

Abo Législature 2023-2028

Le Canton dévoile sa vision pour la mobilité genevoise

Le conseiller d'État Pierre Maudet a mis en consultation ses «plans d'action» pour les transports à Genève. Tour d'horizon non exhaustif.

Emilien Ghidoni Publié aujourd'hui à 18h00 87



Le Département de la santé et des mobilités devra trouver des compromis entre les différents modes de transport. LUCIEN FORTUNATI

Que souhaite Pierre Maudet pour la mobilité de demain? La question est sur toutes les lèvres depuis l'entrée en fonction du magistrat. Pour y répondre, ce dernier a d'abord organisé les «États généraux des mobilités» en automne 2023. Des dizaines d'associations y ont été conviées pour poser des constats sur l'état des transports à Genève et formuler des suggestions. C'était ensuite aux autorités de trancher.

C'est désormais chose faite. Le Département de la santé et des mobilités (DSM) a soumis à consultation cinq plans d'action portant sur la période 2024-2028. Les communes, le Conseil d'Etat, ainsi que la commission des transports du Grand Conseil font partie de ce processus. Il s'achève le 16 février. En avant-première, la «Tribune de Genève» a pu consulter ces projets. Voici ce qui en ressort.

Une des priorités du Canton sera la promotion des mobilités douces. À terme, il est prévu de développer plus de 80 kilomètres d'aménagements pour vélos et piétons. Le but: augmenter d'environ 60'000 le nombre de déplacements effectués chaque jour à vélo. Si cet objectif est atteint, près de 200'000 déplacements quotidiens seront effectués à vélo dans le canton d'ici à 2028.

Un «axe fort» pour vélos

Pour y arriver, le DSM ambitionne de réaliser deux magistrales piétonnes pour favoriser la marche à pied dans le centre-ville. Sur ces cheminements, les trottoirs seraient élargis, la priorité serait donnée aux piétons, notamment aux feux. Le premier itinéraire s'élancerait des Pâquis jusqu'à l'aéroport, tandis que le second relierait la gare Cornavin à celle des Eaux-Vives. Un «axe fort» pour vélos, avec une piste en site propre sur une très longue distance, est aussi à l'étude.

Les transports publics ne sont pas en reste. Déjà connu, le plan d'actions des transports collectifs (PATC) prévoit un renforcement du réseau tramway avec par exemple l'introduction de la ligne 13 d'ici à 2027. Les horaires seront étendus et le réseau de bus sera électrifié.

«Il est prévu de multiplier les zones de priorisation pour les travailleurs en voiture, à l'instar du secteur de Bel-Air.»

Le stationnement sera un autre grand chantier de la législature. Comme le relève le plan d'actions sur le stationnement (PAST), l'objectif d'ici à 2028 sera de «libérer l'espace public du stationnement sur voirie, lorsque cela est possible, afin d'améliorer la sécurité, la fluidité et la qualité de vie.» Pour cela, le DSM prévoit de renforcer l'offre P+R, en créant 2500 nouvelles places dans le canton et en cofinçant de nouveaux parkings en France voisine.

P+R inversé

Il s'agit aussi d'améliorer les possibilités de stationnement pour les livreurs, tout en diminuant les places privées dédiées aux employés dans les entreprises. Pour cela, il est prévu d'introduire une tarification de ces parkings, afin de décourager les pendulaires de se rendre au travail en voiture.

Autre projet intéressant pour libérer des places à Genève: le P+R inversé. Ce concept est destiné aux citoyens du centre-ville prenant rarement la voiture. «Il pourrait être intéressant de proposer à ces habitants un abonnement dans un P+R périphérique plutôt que de devoir laisser leur voiture en ville», suggère le plan d'actions.

Du côté des transports professionnels, plusieurs changements sont à l'ordre du jour. Par exemple, il est prévu de multiplier les zones de priorisation pour les travailleurs en voiture, à l'instar du secteur de Bel-Air. Le but? Faciliter les livraisons et éviter les conflits avec les autres usagers de la route. Pour cela, il est aussi imaginé «d'évaluer l'opportunité de décaler les horaires de livraison avant ou après les heures de pointe», pour désengorger les rues au petit matin.

Le DSM souhaite aussi innover technologiquement, avec le développement potentiel de véhicules autonomes. Ceux-ci permettraient de transporter les colis sur le dernier kilomètre sans intervention humaine.

Enfin, le réseau routier est appelé à évoluer. Changement discret mais important: les zones 2 issues de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) vont s'étendre. Ces extensions sont dues aux «potentiels de densification urbaine» de nombreuses communes. Elles concerneront principalement Genève, Vernier, Lancy, Carouge et Le Grand-Saconnex.

Le Canton souhaite également développer le covoiturage. Pour cela, les autorités vont tester la création de voies de circulation spécialement réservées à cette pratique aux douanes, sur le modèle de ce qui a été testé à la douane de Thônex-Vallard.

Des plans «équilibrés»

Certaines de ces propositions ne convainquent pas Christophe Pradervand, directeur de la branche genevoise de l'Association suisse des transports routiers (Astag). «Mettre la pression sur les salariés en leur faisant payer le parking de leur entreprise n'est pas une bonne solution», avertit-il. Idem pour la modification des horaires de livraisons. Selon lui, la loi fédérale offrirait de toute façon une marge de manœuvre limitée.

Le directeur de l'Astag Genève salue par contre la volonté du Canton de réduire le trafic pendulaire. «Il faut crever l'abcès des bouchons. On facilitera la vie des professionnels en réduisant le nombre de personnes sur les routes.» Il juge aussi encourageantes les mesures de l'État pour pousser au covoiturage. «Il faut aussi revoir le réseau TPG. Mais dans l'ensemble, les plans du Canton sont équilibrés, c'est une bonne moulture», estime-t-il.

Un constat partagé en partie par Thibault Schneeberger, coordinateur d'actif-traffic. Il juge que les plans contiennent de nombreux éléments positifs: distinction entre le trafic professionnel et privé notamment par un macaron de stationnement, vélos partagés et en location longue durée, P+R inversés, etc.

«Toutefois, ces mesures ne sont pas à la hauteur des besoins pour le canton, avertit-il. L'objectif transversal de ces plans d'action devrait être d'atteindre les objectifs du Plan climat cantonal. Or, il n'en est fait aucune mention.» Par ailleurs, il juge les aménagements cyclables prévus insuffisants, en particulier au centre-ville.

MOBILITÉ GENEVOISE: Mobilité genevoise Voici les futures lignes de bus qui rouleront à Genève

Emilien Ghidoni est journaliste à la Tribune de Genève depuis août 2022. Il couvre en particulier les questions de mobilité et la commune de Vernier. Il est titulaire d'un Master en journalisme et d'un Bachelor en relations internationales. Plus d'infos @emilien_ghidoni

Vous avez trouvé une erreur? Merci de nous la signaler.

Newsletter «Politique genevoise» Infos, débats, enquêtes: toute l'actualité politique du canton et des communes. S'inscrire

87 commentaires

LES PLUS LUS

France voisine Un Haut-Savoyard parmi les fuyitifs les plus recherchés d'Europe

Abou Politique genevoise Accusé de faire fuir ses cadres, Pierre Maudet répond

Abou «Mixité choisie» Hommes exclus d'une soirée jazz: l'AMR explique sa démarche

Mobilité à Genève Les employés des TPG menacent de faire grève

D'AUTRES ARTICLES DE CETTE RUBRIQUE

Abou Aménagement à Genève Une école privée vendue à la Ville sans solution pour ses 200 élèves

Tous les vendredis Découvrez la newsletter «Politique genevoise»

Mobilité à Genève Les employés des TPG menacent de faire grève

Abou Ville de Genève Le Conseil municipal veut serrer la vis aux dépanneurs

Voir plus d'articles