

## Compte-rendu du Forum Avenir Mobilité Lémanique du 13 octobre 2023

*Sur invitation d’Avenir Mobilité (Suisse), et sous Chatham House rules, une 20aine d’experts de la mobilité provenant des autorités, des opérateurs et des bureaux d’études des deux côtés de la frontière se sont réunis le 13 octobre 2023 à Annemasse pour discuter pendant une journée de la manière de «gérer» la mobilité (des personnes) à l’avenir dans le Grand Genève et au-delà.*

Dès le départ, le Grand Genève s’est avéré être une unité territoriale trop restrictive, car la Métropole Lémanique s’étend déjà bien au-delà, notamment vers Annecy, Lausanne et le Chablais Valaisan. Toutefois, cette Métropole ne se perçoit pas (encore) comme telle, écartelée qu’elle est entre la France (Départements de l’Ain et de la Haute-Savoie, Région AURA et agglomérations) et la Suisse (cantons de Genève, Vaud et Valais). Et pourtant, elle est une «communauté de destin» bien réelle ne pouvant pas être niée. Elle est caractérisée d’une part par une croissance inégalée en Europe, mais d’autre part également par la fragilité sociale et politique de son modèle de croissance, due en partie au différentiel de salaires entre le Suisse et la France, différentiel qui est un des principaux moteurs de la mobilité dans la Métropole Lémanique.

Or, le développement de la Métropole, et plus encore de la mobilité qui va avec ce développement, doivent dorénavant se faire face à l’arrière fond de la finitude et les défis que cela suppose: finitude du territoire d’abord qui limitera notamment les grands projets d’infrastructures; finitude du budget carbone au vu des accords de Paris de la neutralité carbone d’ici 2050 ensuite, et qui limitera, voire mettra un terme à la mobilité individuelle motorisée; finitude de l’énergie abondante et bon marché également, et qui poussera dans le même sens, mais qui affectera en plus la mobilité des marchandises; à ne pas oublier la finitude du temps, de la patience et de la résilience des usagers face à une mobilité de plus en plus éprouvante. Et cette finitude fait en sorte qu’on doit faire autrement à l’avenir : en d’autres termes, on doit gérer la mobilité de manière transfrontalière et multimodale en inventant collectivement un modèle qui la rende compatible avec les énormes défis qui sont les nôtres. Ce modèle n’a jamais existé et nous invite donc à ne pas faire comme avant avec des modèles éculés pour lesquels ces défis n’étaient peu ou pas du tout pris en compte. Un des fondements de ce nouveau modèle est de comprendre la mobilité comme étant malléable et non pas une donnée figée considérée comme une fatalité. En d’autres termes, il s’agit désormais de créer les conditions de la mobilité que nous souhaitons et plus répondre automatiquement et mécaniquement à des flux en créant une dynamique de fuite en avant.

Cette gestion de la mobilité peut se décomposer en trois dimensions interreliées, mais néanmoins clairement identifiables, à savoir «façonner le territoire», «façonner l’offre» et «façonner la demande». Façonner le territoire dans un contexte de finitude est certainement ce qu’il a de plus difficile à faire de par les cycles longs, l’inertie des systèmes socio-techniques et l’absence de gouvernance propre à la Métropole. Mais cette action est à la fois incontournable et extrêmement efficace car un territoire bien pensé et aménagé résout un grand nombre de problèmes de mobilité par «lui-même». Cela passe inévitablement par le principe de compacité et de proximité, favorable aux modes actifs et aux transports publics. Mais il est évident que l’aménagement et la gestion passée des territoires des deux côtés de la frontière, voire par les communes, a déterminé la mobilité d’aujourd’hui, et que les possibilités de mobilité actuelles vont à leur tour déterminer le développement des territoires, à moins qu’on en vienne à un

«façonnement» pro-actif et cohérent de l'ensemble du territoire de la Métropole Lémanique, ce qui nécessitera impérativement un ou plusieurs mécanismes de gouvernance de cette interrelation entre mobilité et développement territorial. A travers le monde, de telles mécanismes de gouvernance prennent généralement la forme d'une autorité métropolitaine de la mobilité, autorité qui, typiquement, constitue l'embryon d'une gouvernance métropolitaine plus englobante par la suite.

Quant au «façonnement de l'offre» de mobilité dans la Métropole Lémanique, celle-ci doit bien sûr être coordonné avec le façonnement du territoire tout en répondant à la demande. A ce titre, le Léman Express (LEX) est la meilleure illustration d'un projet qui répond non seulement à une demande réelle (sous-estimée à l'origine), mais qui de plus est également une réponse aux différentes finitudes évoquées ci-dessus. De tels projets de transport en commun doivent être poursuivis et le sont partiellement par le biais d'extensions transfrontalières du tram. Mais il est évident que le potentiel du rail / métro n'est de loin pas encore épuisé, notamment pour ce qui est de la rive sud du lac, vers Annecy ou dans le Pays-de-Gex. Le temps de la construction de nouvelles autoroutes devrait par contre être terminé et remplacé par une utilisation beaucoup plus efficiente des infrastructures autoroutières (et routières) existantes, en réservant (pour les autoroutes) des voies au co-voiturage et au BHNS et (pour les routes) à des formes de mobilités plus douces. Aussi, faut-il aller vers une affectation plus flexible des infrastructures autoroutières existantes, par exemple en utilisant des voies d'urgence aux heures de pointe, plutôt que de construire de nouvelles voies, comme ceci est prévu sur l'axe Lausanne-Genève. Aussi, l'intelligence embarqué dans les routes et les voitures doit également être utilisée beaucoup plus activement que ce n'est le cas aujourd'hui à des fins d'efficacité, de décarbonisation et de résilience. Les nouveaux investissements doivent principalement favoriser le transfert modal vers la multimodalité et le partage (par exemple Park & Ride). Finalement, il est évident que le lac est actuellement totalement sous-utilisé comme plateforme de mobilité, mais ouvrirait de nouvelles possibilités de mobilité à la fois transfrontalière et multimodale.

Quant au «façonnement de la demande» de la mobilité dans la Métropole Lémanique nous n'en sommes pratiquement qu'au début, alors que les possibilités technologiques sont là, quoique inutilisées. L'obstacle est ici bien sûr le manque d'une approche intégrée (multimodale et transfrontalière) de la gestion de la demande, ce qui constitue un argument de plus, et de poids, en faveur d'une gouvernance métropolitaine de la mobilité lémanique. Pour ce qui est des transports publics, l'approche aujourd'hui techniquement possible est celle d'un *pay as you go*, approche facilement extensible à toutes les mobilités, y compris motorisées, individuelles et partagées. Une telle approche multimodale pourrait et devrait remplacer les péages urbains actuellement prévus sous forme de pilote à Genève. Il est évident que cette approche multimodale de *pay as you go* permettrait toutes les formes possibles et imaginables d'un *mobility pricing* et donc toutes les formes possibles et imaginables d'incitations ou de désincitations à la mobilité, que ce soit pour le choix du mode de transport, la fréquence, le partage ou encore la dimension sociale qui ne doit pas être négligée si l'on veut que le *mobility pricing* soit acceptée. Toutefois, ce façonnement de la demande en se servant des possibilités technologiques du *pay as you go* se fera certainement par étapes, limité qu'on est par les aménagements physiques et par les contraintes juridiques.

Comment continuer? A l'évidence il manque une autorité de la mobilité pour la Métropole Lémanique qui aurait une vue d'ensemble – et transfrontalière et multimodale – sur le façonnement du territoire, de l'offre et de la demande. Le «club» d'experts qui s'est réuni le 13.10.2023 à Annemasse ne peut et ne veut évidemment pas se substituer à une telle autorité qui, de toutes façons, ne verra pas le jour de si tôt. Toutefois, un tel Club pourrait œuvrer en direction de la création (un jour) d'une telle autorité, en réunissant, à un niveau purement technocratique, les experts représentant tous les acteurs concernés par la mobilité lémanique transfrontalière et multimodale. Le prochain Forum Avenir Mobilité Lémanique devrait alors réunir, plus systématiquement que c'était le cas cette fois, les plus importants acteurs concernés (30 à 35 maximum) et définir les principaux axes, ainsi que les priorités, d'une gestion de la mobilité lémanique dans ce nouveau contexte de finitude.

Matthias Finger  
17.10.2023