

Mobilités 2030 - Stratégie multimodale pour Genève

1. Introduction

« *Mobilités 2030* » est un document stratégique formalisant une vision à moyen et long terme de la politique cantonale, voire régionale, en matière de mobilité. Cette politique est indissociable de celles concernant l'aménagement du territoire définies par le « *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois* » et le « *Plan directeur cantonal 2030*. » Dans le même ordre d'idée, la stratégie « *Mobilités 2030* » devrait contribuer à la mise en œuvre de la nouvelle politique énergétique et aux objectifs de la « *Société à 2'000 watts* ».

« *Mobilités 2030* » propose une vision cohérente en intégrant, de manière complémentaire, tous les modes de déplacement ; ceci dans une conception globale fixant des orientations sur les priorités pour l'avenir de la région.

Si elle est adoptée, la stratégie multimodale « *Mobilités 2030* » sera progressivement mise en œuvre à travers l'ensemble des plans directeurs quadriennaux sectoriels (transports collectifs, mobilité douce, réseau routier, stationnement, marchandises, etc.). Ces plans sont eux-mêmes appelés à être déclinés sous la forme de plans d'action thématiques et coordonnés à différents échelons.

La consultation organisée par le Conseil d'Etat genevois vise à intégrer les avis de l'ensemble des acteurs concernés. Elle constitue de facto une étape fondamentale dans l'élaboration d'une vision partagée sans laquelle la stratégie préconisée ne pourra pas être mise en œuvre à temps.

Pour participer à la consultation cantonale, il faut remplir un questionnaire qui doit être retourné, d'ici au **14 décembre 2012**, au DIME.

2. Résumé et points clés du document

Le document « *Mobilités 2030 – Stratégie multimodale pour Genève* » est structuré en 8 chapitres qui peuvent être regroupés en 4 points sur lesquels il convient de se prononcer:

- A) Etat des lieux et perspectives 2030 (chapitres 2 & 3)
- B) Principes de la stratégie multimodale (chapitres 4 & 5)
- C) Lignes directrices à l'horizon 2030 (chapitre 6)
- D) Investissements & exploitation (chapitre 7)

A) Etat des lieux et perspectives 2030 (chapitres 2 & 3)

Une agglomération en fort développement (+100'000 habitants et + 70'000 emplois à l'horizon 2030) alors que la mobilité est actuellement en crise :

- Un réseau de voiries chroniquement surchargé qui entrave la mobilité de tous les usagers et provoque beaucoup de nuisances et d'insécurité
- Des infrastructures de mobilité insuffisantes, notamment en ce qui concerne les transports publics et la mobilité douce, pour répondre à l'augmentation programmée des déplacements
- Un manque de cohérence entre les réseaux de transports transfrontaliers et les modes de déplacement disponibles

- Une agglomération centrée sur Genève et quelques lieux qui concentrent un grand nombre d'emplois alors que le logement, qui tend à s'en éloigner, provoque une augmentation constante des déplacements

B) Principes de la stratégie multimodale (chapitres 4 & 5)

Les grands principes retenus pour orienter l'action dans le domaine de la mobilité sont :

- Fixation des missions et objectifs fondamentaux de l'autorité cantonale
- Respect et optimisation des politiques antérieures
- Ambition d'une vision partagée par tous les acteurs

La stratégie multimodale proposée pour la région de Genève repose sur :

- Une vision de la mobilité à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise
- Une optimisation de tous les modes de déplacement – transports individuels motorisés, transports publics, mobilité douce - dans une optique de complémentarité basée sur l'efficacité et l'efficience : volumes de déplacement, temps de trajet, sécurité et confort des usagers, pollution de l'atmosphère et nuisances sonores, économies d'énergies, etc.
- Une approche différenciée par territoire : cœur de l'agglomération (centre-ville), zones fortement urbanisées, zones périphériques et villages
- Une réalisation par étape en mettant la priorité sur les mesures ayant le plus fort impact et en tenant compte des projets en cours (ex : CEVA, trams, etc.) et à venir ainsi que de leurs possibilité de financement

C) Lignes directrices à l'horizon 2030 (chapitre 6)

La stratégie multimodale *Mobilités 2030* est déclinée en 7 lignes directrices :

- Transports collectifs (RER, trams et bus)
- Transports individuels motorisés (voitures)
- Deux-roues motorisés (motos et scooters)
- Transports professionnels (livraisons, transports de matériaux et marchandises)
- Mobilité douce (à pied et en vélo)
- Stationnement (public et privé)
- Espaces publics (interfaces entre les différents modes de déplacement)

A noter que le transport lacustre (CGN et Mouettes genevoises) ne fait curieusement pas partie de la stratégie de mobilité multimodale alors que la région entoure le lac !

D) Investissements & exploitation (chapitre 7)

Dans les années à venir (horizon 2022), la majeure partie des investissements sera dévolue aux infrastructures de transports publics à forte capacité (CEVA, extension du réseau de tramways) et, dans une moindre mesure à la mobilité douce. A plus long terme, des investissements considérables sont prévus pour adapter le réseau routier en réalisant la traversée lacustre pour autant que la Confédération soutienne ce projet devisé à plus de 3 milliards.

L'augmentation de l'offre de transports publics nécessitera une augmentation des moyens octroyés par l'Etat (env. 200 millions en 2012) pour assurer leur exploitation.

Quant à la mobilité douce, les communes devront être mises à contribution pour en assurer le développement et le fonctionnement.

3. Enjeux pour Bellevue

En tant que commune très exposée au trafic motorisé pendulaire (autoroute, route Suisse et réseau communal) d'une part, et traversée par la voie CFF destinée à devenir un tronçon du futur RER d'autre part, Bellevue est concernée au premier chef par la stratégie "Mobilités 2030" du canton.

Les points clés de la stratégie qui concernent la commune sont les suivants :

- Transports collectifs (RER, trams et bus) : ligne CFF + haltes Genthod-Bellevue et Tuileries, lignes TPG V et Z + arrêts sur territoire communal
- Transports individuels motorisés (voitures, motos et scooters) : traversée lacustre ???, jonction autoroutière à Collex, aménagement de la route Suisse au centre du village, accès au secteur Champ-du-Château depuis l'autoroute, zones 20 & 30 dans les secteurs résidentiels
- Transports professionnels (livraisons, transports de matériaux et marchandises) : développement planifié des zones industrielles et artisanales ou d'activités mixtes dans différents secteurs (Valavran-Chânats, Champ-du-Château, Colovrex, etc.)
- Mobilité douce : plans directeurs et aménagements piétons & cyclistes
- Stationnement : P+R Tuileries & Genthod-Bellevue, parcage au centre du village et dans les zones de développement
- Espaces publics : interfaces entre les différents modes de déplacement, notamment autour des haltes CFF et P+R ainsi qu'au centre du village et dans les zones résidentielles

Remarques & propositions:

La stratégie « Mobilité 2030 » étant indissociable du « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois » et du « Plan directeur cantonal 2030 », une approche intégrée et globale doit être privilégiée pour garantir une planification cohérente de l'aménagement du territoire à tous les échelons.

La planification communale de la mobilité doit impérativement intégrer les options et lignes directrices cantonales afin d'assurer une cohérence de l'offre et de la gestion des moyens de déplacement à moyen et long terme. Réciproquement, les autorités cantonales devront tenir compte des options déjà prises par la commune en matière de mobilité (ex : chemins piétons & cyclistes, zones 20 & 30 km/h, parcage, etc.).

Dans le même ordre d'idée, la priorisation des investissements à consentir pour développer les différents modes de déplacement devra tenir compte à la fois de leurs impacts respectifs ainsi que des moyens financiers disponibles, sachant que la commune n'aura pas la capacité d'assumer à elle seule tous les projets qui contribueront à la mise en œuvre de cette stratégie multimodale ! Dès lors, il conviendra d'obtenir une part des subventions fédérales et cantonales prévues à cet effet.

Bien que l'instauration d'un système de péage urbain soit provisoirement abandonnée, il conviendrait de réfléchir à des moyens de dissuasion et/ou d'incitation économiques qui faciliteront la mise en œuvre de la stratégie multimodale préconisée ! A titres d'exemples, on pourrait envisager d'augmenter les subventions aux transports publics afin de maintenir un prix attractif des billets et abonnements, de soutenir l'achat de vélos avec des aides ciblées, d'augmenter le prix des places stationnement et/ou d'en limiter la durée, etc.

Par ailleurs, le changement comportemental attendu des usagers passe par des relais à tous niveaux qui participeront à leur sensibilisation. Dans cette optique, la mobilisation des associations locales et des structures de formation (ex : écoles) ainsi que des entreprises (ex : plan mobilité d'entreprise) ne devra pas être négligée.

Concernant les transports individuels motorisés, le co-voiturage ainsi que le recours à des solutions telles que « Mobility » devraient être encouragés. En outre, l'utilisation de 2 roues motorisés (motos et scooters) ne devrait pas être trop entravée dans la mesure où ces moyens de transport sont mieux adaptés que les voitures en milieu urbain car plus rapides, moins encombrants (voiries et parkings) et moindre consommateurs d'énergie. Cet état de fait est démontré par leur forte progression ces dernières années. Afin de réduire leurs nuisances (bruit et pollution), il conviendrait toutefois d'inciter les usagers de 2 roues motorisés d'opter pour des moyens similaires utilisant l'électricité (vélos ou scooters électriques) en prévoyant, notamment des bornes de recharge adaptées sur des places de stationnement dédiées.

S'agissant des transports lacustres, malgré que le fait que leurs fréquences et capacités soient relativement faibles en comparaison d'autres moyens, ils pourraient jouer un rôle subsidiaire, notamment dans le transbordement entre les deux rives du lac dans le centre de l'agglomération et en proche périphérie. Par ailleurs, ce moyen de transport collectif constitue à la fois une attraction touristique et un mode de déplacement complémentaire à la mobilité douce. Enfin, il sied de rappeler que le transport maritime et/ou fluvial fait partie de l'offre de nombreuses cités dans le monde ! En tant que ville située en bout de lac, Genève devrait y réfléchir et intégrer ce mode de transport collectif dans sa stratégie de mobilité!

Enfin, la commune devra faire en sorte que la stratégie « Mobilité 2030 » s'inscrive dans sa feuille de route du développement durable et soit prise en compte dans sa politique énergétique afin de conserver son label « Cité de l'énergie » et tendre progressivement vers une « Société à 2000 W ».

Dominique Anklin, Conseiller municipal (BdA) à Bellevue, Président de la commission urbanisme, aménagement du territoire et mobilité

Sources & liens :

http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/mobilites_2030-874-5686.html

[Mobilités 2030 - Stratégie multimodale pour Genève](#) (Pdf | 5.24 Mo)
[Formulaire de consultation "Mobilités 2030"](#)