

Notre mobilité en 2050 : anticiper et gérer les défis de la mobilité entre évolutions sociétales et impératifs collectifs

La gestion de la mobilité et de ses impacts figure déjà aujourd'hui parmi les défis les plus importants que doivent relever nos sociétés. Et, à l'horizon 2050, l'ampleur des défis la concernant devrait s'accroître. Aussi, était-il incontournable que ce sujet soit abordé par les travaux de prospective Genève 2050. Cette question a ainsi été traitée sous l'angle des évolutions démographiques et sociétales attendues d'une part et, d'autre part, des impératifs écologiques qui représentent désormais un cadre contraignant majeur des politiques publiques en la matière.

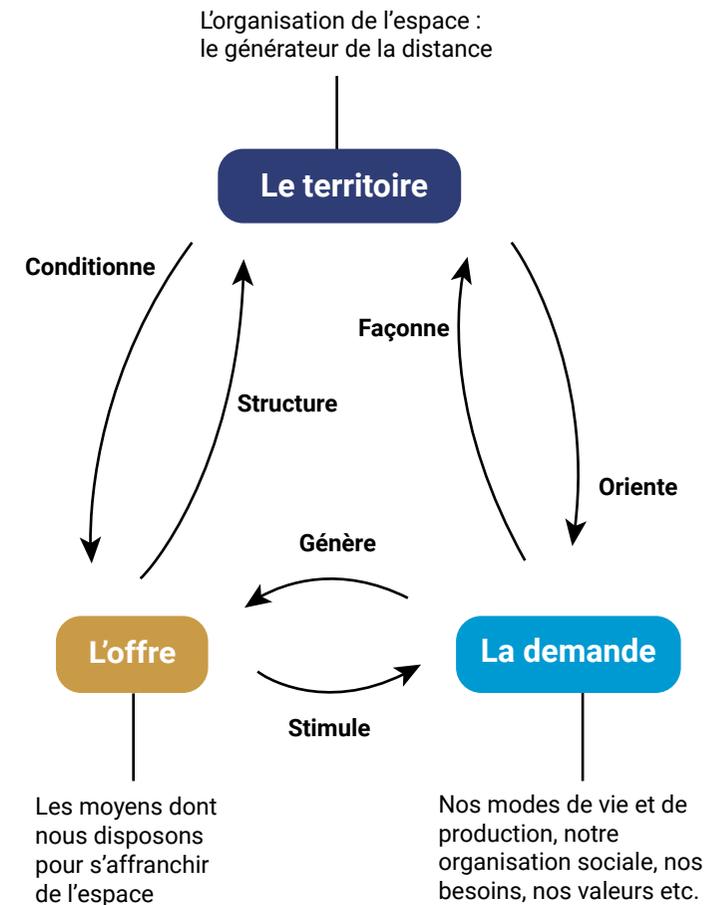
Des interventions¹ sous plusieurs angles ont nourri les échanges sur ce sujet : une approche par les grands enjeux et un rappel des chiffres clés, l'angle de la politique cantonale pour répondre à ces défis et enfin celui de la planification d'un quartier avec des partis pris différents. À l'aune de ces

éléments, des réflexions pour deux publics aux besoins spécifiques ont aussi été menées : les jeunes et les seniors.

1. Les impacts de grandes tendances socio-économiques sur la mobilité

Avec le territoire et l'offre de transport, la demande représente un des trois grands domaines structurants de notre mobilité. Chaque paramètre de ces trois champs influence de manière très significative notre manière de nous déplacer.

La demande englobe nos activités et leur nature, notre mode de vie ou encore notre organisation économique (la production de nos biens et services). À l'horizon 2050, un certain nombre de grandes évolutions attendues dans ces domaines vont impacter significativement la mobilité.



1. Le **vieillessement** de la population et la **croissance démographique** par la migration ;
2. L'**individualisation** et la réduction générale de la taille des ménages ;
3. La poursuite de la dynamique de **mondialisation** et la **métropolisation** ;
4. L'accélération de la **numérisation** de nos sociétés ;
5. De **nouvelles prédispositions face à la voiture**

Sans modifications profondes de nos comportements, chacune de ces tendances sociétales se répercutera fortement sur notre mobilité. Si ces changements sont assez variés, un grand nombre d'entre eux convergent sur plusieurs points :

- Le **volume de déplacements** et les flux de biens devraient continuer à s'accroître ;
- Les **distances parcourues** devraient continuer d'augmenter ;
- Les **motifs loisirs, achats et accompagnement** prendront encore plus d'importance par rapport au motif travail (déjà minoritaire aujourd'hui)
- La demande pour les **voyages et la longue distance** devrait continuer sa croissance ;
- La **multimodalité** s'accroîtra, mais le report modal significatif concernera d'abord les centres urbains.

2. Les grands impératifs écologiques

Aucune des grandes tendances mises en exergue ci-dessus ne semble conduire à moyen et long terme à une mobilité moins polluante à l'échelle globale et locale. Or respecter les accords de Paris suppose aujourd'hui diminuer drastiquement (diviser par 10) les émissions générées par notre mobilité.

À ces enjeux globaux cruciaux, s'ajoute une impérieuse nécessité de réduire les nuisances locales des moyens de transport utilisés (pollution locale, bruit, accidents, etc.) Des nuisances estimées à plusieurs milliards de francs suisses par année par la Confédération et dont la route est en grande partie responsable².

« Pour se déplacer pendant une année, un Genevois moyen émet environ 3.1 tonnes de CO₂. Les objectifs de neutralité carbone impliquent des émissions de l'ordre de 300 kg à l'horizon 2050, soit une division au moins par 10! »

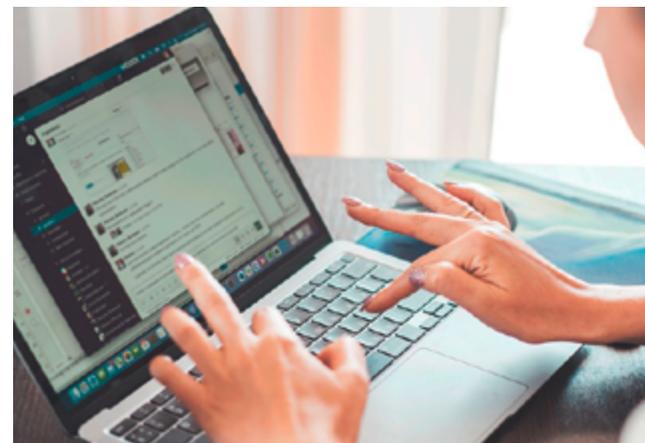
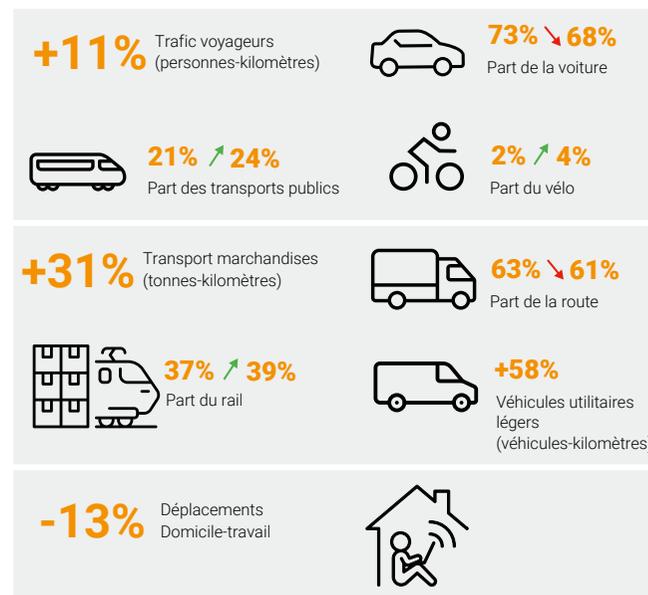


Image : Pixabay

La numérisation accélérée du monde du travail et ses répercussions sur la mobilité, l'exemple du télétravail



Évolution du trafic attendu par la Confédération dans son exercice de prospective 2050³

Comment alors concilier ces impératifs vers une mobilité moins expansive alors que toutes les évolutions sociétales lourdes tendent plutôt à l'exacerber ?

3. Une volonté cantonale de mieux répondre à ces enjeux

Le Canton est aujourd'hui entrain de réviser sa stratégie multimodale pour mieux répondre à ces défis importants.

Pour la première fois, un objectif ambitieux et mesuré de réduction du trafic motorisé oriente désormais la politique cantonale de mobilité : - 40% sont visés à l'horizon 2030

Une réduction du trafic qui doit également se combiner avec :

- Un report modal conséquent vers la marche, le vélo et les transports publics;
- Une électrification importante du parc.

Relever ce défi implique plusieurs chantiers importants pour le Canton, notamment :

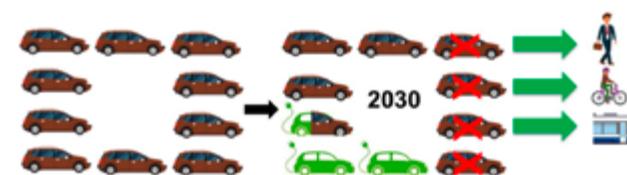
- L'accélération et le renforcement de la LMCE (loi pour une mobilité cohérente et équilibrée acceptée en votation par 67% de la population);
- Une ambition renouvelée pour les transports collectifs pour capitaliser sur le succès du Léman Express, notamment une extension importante du réseau de tram et la création de bus à haut niveau de service (BHNS);

- La planification à l'échelle cantonale, voire transfrontalière, d'axes forts et capacitaires pour le vélo;
- Une volonté d'orienter les investissements routiers vers la multimodalité, notamment en promouvant davantage le covoiturage sur les infrastructures planifiées;
- Une régulation accrue du stationnement, notamment sur fonds privé.

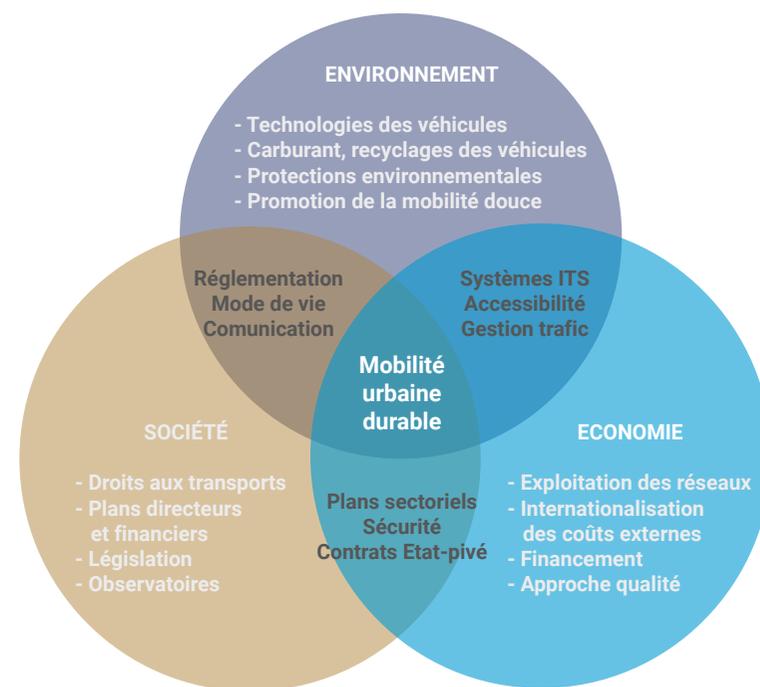
Au-delà de mesures et d'investissements ciblés par modes de transport comme cela a été le cas pendant de nombreuses années, un enjeu fort consiste désormais à comprendre la planification comme étant au service d'une mobilité urbaine durable, intégrant les politiques publiques liées à l'environnement, la société et l'économie.

4. De nouveaux paradigmes et de nouvelles approches indispensables

Les échanges ont permis de mettre en lumière que malgré les bonnes intentions, relever ces défis se heurte très fréquemment à un cadre de pensée et des outils légaux ne permettant pas de déployer les mesures à la hauteur des objectifs fixés. Changer certains grands paradigmes et approches de la planification s'avère ainsi indispensable, et ceci à différentes échelles de la gouvernance.



Réduction du trafic, électrification du parc et report modal comme objectifs stratégiques du canton pour répondre aux impératifs écologiques



La politique de mobilité au-delà du transport pour surmonter les défis de demain

Parmi ces changements, on note ainsi :

- Passer **d'une politique consistant à répondre en permanence à la demande à une politique ayant pour objectif de la configurer et de l'orienter vers les objectifs collectifs et écologiques**. Un changement qui doit se traduire par une politique de l'offre, c'est-à-dire créer les infrastructures pour stimuler les usages.
- Faire de l'aménagement du territoire, de la ville du quart d'heure et **du territoire des courtes distances** la clé de la politique des transports ;
- Structurer l'offre de transport de demain sur deux principes fondamentaux :
 - 1. L'internalisation des coûts externes des transports** (vérité des coûts) ;
 - 1. Associer un coût au franchissement de la distance** (prix au km).

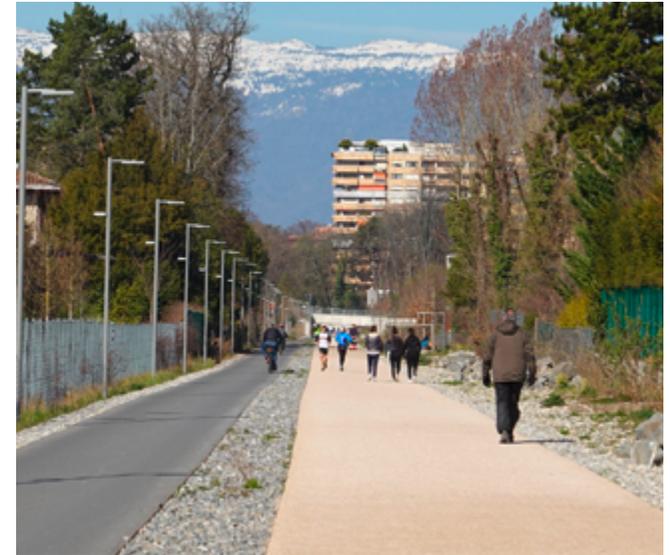
5. Communiquer, expliquer et convaincre par la qualité de vie

Au-delà des paradigmes de planification à renouveler, plusieurs intervenants ont souligné la difficulté majeure consistant à obtenir l'aval de la population pour proposer des mesures allant dans un sens contraire à celle de décennies passées de planification. Les exemples de suppression de place stationnement ou des efforts récents consentis en faveur des cyclistes qui se

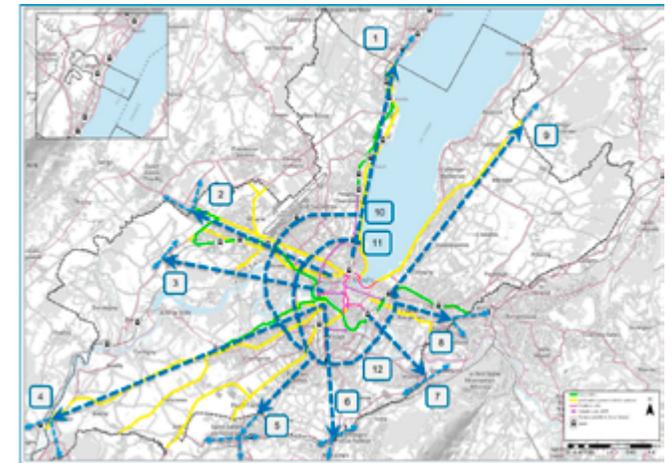
sont heurtés à beaucoup d'opposition ont ainsi été soulignés. Des exemples qui démontrent le besoin important de pédagogie et de communication sur ces enjeux auprès du grand public.

En face de difficultés bien réelles de mise en œuvre est cependant souligné le changement de mentalités et l'ouverture qui est en train s'opérer sur ces sujets. Une ouverture traduite notamment dans les résultats de plusieurs votations récentes, notamment celle sur l'assouplissement des conditions de suppression de places de stationnement.

Si les mentalités évoluent, c'est que la contrepartie des efforts consentis jusqu'ici sur la mobilité automobile commence à être perçue par la population en matière de gains de qualité de vie. Aussi ces gains sont aussi de plus en plus réclamés. Ce sont eux qui peuvent être les arguments les plus décisifs dans le travail de persuasion nécessaire à la transition.



La voie verte



Créer l'offre pour stimuler la demande. L'exemple du réseau capacitair vélo pouvant capitaliser sur le succès de la voie verte

6. Les jeunes et les seniors : comment penser la mobilité de ces deux publics demain ?

La fin de la séance a été l'occasion de se pencher plus spécifiquement sur deux segments de la demande de mobilité dont les besoins et aspirations et contraintes en la matière seront spécifiques et parfois en opposition : les jeunes et les seniors.

La demande de mobilité chez les **jeunes** se singularisera notamment par :

- Une place différente de la sphère travail ;
- Des aspirations à la qualité de vie ;
- Aspirations à la proximité, mais aussi aux voyages et à la découverte comme les générations précédentes ;
- Une conscience écologique et sociale ;
- Une multimodalité à la recherche d'efficacité et d'impact positif ;
- Un numérique omniprésent.

La demande chez les **seniors** se caractérisa quant à elle par :

- Une expérience de mobilité sans précédent. Elle aura été la génération la plus mobile de tous les temps ;
- Des aspirations à un mode de vie actif/mobile le plus longtemps possible ;
- Après 75 ans, une aspiration à l'autonomie et un grand âge qui devrait s'allonger ;
- Une vulnérabilité dans les territoires dépendants de la voiture ;
- Des compétences numériques acquises importantes.

L'écoquartier des Vergers : un laboratoire pour planifier et construire la ville différemment

La planification et la conception du quartier des Vergers de 2012 à 2020 a été l'occasion de proposer une approche complètement renouvelée en matière de mobilité dans une ville historiquement planifiée autour de l'automobile et des infrastructures routières. Un parti pris fort a ainsi été pris pour mutualiser les places de stationnement et pour les placer en sous-sol afin de laisser un maximum d'espace public libre en surface au service des habitants, équipements et commerces.

Si l'expérience est indéniablement un succès en termes de qualité de vie et d'appropriation de l'espace public par les résidents, certains points sont aujourd'hui soulevés comme des enseignements pour poursuivre ce type d'expérience urbaine à l'avenir :

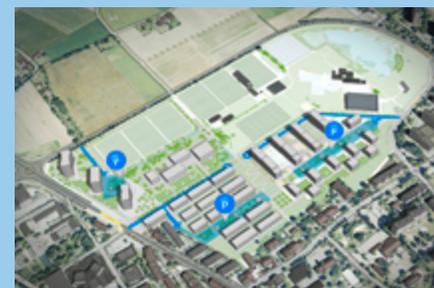
- Les parkings en sous-sol sont extrêmement consommateurs de béton (un matériau très carboné), en pleine terre, et sont peu réversibles en comparaison avec des ouvrages en silo qui auraient pu être envisagés ;
- Les accès de livraisons pour les commerces restent problématiques et source de crispations ;
- Certaines zones de rencontre restent trop dominées par la voiture et ne permettent pas réellement la rencontre.



Une ville historiquement pensée pour la voiture



Les zones de rencontres encore trop peu accueillantes pour piéton



Le concept de places de stationnement mutualisé du quartier des vergers

À l'aune de ces caractéristiques, un exercice prospectif peut-être proposé en vue d'esquisser une politique de la mobilité répondant aux spécificités de ces populations tout en respectant les objectifs de durabilité. Un exercice proposé sur les **3 champs d'action possibles sur la mobilité : le territoire, la demande et l'offre.**

Les points figurant dans le tableau ci-contre donnent un premier aperçu d'enjeux pouvant être mis en exergue dans chacun de ces champs. **Cet exercice est appelé être amendé et complété par un tour d'horizon au sein des départements de l'administration cantonale.**

	Jeunes	Séniors
Quelles actions sur territoire ?	<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire de proximité en particulier pour la sphère du temps libre • La nature en ville et les aménités de plein air urbaines comme paradigme structurant 	<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire de proximité en particulier pour la sphère de la sociabilité et de la santé • Une localisation stratégique des logements et établissements
Quelles actions sur la demande / les modes de vie ?	<ul style="list-style-type: none"> • Une action forte pour la démotorisation • Un encouragement aux modes de vie sans avion • Des outils numériques 	<ul style="list-style-type: none"> • Une action forte pour la démotorisation • Actions incitatives sur le choix résidentiel
Quelles offres de transport ?	<ul style="list-style-type: none"> • Une priorisation forte et assumée pour les modes actifs • Une offre train pour les longues distances quotidiennes ou occasionnelles attractives • Un système alternatif complet à la voiture possédée (maas) • Etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Une place centrale et prioritaire de la marche • Une offre train pour les longues distances quotidiennes ou occasionnelles attractives

Exemple d'enjeux pour une politique de la mobilité au service des jeunes ou des seniors en fonction des 3 champs d'influence du système de mobilité (à amender/compléter)

1. Les échanges ont été nourris par 4 interventions : Jérôme Savary (secrétaire général adjoint au département du territoire) a d'abord souligné comment anticiper l'évolution des différents besoins en matière de politique du logement avec l'enjeu de de la mixité. Sébastien Munafò (6t-bureau de recherche) a mis en exergue certaines grandes tendances et rappelé les défis écologiques en matière de mobilité, David Favre (directeur général de l'OCT) a présenté les intentions du canton pour répondre à ces enjeux et Pierre-Alain Tschudi (ancien conseiller administratif de la ville de Meyrin) a présenté le quartier des Vergers comme un exemple de nouveaux paradigmes possibles d'aménagement.
2. ARE (2018) Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse
3. ARE (2022) Perspective d'évolution du transport 2050