

GENÈVE

La mobilité en cinq plans d'action

Après avoir mené des Etats généraux des mobilités, le Département de la santé et des mobilités présente cinq plans d'action pour tracer la route des cinq ans à venir.

JEUDI 18 JANVIER 2024 MARIA PINEIRO



Parmi les mesures envisagées une augmentation de l'offre en transports publics et des aménagements pour les piétons. JPDS

DÉPLACEMENTS ► A quoi ressemblera la mobilité genevoise dans cinq ans? Nul ne le sait aujourd'hui, mais ses contours ont d'ores et déjà été tracés lors des états généraux des mobilités, tenus en septembre et octobre, en présence de quelque 140 acteur·ices de différents horizons. Le grand raout voulu par le conseiller d'Etat chargé des Mobilités, Pierre Maudet, a accouché de cinq plans d'actions présentés le 11 janvier. Ces documents, soumis à consultation, permettent d'esquisser quelques traits du futur visage de la mobilité cantonale, voire du Grand Genève. Chaque catégorie d'usager·ères peut s'appuyer sur un plan d'action, des adeptes des modes de déplacement doux aux professionnels des transports ou le monde économique. Seuls les inconditionnels du tout motorisé à usage privé devraient ne pas y trouver leur compte. Résumé et réactions.

Mobilité douce

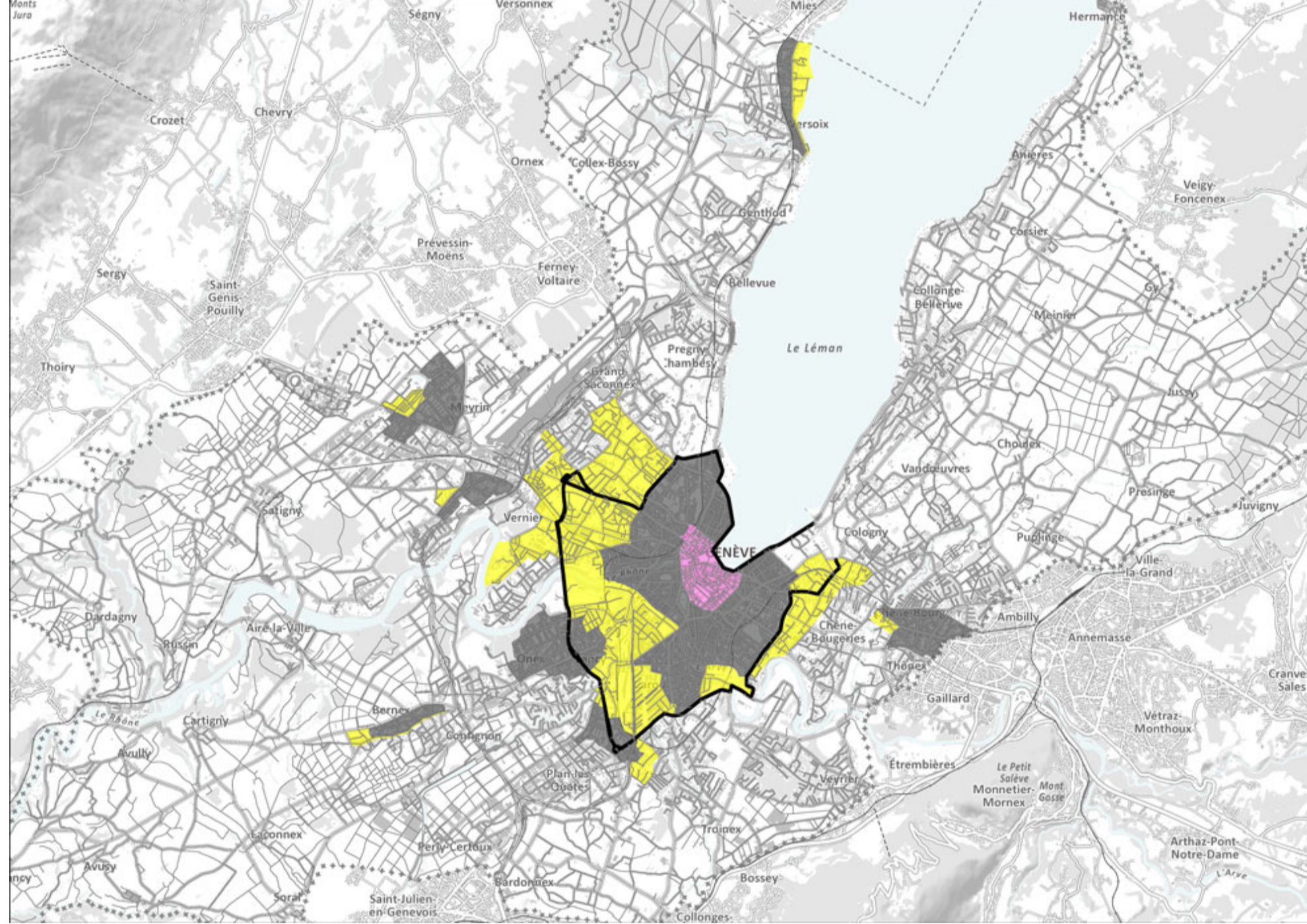
Au chapitre des mobilités actives, comme le Département de la santé et des mobilités (DSM) nomme le vélo, la trottinette ou encore la marche, le canton se fixe 80 km d'aménagements ainsi que la mise en œuvre de la stratégie à l'échelle du Grand Genève pour la fin de la législature en 2028. Parmi les mesures à retenir, la création de pistes cyclables sur les routes de campagne à forte vitesse émaillées d'accidents graves ces dernières années, la volonté de mettre en place quatre axes forts vélo, comme sur le tracé entre Carouge et Croix-de-Rozon, d'améliorer le réseau transfrontalier ou de créer des hubs multimodaux et deux magistrales piétonnes.

Transports collectifs

Dans ce domaine, les états généraux ont abouti à la conclusion que l'offre doit être augmentée. Pour ce faire, ce qui est préconisé, c'est de développer le Leman Express, étudier la possibilité de créer des lignes tangentielles sur le canton de Genève et d'étendre les horaires des transports publics, notamment ceux des Noctambus qui pourraient fonctionner dès le jeudi. Il s'agira également de construire de nouveaux P+R, notamment en France voisine. Les autorités devront également s'atteler à la desserte des nouveaux quartiers ou zones d'activités comme les Grands Esserts ou la Pallanterie.

Réseau routier

Les inconditionnels du tout-voiture seront déçus. Pas question de revenir sur certains principes, comme la priorité aux modes de transports doux et aux TPG à l'hyper centre. Bien au contraire. Le plan d'action prévoit l'extension de la zone II qui vise entre autres à réduire le trafic de transit. Des axes majeurs comme François-Dussaud ou la route de Saint-Julien seront requalifiés. Le covoiturage, l'autopartage et les infrastructures multimodales seront favorisés. En contrepartie, aucune zone ne sera fermée au trafic tant que la ceinture urbaine ne sera pas opérationnelle.



La zone II instituée par la Loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (en gris) pourrait être considérablement étendue (en jaune). Et avec elle, les restrictions notamment liées au trafic de transit. La zone I, soit l'hypercentre (en rose), ne changerait pas. ETAT DE GENEVE

Stationnement

Dans ce domaine, la volonté de faire passer les voitures, les motos, ainsi qu'une partie des vélos en sous-sol est confirmée. Il s'agira de construire de nouvelles vélostations, mais également des places de parc moto en ouvrage. La fin du stationnement gratuit pour les motos est aussi envisagée. Le département veut par ailleurs davantage de P+R à Genève et en France voisine.

Pour ce qui est des résident·es, une augmentation des tarifs du macaron ainsi que des critères plus restrictifs pourraient être étudiés. Le plan d'action évoque des P+R inversés afin que les habitant·es du centre qui n'utilisent que peu leur auto puissent les garer à l'extérieur de la ville. Enfin, les tarifs du stationnement en surface et en sous-sols devraient être rééquilibrés afin de favoriser ce dernier.

Transports professionnels

Cette catégorie représente 5 à 10% du trafic global. Le département entend garantir l'accessibilité sur les lieux d'activité. Pour ce faire, de nombreuses idées sont dans les tuyaux, comme mettre sur pied des flottes de véhicules partagés, favoriser les modèles électriques en élargissant les horaires de livraison et le stationnement, revoir les horaires de livraison généraux. Le plan d'action prévoit également des interfaces de transbordement pour les chantiers et la cyclolivraison ou des espaces de stockage pour les artisans, avec des systèmes de réservation de places. En sus, les plans de mobilité à l'interne des entreprises seront encouragés.

Réactions et suite

Les documents étant encore frais, les réactions sont mesurées. Thibault Schneeberger, coordinateur d'Actif-traffic, estime que les actions proposées «vont globalement dans le bon sens». Il les juge toutefois «très insuffisantes au regard de l'urgence écologique et du plan climat. La loi climat, acceptée par 75% des Genevois·es en juin 2023, fixe des objectifs incontournables. Ils auraient dû servir de cadre général, mais ils sont ici complètement absents. C'est assez incompréhensible!» S'il estime que les ambitions pour les aménagements cyclables sont très nettement insuffisantes au regard des besoins, il juge positivement certaines mesures comme les P+R inversés ou la création d'un macaron pour le trafic professionnel.

La section genevoise du Touring club suisse indique ne pas avoir pris position sur ces plans d'action. Yves Gerber, son directeur, affirme néanmoins accueillir ces plans avec «bienveillance». Il salue en particulier le fait que «les documents, à l'exception de celui sur les transports collectifs déjà en mains du Grand Conseil, ont été finalisés conjointement, ce qui permet d'avoir une vue d'ensemble et d'appréhender les effets des mesures les unes sur les autres».

«Les objectifs de la loi climat auraient dû servir de cadre général, mais ils sont ici complètement absents» Thibault Schneeberger

RÉGIONS GENÈVE MARIA PINEIRO DÉPLACEMENTS MOBILITÉ



A lire également

DÉPLACEMENTS

Voyages sous la loupe
VENDREDI 21 SEPTEMBRE 2018
CHRISTIANE IMSAND, PHILIPPE BOEGLIN

DÉPLACEMENTS

La route sans moteur encore longue
MERCREDI 23 OCTOBRE 2019 MAUDE JAQUET

LA GRÈVE DU CLIMAT

Condamnation annulée pour trois militants du climat
JEUDI 18 JANVIER 2024 ATS

CONSEIL MUNICIPAL

La Ville s'inquiète pour son air
JEUDI 18 JANVIER 2024 MAUDE JAQUET

QUI SOMMES NOUS?

Charte rédactionnelle
Association éditrice
L'équipe
Soutenir Le Courrier
Contacts

PUBLICITÉ / PARTENARIATS

Tarifs publicitaires
Partenariats
Naissances et Mortuaires

BOUTIQUE

Parrainage essayeur web
Tu es le sazeur que je choisis
Don / Souscription

ABONNEMENTS

Abonnements
Conditions générales de vente
Réductions de la Carte Côté Courrier

EDITION DU JOUR



RÉGIONS

Genève
Neuchâtel
Valais
Vaud
Jura

SUISSE

INTERNATIONAL

Solidarité

CULTURE

Cinéma
Musique
Livres
BD
Scène
Arts plastiques
Inédits
Inédits textes
dramatiques
Strips

SOCIÉTÉ

Égalité
Écologie
Économie
Histoire
Religions
Alternatives
Médias

OPINIONS

Édito
Contrechamp
Chroniques
On nous écrit
Nos invité·es
A côté de la plaque

DOSSIERS

La grève du climat
La grève des femmes
Aéroport de Genève
L'affaire Maudet