ans

- ▶ Les hypothèses de travail admises sont la poursuite de la dépendance du territoire français aux emplois suisses avec une part de l'emploi qui reste stable sur la période (75 emplois en Suisse /25 en France) mais un indice de concentration d'emploi qui poursuivrait sa baisse côté français avec une croissance des emplois moins forte que celle des actifs
- ▶ On peut raisonnablement penser que le développement des emplois sera à moyen terme plus équilibré entre Suisse et France sous l'effet conjugué d'un potentiel ralentissement du moteur Suisse et du développement d'un emploi quantitativement important côté français, induit par la croissance démographique



1. La photographie de l'existant : le diagnostic de déplacements et de la réponse transport existante

- Les enjeux de mobilité
- La réponse transport existante
- Une offre en retrait par rapport aux territoires comparables

2. De nombreuses évolutions attendues

- L'évolution des enjeux de mobilités et les défis posés au territoire
- **Les évolutions attendues du système de transport et ses différentes conséquences**



Ce qu'il faut retenir des enjeux d'organisation des transports

Des évolutions nombreuses et de différents types qu'il faut appréhender et qui vont permettre d'enclencher une dynamique de rattrapage avec les territoires français comparables

- Des évolutions institutionnelles fortes qui vont responsabiliser les territoires et les amener à combler le déficit d'offre de transport existant
- Les « coups partis » : une révolution de la mobilité attendue sur le territoire avec la mise en service d'un RER, de 3 tramway, de 2 BHNS et d'une voie rapide.
- Des évolutions « à bas bruit » des pratiques et usages en matière de mobilités qu'il faut accompagner et stimuler

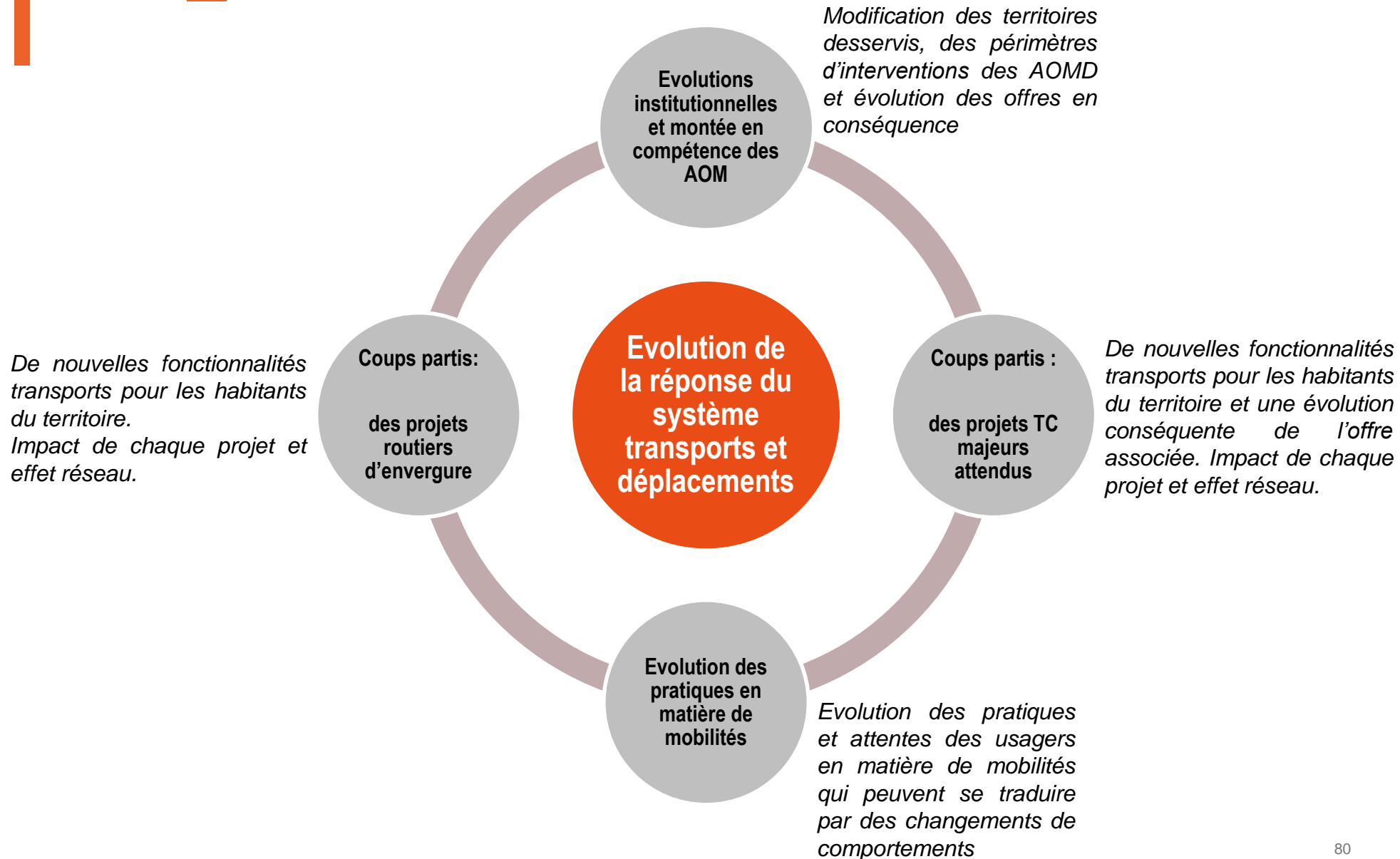
Des conséquences majeures qui obligent le territoire à s'organiser :

- Une augmentation très forte de la fréquentation TC attendue (+66 000 déplacements d'ici à 2030) qui permettra une hausse de la part modale TC globale mais qui verra quand même la situation se dégrader en raison de la très forte croissance démographique (+270 000 déplacements quotidiens en voiture).
- Un véritable « mur budgétaire » en matière d'exploitation. Une très nette hausse qui va être principalement supportée par la Région dans le cadre de la mise en service du Leman Express mais l'effort supportés par les collectivités de l'ARC pour financer les offres locales et transfrontalières s'annonce majeur. Nous évaluons le surcoût total à termes entre 35 et 44M€ par an.
- Pour faire face à ces dépenses, les territoires disposent de 4 principaux leviers : recettes d'exploitation ; contributions budgétaires ; versement transport ; mobilisation de ressources transfrontalières de type « versement transport transfrontalier »
- Une gouvernance à refonder aux différentes échelles pour accompagner, structurer et peser sur ces évolutions



Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

le territoire va connaître différents types d'évolutions structurantes



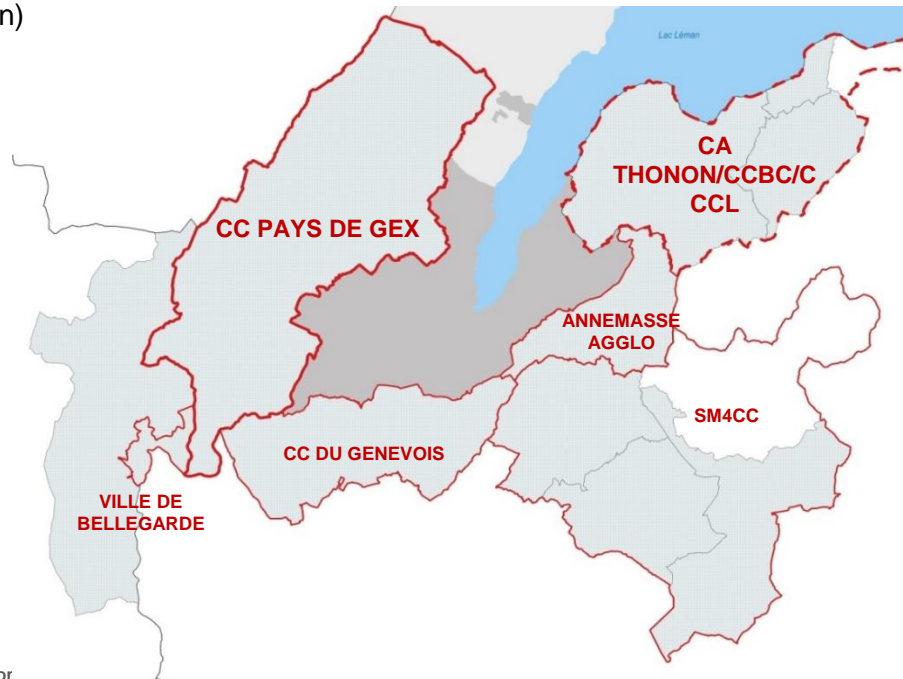


Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

De nouvelles AO et de profondes évolutions de compétences -1

Deux nouvelles AOM locales et les réorganisations issues de la loi NOTRe rebattent largement les cartes en matière d'organisation des transports locaux et interurbains sur le territoire

- ▶ La **CC du Pays de Gex** prend la compétence transport en 2017 et organisera donc les transports et autres solutions de mobilités sur son ressort territorial
- ▶ Suite au SDCI, la future **CA** réunissant la ville de **Thonon-les-Bains**, la **CC du Bas-Chablais** et la **CC des Collines du Léman** sera créée en 2017. En tant que Communauté d'Agglomération, elle sera automatiquement compétente en matière d'organisation des mobilités
- ▶ Dans les deux cas, il s'agira alors de structurer ces AOM : périmètre, organisation, services à mettre en place, expression de besoin vis-à-vis des interlocuteurs chargés des transports interurbains ou transfrontaliers (GLCT / Région)



- ▶ La loi NOTRe substitue la **Région** aux départements pour l'organisation des transports interurbains et scolaires et modifie le cadre d'exercice des transports en instaurant le principe de ressort territorial dans lequel l'AOM est compétente pour les transports urbains et non urbains. Elle fait de la Région le chef de file de l'intermodalité.
- ▶ Les lignes interurbaines entièrement comprises dans le périmètre d'AOM **voit la substitution de l'AOM à l'AOT antérieurement compétente** et l'établissement d'une convention de compensation financière. La majorité des lignes départementales du territoire resteront néanmoins interurbaines ce qui rend nécessaire l'instauration d'un dialogue avec l'AOT régionale.
- ▶ Passées les premières années de transition, qui correspondent ici aux années nous séparant de la mise en œuvre du CEVA, on peut s'attendre à **une nouvelle manière de concevoir les politiques publiques de transport** :
 - Arbitrage modal sur différentes liaisons
 - Meilleure coordination des différentes offres interurbaines
- ▶ Il y a donc un intérêt majeur pour le territoire et ses AOM, **d'entrer en interlocution avec l'AOT régionale afin d'assurer une bonne déclinaison locale des politiques régionales et la nécessaire coordination entre les différentes offres locales et interurbaines.**



La loi MAPTAM fait des AO des AO de mobilités durables et consacre la réforme du stationnement ce qui rebat les périmètres d'intervention

Vers un nouveau rôle pour les AO, d'organisateur de transport collectif à l'organisation des mobilités :

- ▶ **Un élargissement du spectre d'intervention** : transport collectif mais également promotion des modes actifs avec une intervention complète (voirie, définition et gestion de services ...) et promotion des solutions alternatives à la voiture individuelle (autopartage, covoiturage ...)
- ▶ **Une évolution du rôle attendu de la part de la puissance publique** : de plus en plus de se présenter comme une ressource fournissant à ses habitants / usagers un bouquet de solutions répondant à des besoins et des territoires divers.
- ▶ **Un élargissement des registres d'interventions** : le rôle de l'AOM est amené à différer selon les services mis en œuvre. D'un rôle d'autorité délégante définissant et finançant à un rôle de soutien et de promotion de différentes solutions en réseau en passant par un rôle d'accompagnement d'actions menées par d'autres acteurs (via les travaux sur les PDIE notamment)

Les politiques de stationnement sont des composantes majeures des politiques de mobilité durable :

Le stationnement est déterminant dans la réussite d'une stratégie de report modal

Le stationnement des véhicules à usage privé est consommateur d'espace public qui peut être utilisé pour favoriser d'autres modes de transport (vélo, partage...)

Une réforme au 1^{er} janvier 2018 prévue par la loi MAPTAM

- La loi MAPTAM (2014) a fixé au 1^{er} janvier 2018 la décentralisation et dépenalisation du stationnement. La compétence sera automatiquement transférée de la police au président de l'EPCI compétent en voirie, sauf notification contraire du maire au Président. D'une organisation pénale nationale identique, la loi introduit une organisation local spécifique plus adaptée.
- La commune ou l'EPCI fixe ainsi la barème tarifaire et le FPS (Forfait Post-Stationnement). L'AO est alors libre de fixer le barème tarifaire et le FPS selon des orientations permettant le développement de la mobilité durable

Des enjeux nouveaux pour les collectivités qu'il s'agit de relever :

- Penser l'intégration des politiques de stationnement dans les politiques de mobilité
- Assurer une coordination des actions menées en matière de stationnement à l'échelle des bassins de vie pour éviter un certain nombre d'effets pervers
- Une source de recettes potentielles pour les AOMD



Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

De nouvelles AO et de profondes évolutions de compétences - 3

Deux approches pour estimer le décalage entre le niveau d'offre observé sur le territoire et des territoires comparables

Approche « descendante » à partir des aires urbaines

Comparaison de l'agglomération genevoise avec des agglomérations françaises afin d'estimer le volume d'offre de transport urbain à l'échelle du Grand Genève « s'il n'y avait pas de frontières »

AU comparable au PTU de Toulouse et PTU de Genève comparable à la ville de Toulouse :

PTU Genève 460 000 hab, AU 840 000 et Grand Genève 940 000
PTU Toulouse 935 000 hab. dont 460 000 dans la ville centre

Niveaux d'offre :

PTU de Genève : 22M de km
Ville de Toulouse : 21M de km

PTU Toulouse : 37M de km
Grand Geneve : ~28M de km (22M GE; 3,5M GLCT; 2,7M AOM)

Ecart de l'ordre de 9M de km

Approche « remontante » à partir des réseaux de tailles comparables

Comparaison des AOM du genevois français avec d'autres AOM françaises comparables en termes de population, surface et densité afin d'estimer ce que serait le niveau d'offre « standard » à déployer.

AOM du territoire :

Entre 85 000 et 90 000 habitants (4AOM), autour de 40 000 habitants (Genevois) et autour de 15 000 (Bellegarde)

AOM comparables :

10 AOM entre 80 000 et 100 000 habitants et 5 AOM de 40 000 à 50 000 habitants Surfaces et niveaux de densités comparables

Niveau d'offre constaté :

Genevois français : 7 km / hab
AOM comparables : de 13 à 37 km / hab

Application d'un niveau d'offre standard prudent : ~20-25 km / hab
réduit d'1/4 en raison des décalages importants d'ICE constaté, soit
~15-20 km / hab

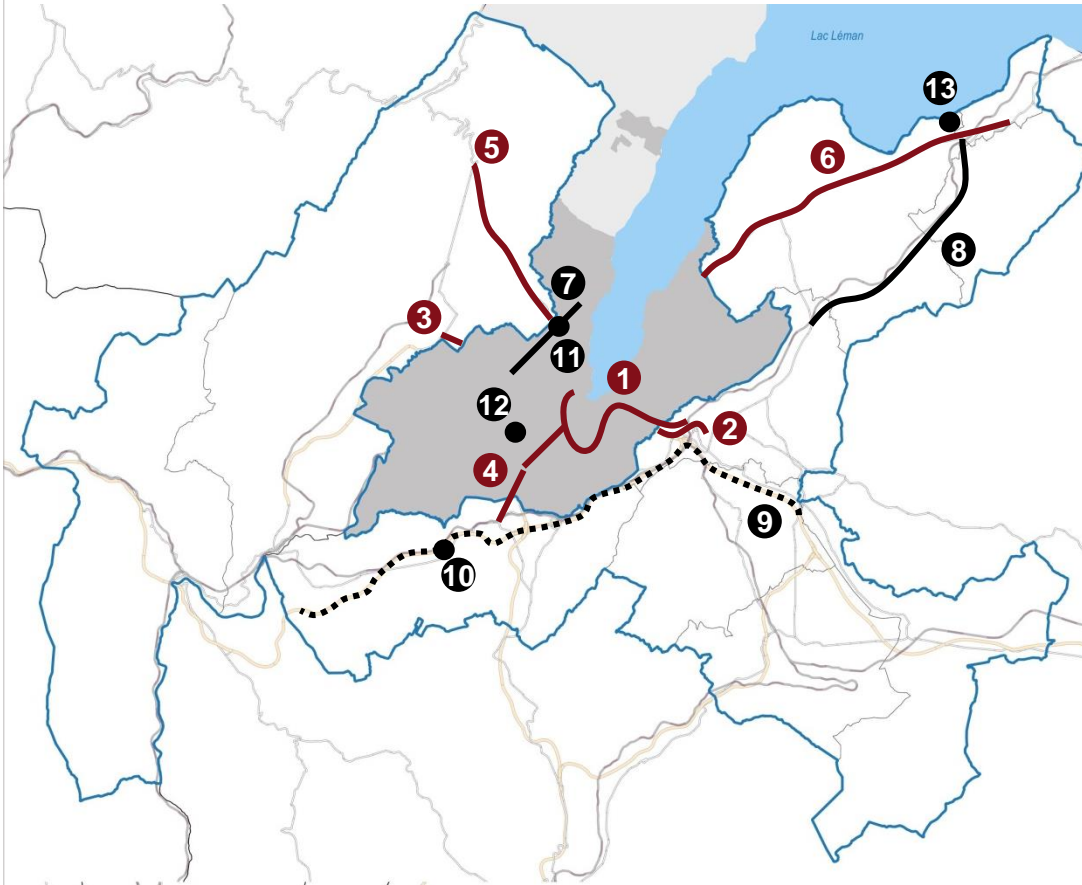
Ecart de 8M de km

La prise en main par les territoires de la compétence AOM dans la pluralité de ses dimensions devrait donc se traduire par un développement de l'offre permettant de combler ces écarts . On estime donc que l'effort de rattrapage est d'environ 8-10M de km



Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

Projets d'infrastructure structurants - Horizon 2022



1 Liaison ferroviaire 2019
Cornavin-Eaux Vives-Annemasse

Ligne ferroviaire de 16 kms entre Annemasse et la gare de Genève constituant le premier développement décisif du futur réseau de type RER, le « Léman Express ».

2 Extension Tram 12 2019

Extension du tram 12 Palettes-Moillesulaz de la douane de Moillesulaz au centre-ville d'Annemasse.

3 Extension Tram 18

Extension du tram 18 Carouge-CERN entre le CERN et St Genis.
Projet en deux étapes: CERN-Porte de France puis Porte de France-St Genis

4 Extension Tram 15 2023

Extension du tram 15 Nation/Palettes entre la commune de Lancy et St Julien-en-Genevois.
Projet en deux étapes: Lancy-ZIPLO (Plan-les-Ouates) puis ZIPLO-Gare SNCF de St Julien.

5 BHNS Gex-Ferney 2019

Ligne de BHNS entre Gex et Ferney-Voltaire.

6 BHNS Thonon 2020

Ligne de BHNS entre Thonon-les-Bains et Veigy-Foncenex sur la RD 1005. Capacité de 420 pers/h/dir (6 bus/h/dir)

7 Elargissement A1

Projet fédéral d'élargissement de l'autoroute A1. Module 1: tronçon Vengeron-Meyrin/Vernier

8 2*2 voies Chablais

Construction d'une 2*2 voies reliant Annemasse à Thonon ayant pour objectif de « désenclaver » le territoire du Chablais.

9 Mise à péage A41

10 Jonction Viry

11 Jonction Grand Saconnex et accessibilité route des Nation

12 Jonction Lancy Sud

13 Réduction à 1*1 voie route Margencel/Anthy-sur-Léman



Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

Les évolutions des pratiques en matière de mobilités

Le changement de paradigme en cours entre *transport public* et *mobilité* rendu possible par le numérique induit une profonde évolution des pratiques des habitants et permet l'émergence de services nouveaux de type « *Transport Public Individuel* » (G. Amar).

Le territoire du Genevois français présente un profil favorable au développement de solutions alternatives en matière de mobilités.

▶ **Un taux de motorisation particulièrement élevé :**

En moyenne dans le Genevois français, on dénombre **660 voitures pour 1 000 habitants et 95% de ces voitures sont possédées par les ménages**. Ce constat pose l'enjeu du découplage entre usage et propriété de la voiture.

L'expérience de l'autopartage Citiz sur le territoire de l'ARC est donc à suivre de près.

▶ **Un taux d'occupation des voitures faible pour les déplacements domicile-travail :**

En moyenne un jour de semaine, tous motifs, on dénombre **1.39 personnes par voiture**. Par comparaison à d'autres EDGT, cette valeur est élevée mais cela s'explique largement par une part importante de familles et donc de trajets d'accompagnement.

Les **1.05 personnes par voiture** pour le motif travail et **1.24** pour les déplacements de plus de 10 kms viennent étayer l'importance du potentiel pour le développement d'offres de covoiturage performantes.

▶ **La moitié des déplacements fait moins de 3km :**

Au sein du Genevois français, la moitié des déplacements font moins de trois kilomètres alors que seulement 13% des déplacements entre 1 et 3 kilomètres sont effectués à pied ou à vélo. Le potentiel de développement des modes doux est là aussi important.



Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

Conséquences en matière de réponse aux besoins de mobilités - 1

Appréciation des enjeux TC au regard de la fréquentation

Voyages transfrontaliers / 5,3M

GLCT : 3,2 M voy.
Région Fer : 1,5 M voy.
CGN : 0,6 M voy

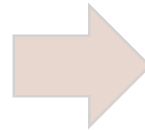


Voyages transfrontaliers / ~11M

- « Révolution » attendue avec l'effet conjugué des différents coups partis et de la mise en service de leur offre capacitaire qui devraient entraîner selon le MMT un doublement de la fréquentation actuelle TIM aux frontières à l'horizon 2030
- Les effets de la recomposition et du développement de l'offre GLCT ne sont pas simulés par le MMT mais devraient également se traduire par une croissance

Voyages interurbains / 4,6 M

CD : 3,1 M voy.
Région Fer : 1,3 M voy.
GLCT : 0,2 M voy.

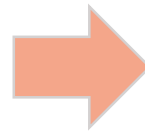


Voyages interurbains / ~10M

- L'utilisation du Léman Express pour des fonctionnalités interurbaines va apporter une réelle valeur ajoutée. Le MMT évalue une forte hausse des montées / descentes en gare qui correspond environ à un doublement de la fréquentation
- Recomposition attendue de l'offre LIHSA

Voyages locaux / 10,9 M

Annemasse Agglo : 6,3 M voy.
SIBAT : 2,4 M voy.
GLCT : 0,9 M voy.



Voyages AOM / ~20-25 M

- La couverture du territoire par des AOMD et la montée en compétence de ces autorités va entraîner une évolution significative de l'offre et des voyages
- En s'appuyant sur les standards de réseaux comparables un doublement des voyages locaux apparaît largement plausible



Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

Conséquences en matière de réponse aux besoins de mobilités - 2

Les conséquences de ces différentes évolutions devraient se traduire par un doublement la fréquentation des transports collectifs sans pour autant que cela suffise à répondre aux besoins de mobilités :

- ▶ **Ces différentes évolutions vont se traduire par une « explosion » de la fréquentation des transports collectifs :**

Au vu de :

- l'ampleur de la demande en matière de transports frontaliers, de l'importance de la congestion, de la hausse de fréquentation observée à chaque augmentation d'offre (GLCT ; Annemasse Agglo ...)
- et de l'ampleur de l'offre nouvelle attendue : offre capacitaire, performante et hiérarchisée

Le MMT simule un doublement de la fréquentation TC à l'horizon 2030

Pour autant le modèle ne prend pas en compte la mise en place de nouvelles offres (AOM) et le développement d'offres existantes (GLCT par exemple) qui peuvent également entraîner une forte hausse de la fréquentation

- ▶ **Pour autant la croissance démographique est telle que ces nouvelles infrastructures ne suffiront pas à améliorer la situation des déplacements sur le territoire**

La croissance démographique va se traduire par une hausse quotidienne d'environ 480 000 déplacements. Selon le MMT et malgré la forte hausse de la fréquentation TC, les déplacements en voiture particulière devrait augmenter de 270 000 par jour ce qui se traduirait par une forte dégradation de la situation existante (~20% de déplacements en voiture en plus sur le territoire).

Par conséquent, ceci plaide pour la mise en œuvre d'un véritable plan d'actions visant à activer simultanément l'ensemble des leviers à disposition des acteurs

Cf annexe

Situation des
mobilités en 2030



Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

Conséquences en matière d'évolution des besoins de financements - 1 ...

Appréciation des enjeux TC au regard de la dépense publique brute (en M€)

Voyages transfrontaliers / 29,4 M€

GLCT : 11,2 M €
Région Fer : 10,2 M €
CGN : 8 M €

Voyages interurbains / 32,2 M€

CD : 6 M €
Région Fer : 24 M €
GLCT : 2,2 M€

Voyages locaux / 23 M €

Annemasse Agglo : 7,4 M€
SM4CC : 5,1 M€
SIBAT : 3,3 M€
GLCT : 2,1

Les potentiels de déformation induits par les évolutions évoquées

Voyages transfrontaliers / 23-25

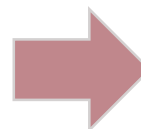
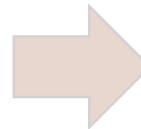
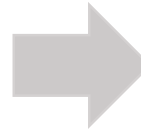
- Coûts d'exploitation du Léman Express vont entraîner une très forte évolution des coûts du fer à la charge de la Région. Des coûts qui vont être pour partie transfrontalier et pour partie interurbains
- Evolution des lignes existantes du GLCT : offre et équilibres contractuels. A terme, déficit supplémentaire liés à la mise en service des tramways : ~12-14 M€

Voyages interurbains / ---

- Coûts d'exploitation du Léman Express vont entraîner une très forte évolution des coûts du fer à la charge de la Région. Des coûts qui vont être pour partie transfrontalier et pour partie interurbains
- Recomposition importante de l'offre LIHSA envisageable dans la mesure où les fonctionnalités seront assurées en grande partie par les AOM ou le Léman Express

Voyages AOM / ~51-58M€

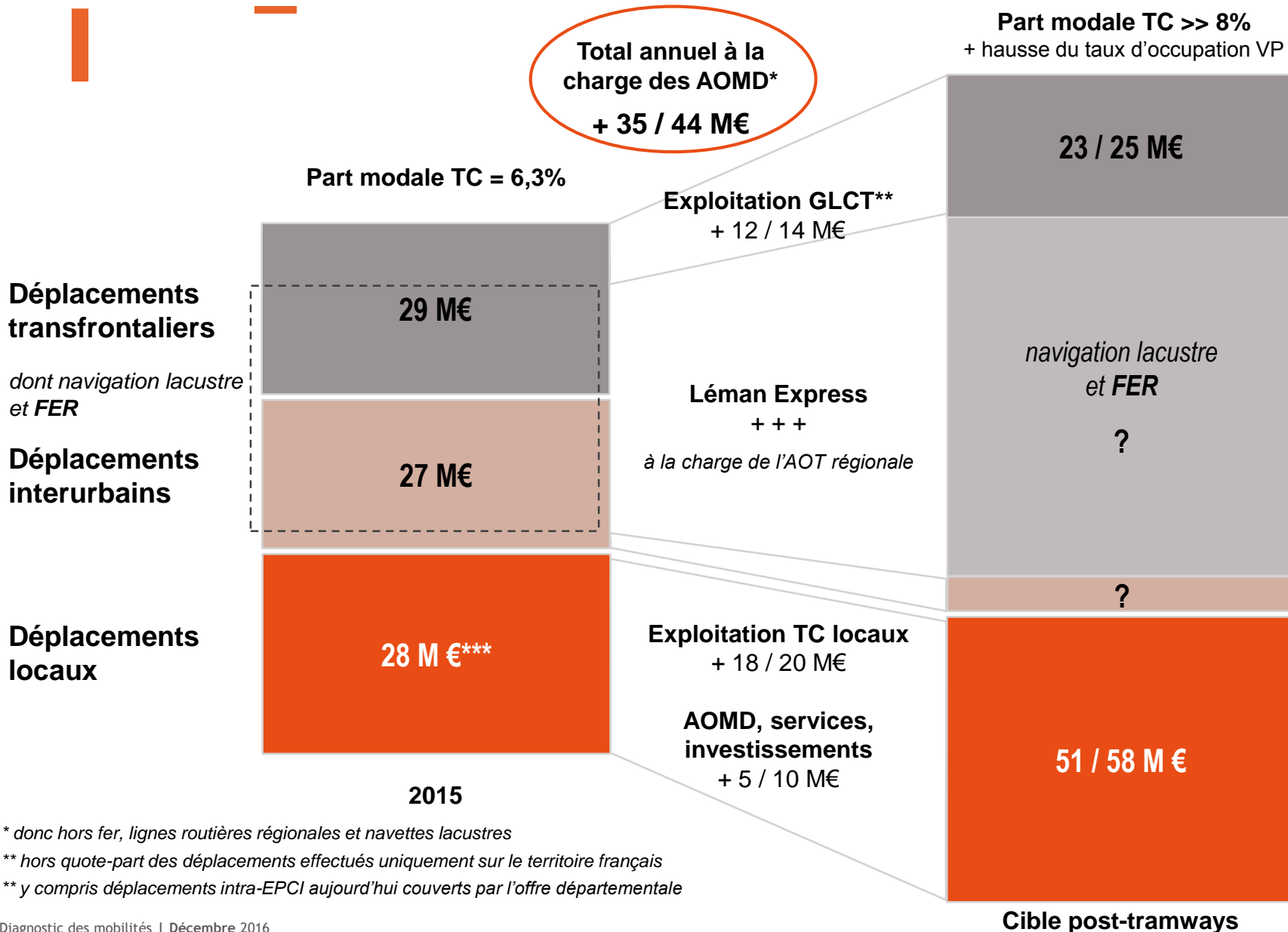
- La couverture du territoire par des AOMD et la montée en compétence de ces autorités va entraîner une évolution significative de l'offre qui va se traduire par une forte augmentation des dépenses.





Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

Conséquences en matière d'évolution des besoins de financements – 1bis ...



* donc hors fer, lignes routières régionales et navettes lacustres

** hors quote-part des déplacements effectués uniquement sur le territoire français

** y compris déplacements intra-EPCI aujourd'hui couverts par l'offre départementale



Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

Conséquences en matière d'évolution des besoins de financements - 2 ...

Les conséquences de ces différentes évolutions vont se traduire par des dépenses d'exploitation en très nette hausse :

- ▶ **La majeure partie de ces dépenses d'exploitation vont être supportées par la Région dans le cadre du Léman Express :**

Au regard de l'économie ferroviaire et des niveaux d'offres attendus, les coûts d'exploitation du Léman Express s'annonce totalement hors normes au regard des équilibres économiques du territoire.

Il faut par conséquent s'attendre à une rationalisation de l'offre départementale qui sera demain sous l'autorité de la Région.

Les AOM devront également supporter une évolution de dépenses liées à la mise en service du Léman Express avec notamment la bonne desserte des PEM voir la mise en œuvre de dispositif type Maison de la mobilité autour des PEM.

- ▶ **Néanmoins, l'effort à supporter par le territoire est loin d'être neutre :**

Le rattrapage du territoire vis-à-vis de territoires comparables ayant mis en service des politiques de mobilités ambitieuses se traduit par un effort lié à :

- La structuration d'offres locales répondant aux besoins de proximité
- La poursuite du développement des lignes du GLCT et notamment la mise en service des 3 tramways et des 2 BHNS

L'effort supplémentaire est estimé à environ 30-44 M€ supplémentaires pour les dépenses annuelles d'exploitation, le financement des AOMD et des investissements

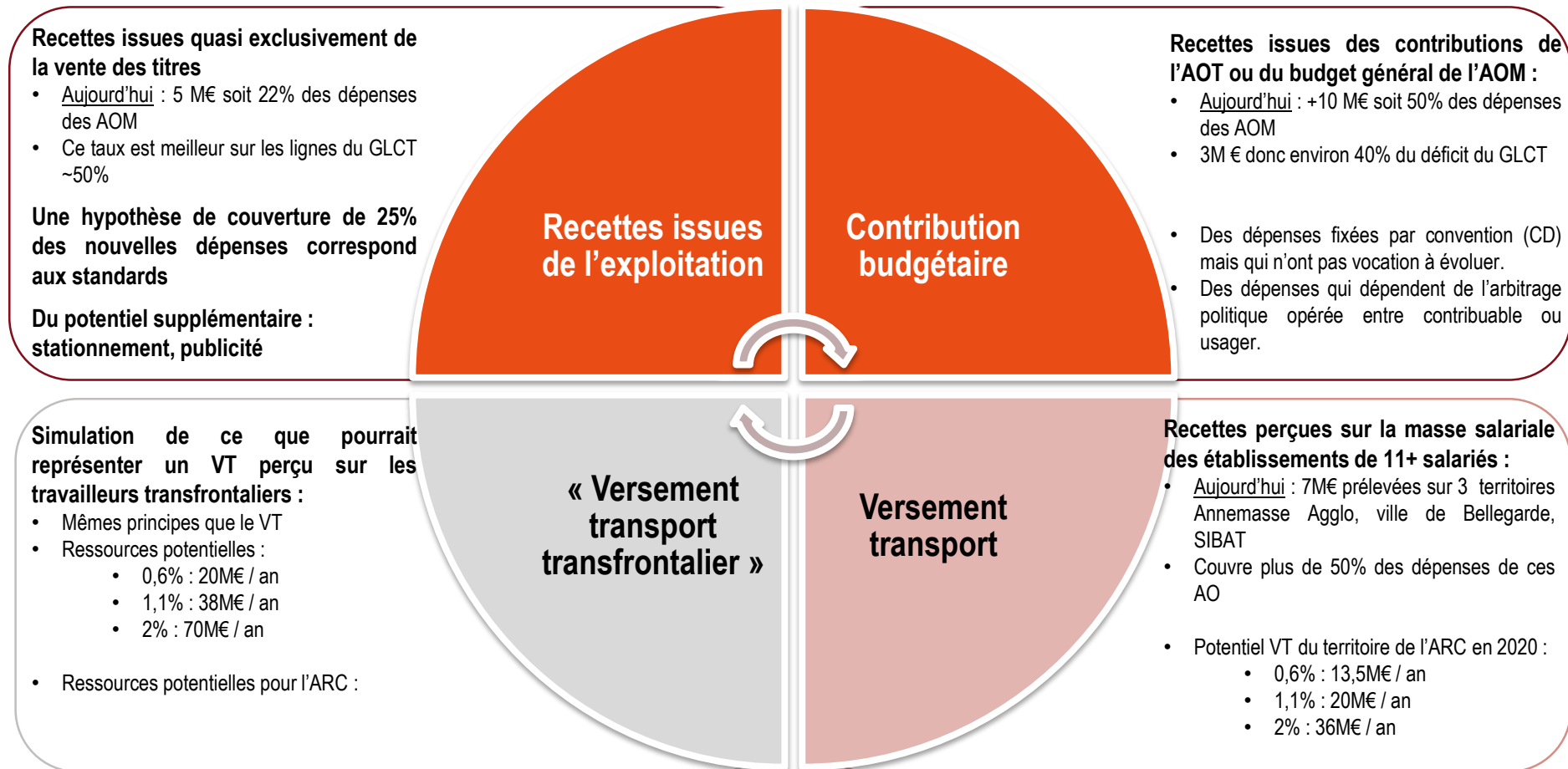
Cet effort budgétaire significatif est à mettre au regard des différentes recettes que le territoire peut mobiliser



Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

... qui vont nécessiter de mobiliser des ressources

Des leviers à disposition du territoire pour financer sa politique de transport public



Cf annexe

« Simulation d'un VT »

« Simulation d'un VT Transfrontalier »



Les évolutions attendues du système de transport et ses conséquences

Une gouvernance des mobilités qui va être amenée à considérablement évoluer

La gouvernance des mobilités va être amenée à profondément évoluer pour faire face à ce nouveau temps des mobilités qui s'ouvrent sur le territoire :

▶ **Une évolution attendue de la gouvernance transfrontalière ... rendue nécessaire pour administrer les nouveaux services ... mais qui risque de complexifier encore la politique de transport public transfrontalier :**

- Un GECT ferroviaire en discussion pour gérer l'exploitation du Léman Express : Région AURA / CFF
- Un GLCT « tramway » en discussion pour l'exploitation des extensions de tramway existants : Canton de Genève / AOM
- Un GLCT « transport public bus » qui assure l'exploitation des lignes de bus transfrontalières et dont la gouvernance est amenée à évoluer afin d'intégrer les nouvelles AOM et l'AOT régionale
- Un conseil d'administration du groupe CGN ou « GECT lacustre » pour les liaisons lacustres avec des représentants des autorités suisses et françaises Un GLCT « Grand Genève » en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre du Projet d'agglomération

▶ **Côté français, un besoin de coordination horizontale et verticale entre les multiples acteurs intervenants sur l'organisation des transports :**

- Un besoin de coordination horizontale entre AOMD françaises : coopération et mutualisation sur un certain nombre de thématiques (information multimodale, initiatives communes en matière de mobilités alternatives ou de management des mobilités, dessertes spécifiques ...)
- Un besoin de coordination verticale entre AOMD françaises et AOT régionale : coordination physique des réseaux urbains et interurbains assurée sur les PEM notamment, harmonisation et intégration tarifaire, information multimodale ...)
- Une volonté partagée des acteurs du territoire de « changer de braquet » sur l'organisation des mobilités en concevant une politique publique plus ambitieuse et sur laquelle les acteurs disposeront de plus de maîtrise



La phase 2 de la démarche va désormais viser à l'élaboration du schéma de mobilités et du plan d'actions

- ▶ **De janvier 2017 à juillet 2017, les travaux vont désormais être concentré sur l'élaboration du schéma de mobilités et du plan d'actions :**
 - Cadrage des objectifs et définition des orientations partagées
 - Traduction des orientations politiques dans un schéma de mobilités
 - Elaboration du plan d'action

- ▶ **Le schéma sera à réinscrire dans l'ensemble des autres démarches de planification existante :**
 - Une échelle spécifique : celle de l'ARC
 - L'ensemble des thématiques abordées : infrastructure ; services de transports collectifs ; intermodalité ; circulation, stationnement ; comportements et services de mobilité
 - Un rôle à définir sur l'ensemble des thématiques

- ▶ **Des leviers à activer pour influencer sur les comportements à travers la diffusion de solutions communes ...**
 - Faire advenir des infrastructures de transport et accompagner leur mise en service
 - Développer (ou faire développer) des services de transport collectif correspondant aux besoins du territoire
 - Favoriser le développement de l'intermodalité
 - Engager une politique de stationnement inscrite dans une politique de mobilité durable
 - Favoriser le développement des modes actifs et d'un espace public apaisé
 - Développer de nouveaux services de mobilités et encourager la modification des comportements

- ▶ **... sur lesquels les acteurs, registres et échelles d'interventions sont amenés à différer**

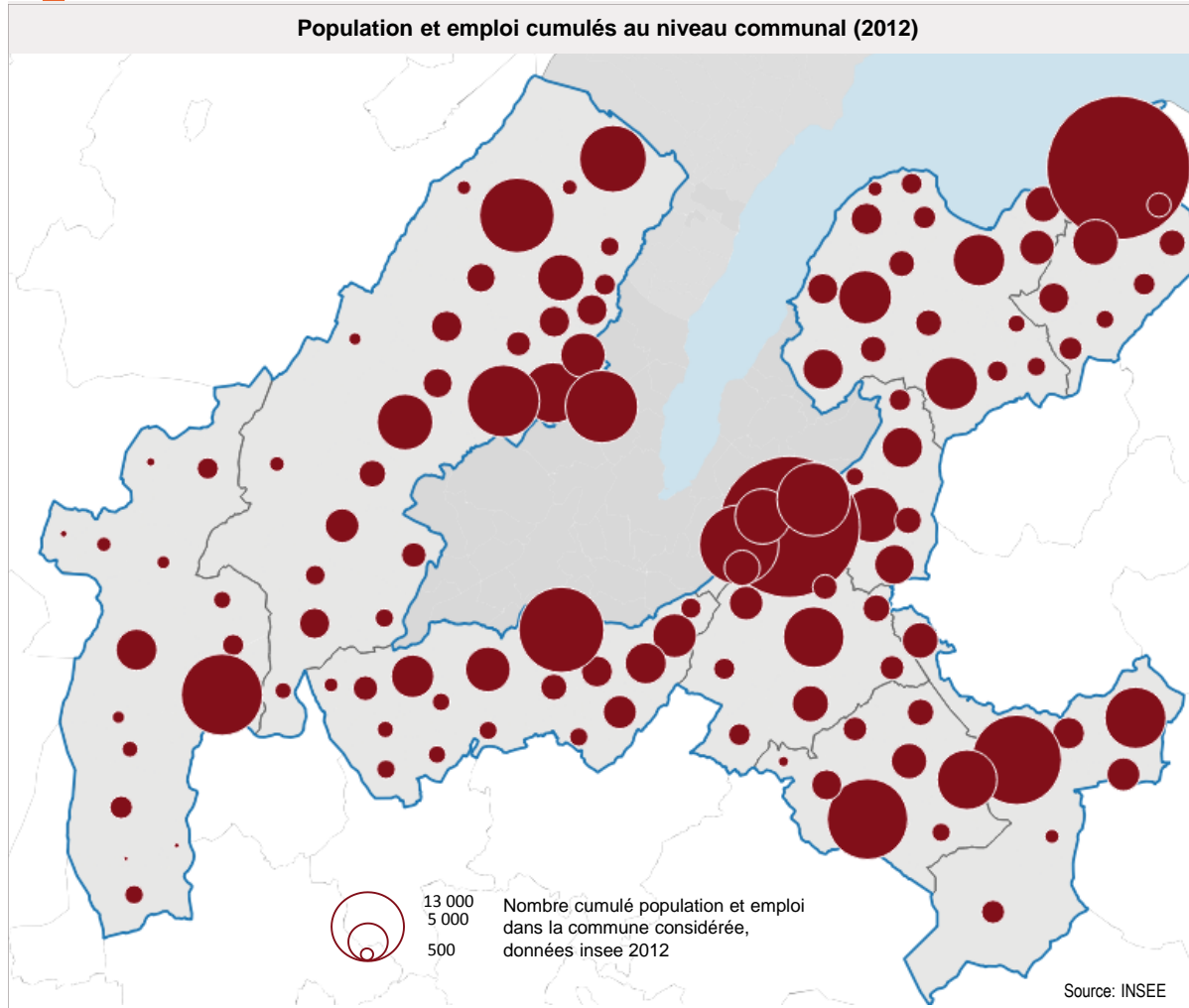


Annexes



Annexe : Les mobilités à l'échelle de l'ARC

Chiffres clés de l'ARC



L'ARC en chiffres (2012)

386 000 habitants

178 000 actifs

~90 000 élèves scolarisés

dont 46 000 élèves scolarisés de +11 ans

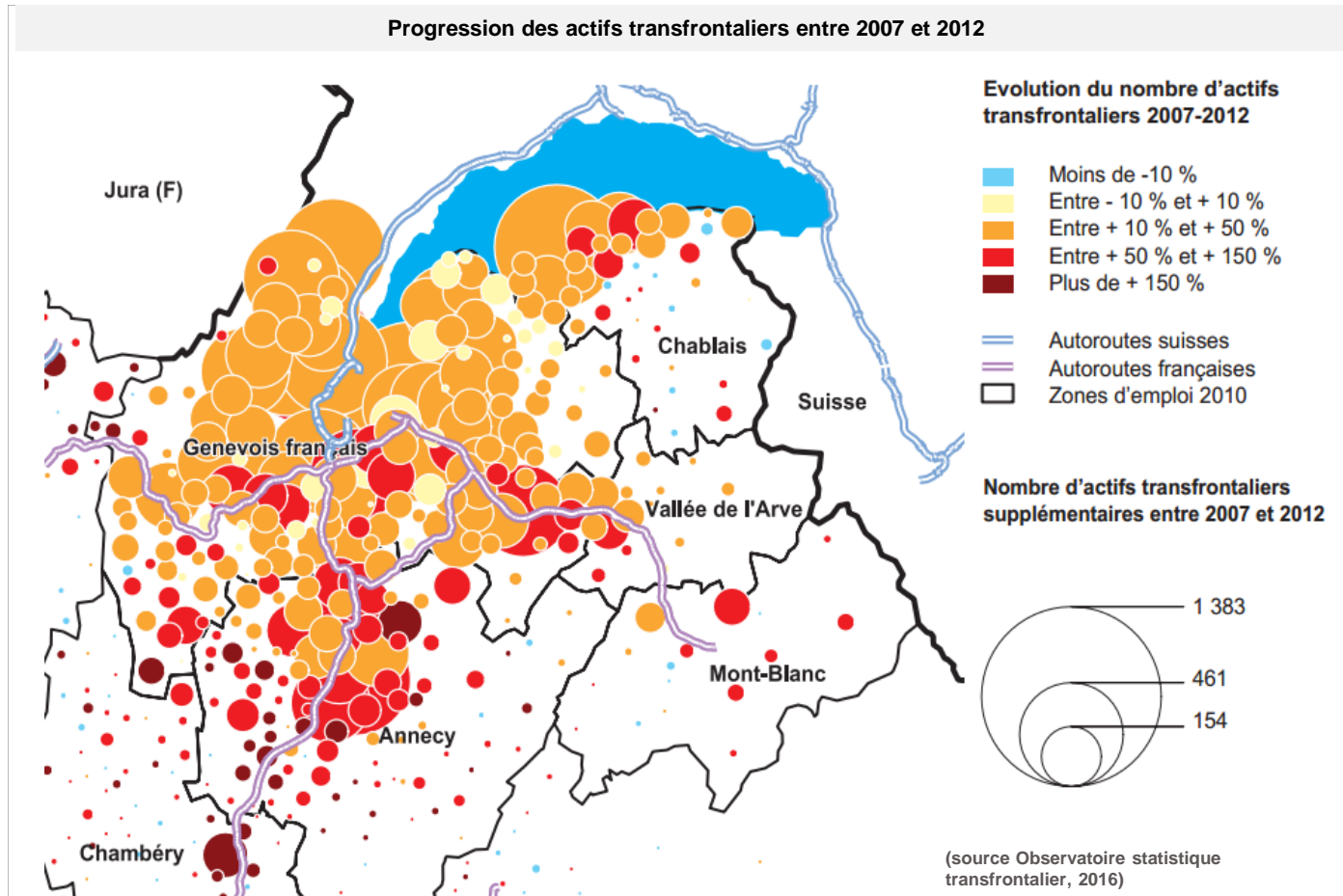
dont ~ 45 000 élèves scolarisés de -11 ans

114 000 emplois



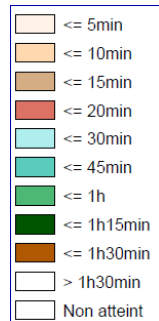
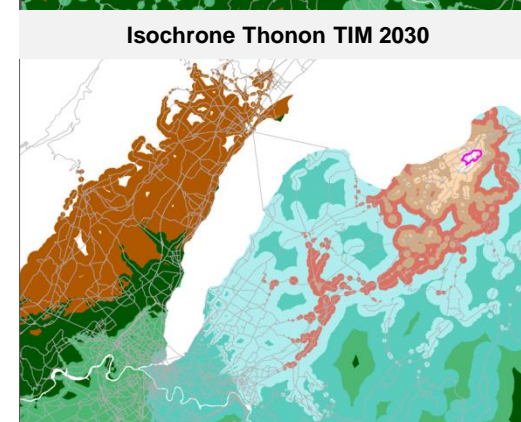
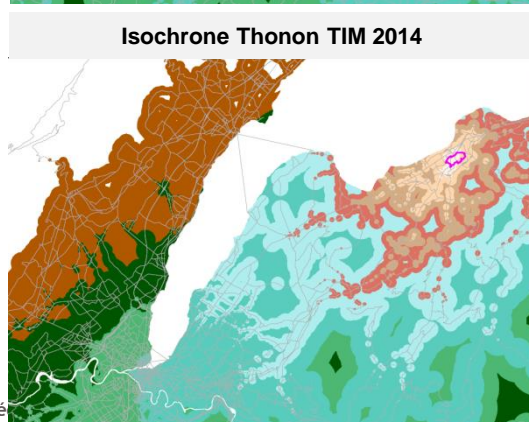
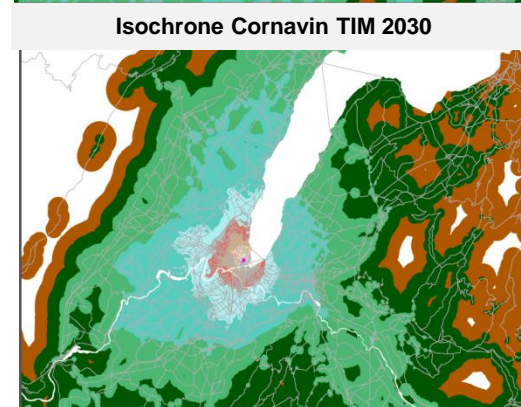
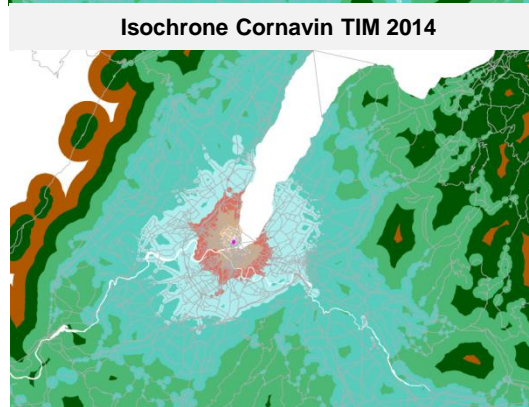
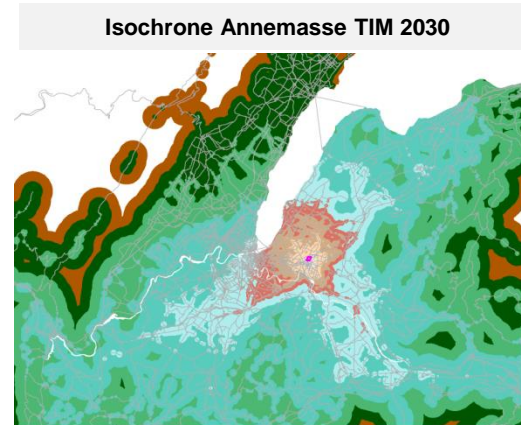
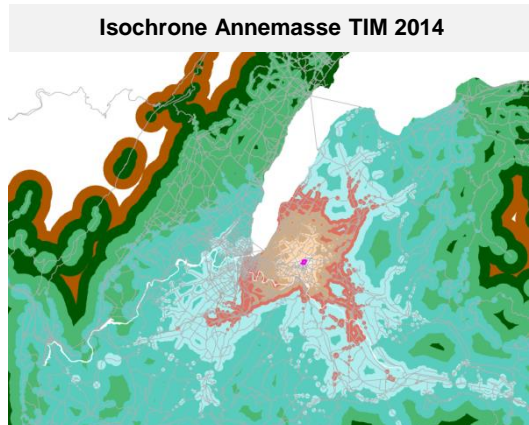
Annexe : Les mobilités à l'échelle de l'ARC

Evolution des échanges transfrontaliers





une accessibilité en voiture qui est amenée à se dégrader selon le MMT



La situation des circulations est amenée à se dégrader selon le MMT à horizon 2030 :

- Les lieux atteignables en environ 20 minutes en TIM se réduisent considérablement depuis chacun des territoires visés
- La situation est particulièrement nette pour Annemasse qui voit son accessibilité globale diminuer
- La situation est un peu plus complexe pour Thonon qui, par effet de la 2x2 voies du Chablais va voir son accessibilité à Annemasse s'améliorer. Cependant, les liaisons vers le Bas Chablais et vers Evian devraient se complexifier



Le versement transport :

L'assiette



Les 3 territoires (Annemasse Agglo, SIBAT, Bellegarde) sur lesquelles du VT est prélevé aujourd'hui représentent 51% de l'assiette VT du territoire

*Les produits attendus (assiette * taux)*



VT existant

Alignement du taux sur celui d'Annemasse via une AO unique ou un SM SRU

Extension du VT à l'ensemble du territoire à 0,6%

Surplus permis par une AO unique et un passage à 2%

Les recettes VT du territoire s'élèvent aujourd'hui à 7,1M€ sur 3 AOM.

L'extension de la perception du VT à l'ensemble des AOM du territoire au taux de 0,6% permettrait de dégager 6M€ supplémentaires.

L'alignement des taux sur ceux d'Annemasse Agglo via une AO unique ou un SM SRU permettrait de dégager 9M€ supplémentaires

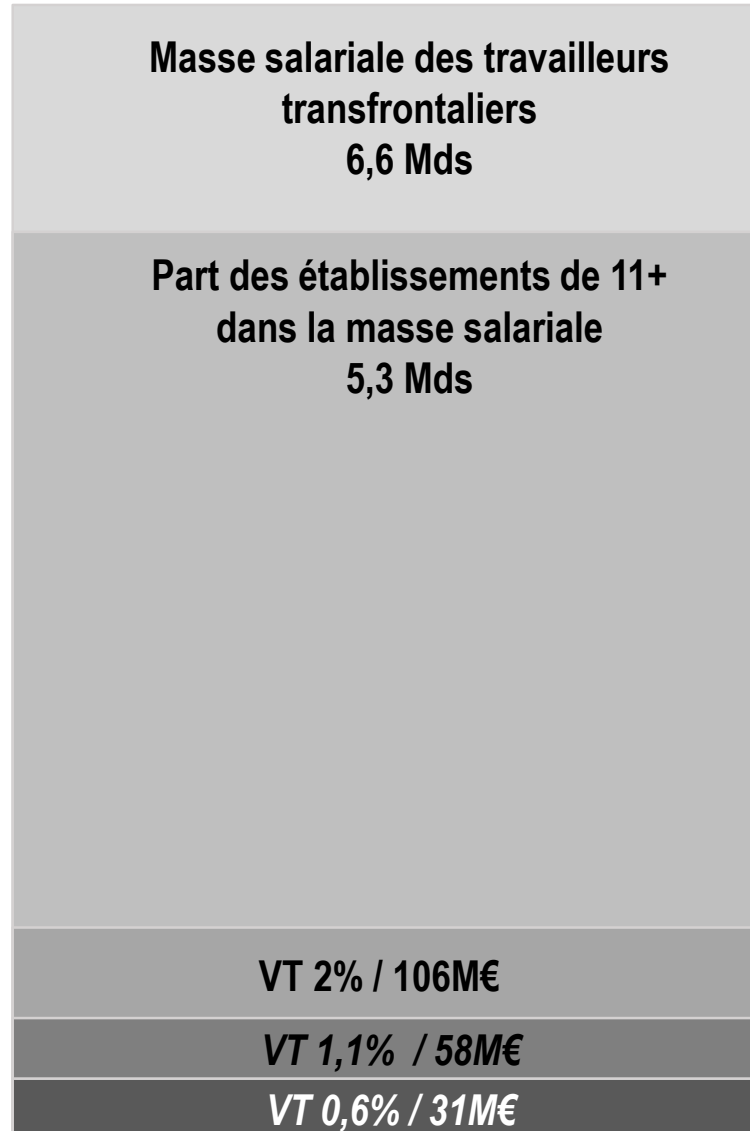
Rappel taux de VT :

AOM	Taux applicables
Bonus commune touristique	+0,2%
AOM de plus de 100 000 habitants avec TCSP	1,8%
AOM de plus de 100 000 habitants	1,1%
AOM de moins de 100 000 habitants	0,6%



les ressources mobilisables – le « versement transport transfrontalier »

Simulation d'un « versement transport transfrontalier » :



L'ARC représentant 66% des actifs transfrontaliers, il faut appliquer un abattement de 33% pour reconstituer la part relative à l'ARC :

VT 2% : 70M€

VT 1,1% : 38M€

VT 0,6% : 21M€

La part escomptable par l'ARC pour développer des offres sur le territoire français correspond en première approche à 50% de ces montants :

VT 2% : 35M€

VT 1,1% : 19M€

VT 0,6% : 10M€