REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Chancellerie d'Etat
Service communication et information

Genève, le 4 février 2021

Aux représentantes et représentants
des médias

Communiqué de presse du département des infrastructures (DI)

Un programme ambitieux pour accélérer la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

A mi-chemin de la législature, le département des infrastructures (DI) présente sa feuille de route 2021-2023 pour mettre en œuvre efficacement la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Pour le conseiller d'Etat Serge Dal Busco, l'accélération de cette mise en œuvre constitue une priorité. Le résultat favorable de la votation de septembre 2020 sur l'assouplissement de la compensation des places de stationnement offre désormais un cadre plus favorable.

Adoptée par les Genevois-e-s en 2016, la LMCE impose en particulier la priorisation des transports publics et des mobilités douces dans les centres urbains du canton, ainsi que la réalisation d'une ceinture urbaine fluide pour le trafic automobile. Sa mise en œuvre a connu des avancées significatives depuis le début de cette législature avec, notamment, la mise en place progressive du "U-lacustre", qui constitue un élément-clé de la ceinture urbaine, ainsi que la réalisation d'axes cyclables efficaces et, bien sûr, la mise en service du Léman Express en décembre 2019, accompagnée d'une profonde réorganisation de l'offre des tpg.

Sur les 192 mesures et sous-mesures qui composent le programme initial de mise en œuvre de la LMCE, 80 avaient été réalisées à fin 2020, tandis que 87 étaient en cours de réalisation. Plusieurs éléments ont toutefois ralenti le rythme de cette mise en œuvre, parmi lesquels la rigidité des règles relatives à la compensation des places de stationnement qui devaient être supprimées en surface pour réaliser les aménagements nécessaires afin d'améliorer la fluidité ainsi que la sécurité globale des différents modes de déplacement. La votation cantonale du 27 septembre 2020 a permis d'assouplir ces règles et elle induit dès lors un cadre plus favorable à une mise en œuvre efficace de la LMCE.

Une large information auprès des milieux concernés

La feuille de route 2021-2023, accompagnée d'un nouveau catalogue des mesures déjà réalisées et de celles qui restent à concrétiser (168 mesures dont 79 nouvelles) a été présentée cette semaine aux organisations membres du conseil des déplacements (CODEP) et aux député-e-s de la commission des transports du Grand Conseil. Elle sera également présentée aux organisations représentant la mobilité douce, les entreprises et le transport professionnel, sans oublier les communes, qui jouent un rôle déterminant dans la mise en œuvre de la loi cantonale. Si le canton pose les lignes directrices et présente des schémas d'intention, notamment en matière d'infrastructures de mobilité douce, ce sont en effet les communes qui détiennent les compétences pour aménager leurs espaces publics et qui maitrisent la conception et la réalisation des projets.

Des objectifs ambitieux mais réalistes

La feuille de route du DI définit précisément le chemin à parcourir pour atteindre l'objectif d'une concrétisation de la LMCE à plus de 83% d'ici à la fin de la législature. Elle amène une réorganisation des mesures à mettre en œuvre en termes de calendrier et de priorités et comprend les volets suivants:

- **Ceinture urbaine**: quelque 40% des mesures ont déjà été réalisées. D'ici à 2023 se déroulera le déploiement par étapes sur la rive droite avec la mise en service complète du "U-lacustre", une régulation modifiée sur l'axe Nations-Charmilles, et le lancement des travaux dans le secteur Casaï-Pailly. A l'intérieur de la ceinture, des mesures seront prises pour favoriser son usage par le trafic motorisé;
- **Pacification des secteurs urbains du canton et sécurisation des traversées de localité**: dans l'hyper centre (zone I), la feuille de route pose un objectif global de vitesse limitée à 30 km/h incluant les axes routiers principaux, ainsi qu'un développement des zones piétonnes, de rencontre et à trafic limité. Dans les centres urbains (zone II), des zones 30 seront massivement développées dans les quartiers, et de nouveaux périmètres urbanisés feront l'objet d'une priorisation pour les transports collectifs et la mobilité douce. Les principales traversées de localité (hors zones I et II) passeront, quant à elles, à 30 km/h;
- **Développement de la mobilité douce**: un quart seulement des mesures prévues pour mettre en œuvre la LMCE ont pu être réalisées à ce jour. La feuille de route prévoit une nette accélération avec la mise en œuvre d'itinéraires cyclables pérennes, directs et sécurisés, permettant de faire le lien avec les gares du Léman Express et les pénétrantes cyclables cantonales. Plusieurs importants axes cantonaux seront en outre améliorés. Ces réalisations devront s'appuyer sur l'action concrète des communes. Pour les piétons, la feuille de route prévoit notamment le développement d'un maillage sécurisé permettant de relier les gares du Léman Express et les interfaces tpg;
- **Amélioration de la vitesse commerciale des transports collectifs**: plus de 60% des mesures sont réalisées à ce jour. L'effort à venir sera notamment porté sur l'amélioration de la vitesse des transports publics sur la ceinture urbaine et la mise en place de divers aménagements dans l'ensemble du canton;
- **Régulation du trafic**: la programmation des feux de signalisation se concentrera sur les priorités des divers modes de transports définies par la LMCE. La ceinture urbaine et les grands axes pénétrants bénéficieront d'une régulation visant à fluidifier le trafic. Dans le centre, les feux doivent privilégier les déplacements des cyclistes et des piétons. S'agissant des transports publics, l'objectif visé est que 80% des véhicules tpg puissent franchir les carrefours sans arrêt ou ralentissement. Les voitures individuelles devront être orientées vers des itinéraires évitant les centres urbains, au profit de la fluidité des véhicules professionnels. Les feux de nouvelle génération seront progressivement programmés par secteur, avec une coordination entre la régulation des différents carrefours;
- **Réseaux routiers pénétrants et structurants**: la feuille de route prévoit de poursuivre la bonne canalisation du trafic entrant dans le canton, en favorisant le transfert modal pour l'accès au centre, notamment grâce au développement du réseau tpg. L'effort sera poursuivi pour préserver les zones proches des petites douanes des nuisances induites par le trafic de transit transfrontalier;
- **Stationnement et transport professionnel**: plusieurs mesures importantes ont été prises fin 2020 par l'Etat dans le cadre de sa nouvelle politique de stationnement, en vue de réduire le trafic pendulaire et faciliter ainsi les déplacements des transporteurs professionnels et des personnes qui n'ont pas d'alternative à la voiture. Cette stratégie va se poursuivre, notamment en incitant fortement les visiteurs-euses dans le centre

ainsi que les deux-roues motorisés à stationner dans les parkings souterrains, en améliorant l'offre de stationnement pour les habitant-e-s des quartiers urbains et l'accès aux petits commerces. Le système de tarification des macarons et les modalités d'application des tarifs horodateurs feront par ailleurs l'objet d'un projet de révision. Enfin, un essai de priorisation des transports professionnels à l'exclusion de tout autre trafic individuel motorisé sera mené sur l'ensemble du périmètre de Bel Air et ses axes de desserte, incluant une autorisation pour les entreprises d'emprunter la rue de la Croix-Rouge pour rejoindre la Corraterie et les Rues Basses;

- **Promotion de la multimodalité**: de nombreuses actions et réalisations ont déjà permis d'encourager et d'accompagner concrètement les nouveaux comportements en matière de déplacements, qui impliquent le choix de moyens de transport différenciés en fonction du besoin et de la situation du moment. On mentionnera notamment la mise en place, l'an dernier, d'un système de vélos en libre-service, la réalisation de nombreuses vélostations proches des gares, le développement des P+R ou l'incitation au covoiturage. Ces efforts se poursuivront à l'échelle du Grand Genève avec notamment un projet de voie de covoiturage à Bardonnex et l'aménagement à l'étude d'un P+R sur le site d'Archamps, relié à des lignes de transports collectifs prolongées.

Avec la publication et la présentation large de cette feuille de route, le département des infrastructures souhaite faire mieux comprendre à la population de notre canton les enjeux liés à la LMCE, et la vision globale qu'il préconise afin de la mettre en œuvre, avec pour objectif d'améliorer la qualité de vie de toutes et de tous.

La feuille de route ainsi que le catalogue des mesures peuvent être consultés en cliquant **ici**.

Une stratégie cantonale en matière de réglementation de la vitesse

Parallèlement à la présentation de sa feuille de route, le DI s'apprête à lancer prochainement une consultation sur le thème de la réglementation de la vitesse de circulation, en lien avec l'objectif de lutte contre le bruit routier. La stratégie qui sera mise en consultation s'appuie sur le constat que plus de 110'000 habitant-e-s subissent durant la nuit des nuisances sonores dépassant les normes admises, ainsi que sur les objectifs de la LMCE.

Pour toute information complémentaire: M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, en contactant M. Roland Godel, porte-parole, DI, T. 078 802 90 07.