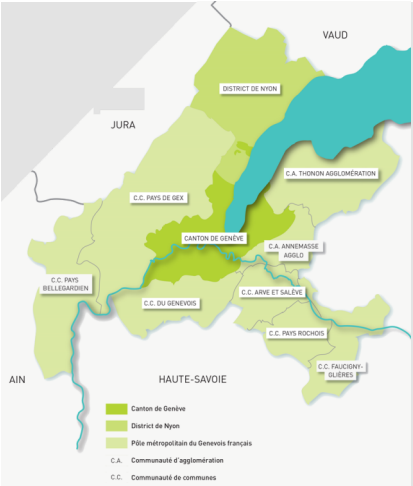


ABECEDAIRE DES MOBILITES



Agglomération.

Genève est la ville-centre d'une agglomération d'un million d'habitants dont l'attractivité dépend notamment de l'efficacité des déplacements au plan régional, afin d'assurer les flux de personnes et de marchandises nécessaires à son essor économique. Aujourd'hui, quelque 660'000 déplacements quotidiens sont constatés aux frontières cantonales: l'organisation de la mobilité doit donc être négociée et coordonnée entre les différentes autorités administratives et politiques réparties sur deux pays.



660'000

déplacements quotidiens
aux frontières cantonales

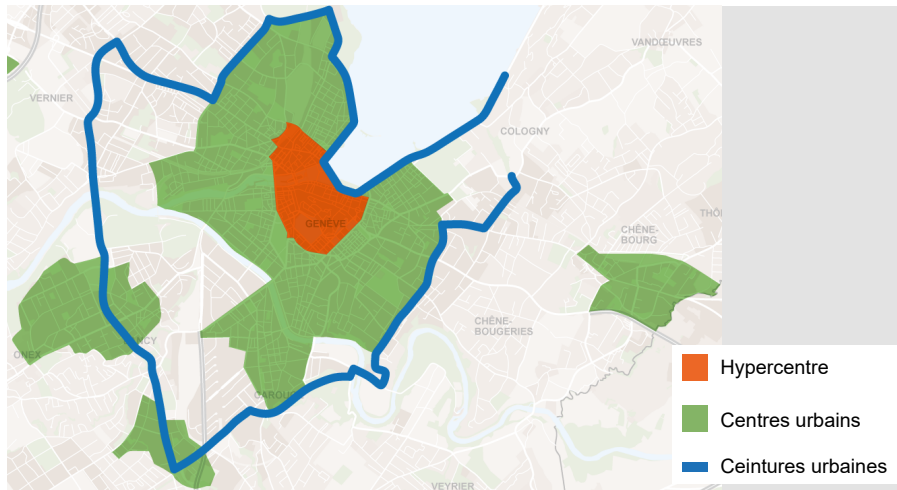
Bruit routier.

Plus de 120'000 habitants du canton de Genève sont quotidiennement exposés aux nuisances sonores du trafic routier qui dépasse les limites définies par l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) et cela de jour comme de nuit. La pose de revêtements phonoabsorbants permet d'atténuer ces nuisances, mais ne suffit pas toujours pour respecter les exigences légales. Des mesures complémentaires, telles que la limitation de la vitesse autorisée, peuvent donc être nécessaires sur certains axes routiers, voire à certaines heures de la journée.



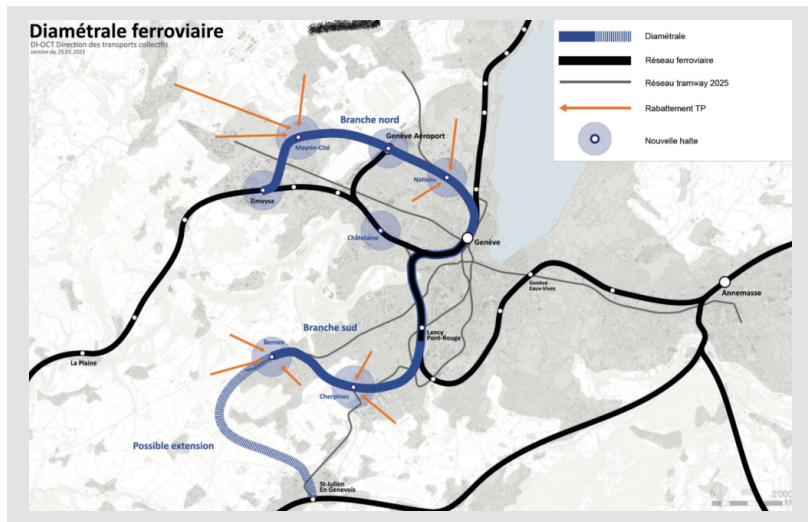
Ceinture urbaine.

La ceinture urbaine est un axe de contournement du centre-ville permettant au trafic de transit de passer d'un quartier à un autre de façon efficace grâce à une programmation des feux de signalisation favorisant le trafic individuel motorisé. Déterminée par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), elle comprend notamment le « U lacustre », composé des quais bordant la Rade et du pont du Mont-Blanc. Opérationnelle depuis le début de l'année 2023, la ceinture urbaine doit encore être optimisée par des améliorations localisées.



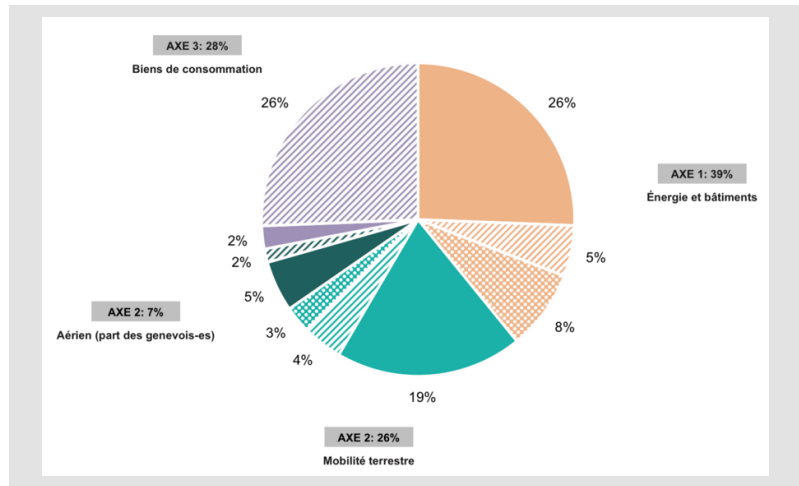
Diamétrale ferroviaire.

Mis en service en 2019, le réseau ferroviaire Léman Express connaît un succès important: plus de 70'000 passagers l'utilisent tous les jours, au point que le Léman Express s'approche déjà de son niveau de saturation. Fort de ce succès, le Grand Conseil genevois a adopté en 2022 un projet de loi destiné à financer les études de faisabilité d'une diamétrale ferroviaire Nord-Sud, qui devra agrandir ce réseau pour mieux desservir l'ensemble des zones denses du canton, en complément des projets ferroviaires déjà planifiés, tels que l'agrandissement souterrain de la gare de Cornavin.



Environnement.

Le Grand Conseil a déclaré l'urgence climatique en 2019 et le Conseil d'Etat a renforcé dans la foulée les objectifs cantonaux en la matière: réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre et part de 80% d'énergie non-fossile dans les réseaux thermiques d'ici 2030 pour atteindre la neutralité carbone en 2050. La mobilité a été identifiée comme l'un des principaux leviers d'action à cet effet avec un objectif à atteindre d'ici 2030: une diminution de près de 40% du trafic individuel motorisé.



Répartition par axe et par domaine des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre du canton de Genève en 2012

Financement.

Les moyens financiers à disposition de la mobilité sont importants: ils représentent plus de 30% des investissements financiers totaux du canton pour les dix prochaines années. Ces investissements induiront une augmentation des frais de fonctionnement nécessaires à l'entretien des infrastructures et au financement des prestations de mobilité telles que le réseau de transports publics. Ces frais de fonctionnement devront être intégrés dans les budgets annuels de l'Etat. Ces financements ne sont pas toujours acquis et sont asymétriques selon le côté de la frontière où l'on se place.

3,4 milliards

d'investissement pour la mobilité sur les 10 prochaines années

Gouvernance.

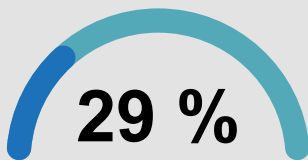
Le Canton de Genève dispose de la compétence principale en matière d'organisation de la mobilité, dont il est l'autorité de surveillance. A l'exception de la signalisation lumineuse et de la gestion des transports collectifs, les communes ont toutefois également des prérogatives en matière de transport depuis 2019, sur les réseaux de quartiers non-structurants: il s'agit des rues et routes par lesquelles ne passe aucune ligne de transports publics et dont la circulation n'a pas d'impact sur les axes structurants du canton composés par les réseaux primaires et secondaires de la hiérarchie du réseau routier. Pour les aménagements, c'est le principe de territorialité du domaine public qui s'applique en règle générale. Les infrastructures établies sur le domaine public cantonal sont planifiées, construites et entretenues par le Canton, tandis que celles installées sur le domaine public communal le sont par les communes, nécessitant une étroite coordination entre les autorités compétentes, qui peuvent également impliquer la Confédération.

Hiérarchie du réseau routier.

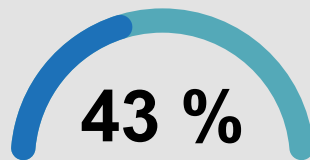
Elle définit les axes qui sont destinés à accueillir davantage de trafic que d'autres, en prenant en considération l'ensemble des modes de transport. Cette hiérarchie comprend trois niveaux décroissants: le réseau routier primaire, le réseau routier secondaire et le réseau routier de quartier (structurant et non-structurant).

Immatriculations.

Genève est le champion suisse des immatriculations de 2-roues motorisés, avec quelque 60'000 véhicules enregistrés, impliquant une augmentation conséquente du besoin en places de stationnement dédié. A l'inverse, les immatriculations de voitures de tourisme diminuent légèrement depuis une dizaine d'années (environ 217'000 en 2022).



des ménages cantonaux
ne possèdent pas de
voiture



des ménages en Ville de
Genève ne possèdent
pas de voiture

Judiciaire.

Les voies de recours sont fréquemment utilisées par les associations, les communes ou les riverains pour contester les projets de mobilité en justice, entraînant retards ou abandons de ceux-ci, ainsi que d'importantes dépenses publiques pour y faire face.

29

recours interjetés contre des projets portés par les offices des transports et du génie civil en 2022.

Kilomètres d'infrastructures planifiés par le Canton.

Pour favoriser le développement de la mobilité douce, des transports collectifs ou du transport individuel motorisé, le Canton planifie de nouvelles infrastructures pour les prochaines années :

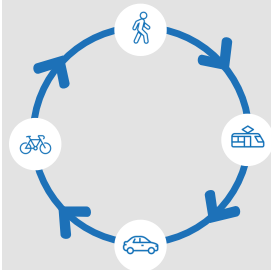
- 13 kilomètres d'extension du réseau de tramway;
- 22 kilomètres de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS);
- 175 kilomètres d'infrastructures cyclables et piétonnes;
- 5,5 kilomètres d'infrastructures routières.
- 6500 places de stationnement en P+R dans le Grand Genève, dont 1000 dans le canton de Genève.

Législation.

La Constitution genevoise consacre les principes du libre choix du moyen de transport, de l'encouragement à la mobilité douce et de la complémentarité des modes de transport. L'encadrement légal et réglementaire de la mobilité à Genève est important et diversifié ([voir le détail de celui-ci](#)). Par exemple: la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée définit les principes d'exploitation des réseaux de transport en organisant une priorisation des modes différenciée selon trois types de zones territoriales (cf. lettre Z); la loi sur la mobilité exprime la politique globale de la mobilité, son articulation avec d'autres politiques publiques et définit les documents de planification des actions de l'Etat à court , moyen et long termes (cf. lettre O); la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière traduit les normes fédérales à l'échelle cantonale et fixe un certain nombre de principes, notamment s'agissant de la compensation du stationnement ou de l'affectation des recettes des macarons (droit de stationnement physique ou digital pour la voie publique); les lois sur les TPG et le réseau des transports publics organisent le réseau et fixent les tarifs des billets et abonnements.

Multimodalité.

Aujourd'hui plus que jamais, la mobilité est multiple: chaque usager est ainsi potentiellement tour à tour piéton, cycliste, automobiliste et utilisateur de bus, de tram ou de train. Selon les impératifs professionnels ou personnels, le choix du mode de transport peut en effet varier. Une organisation multimodale des déplacements permet d'offrir à la population un large éventail de prestations, fondé sur la complémentarité des modes de transport et visant à favoriser le mode le plus efficace selon la nature du trajet.



2,5 millions

le nombre de déplacements estimés par jour dans le Grand Genève en lien avec le canton

Nouvelles technologies.

L'essor du numérique a permis le développement de nombreux outils pouvant faciliter la gestion de la mobilité pour les usagers comme pour les organisateurs des transports: planification du trajet et achat de billets de bus ou de train ; établissement de tarifications modulées selon les heures d'utilisation des réseaux ; caméras intelligentes permettant de compter les différents véhicules pour adapter ensuite les priorités aux feux ; contrôles d'accès par lecture des plaques minéralogiques ; panneaux d'information à messages variables pour diriger les flux routiers ; gestion des trajets fondée sur la densité du trafic grâce aux GPS des véhicules ou des smartphones ; déverrouillage des vélos ou voitures en libre-service. Ces évolutions nécessitent la prise en compte de la protection des données individuelles. Les applications paraissent infinies, mais elles ne pourront seules régler les problèmes.



6,4 millions

de billets électroniques vendus en 2022 par les TPG

Organisation des actions de l'Etat.

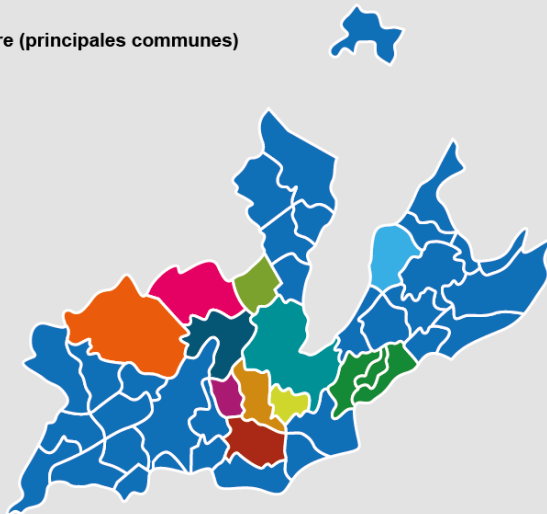
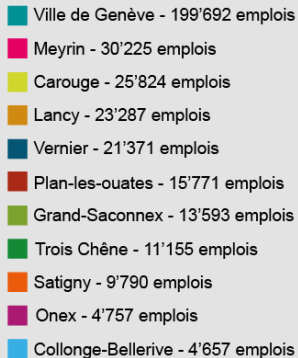
Le cadre légal genevois détermine notamment que chaque nouvelle législature doit exprimer ses intentions en matière de mobilité au travers de cinq plans d'actions thématiques soumis d'abord au Conseil d'Etat puis au Grand Conseil:

- Le [plan d'actions du réseau des transports collectifs](#) définit les infrastructures, les lignes et les fréquences de desserte des arrêts du réseau des transports publics des TPG, des CFF et des Mouettes lacustres sur le territoire genevois;
- Le [plan d'actions du stationnement](#) détermine les infrastructures et le nombre de places nécessaires pour chaque type de véhicules, ainsi que les tarifications correspondantes;
- Le [plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services](#) identifie les mesures nécessaires pour accompagner l'activité économique à Genève;
- Le [plan d'actions de la mobilité douce](#) définit les infrastructures et les itinéraires privilégiés des piétons et des cyclistes.
- Le [plan d'actions du réseau routier](#) en définit la hiérarchie et le périmètre des zones de priorisation des modes prévues dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

Professionnels.

L'économie genevoise dépend de façon importante des réseaux de transport que ce soit pour les personnes, pour les marchandises ou encore pour permettre le déplacement des matériaux de construction et des gravats liés à l'essor urbain. Or, la saturation des axes routiers complique les activités des entreprises. Il est donc nécessaire de prendre en compte ces besoins spécifiques pour assurer l'attractivité et la compétitivité genevoises tout en respectant la qualité de vie de la population.

Répartition des emplois sur le territoire (principales communes)



Qualité des projets dans l'espace public.

L'aménagement du territoire au service de la qualité de vie des Genevois et le caractère par définition limité des voiries rendent nécessaires des arbitrages sensibles et potentiellement clivants. Ainsi, l'efficacité des déplacements et les besoins accrus en stationnement se heurtent à la nécessité de lutter contre les îlots de chaleur et à la demande en espaces publics conviviaux dans un contexte urbain toujours plus dense.

Régulation du trafic.

La programmation de la signalisation lumineuse (les feux de circulation) est à l'image d'un système d'irrigation: elle implique des choix de priorisation de certains modes de déplacement ou de certains flux sur d'autres, cela en fonction de leurs natures ou de leur efficacité pour desservir les différents espaces géographiques qui constituent le territoire. Le développement de nouveaux quartiers et des nouvelles infrastructures de transport qui en découlent implique une augmentation des carrefours à feux, pour en assurer et en réguler les accès. L'Etat de Genève s'est engagé depuis plusieurs années dans la rénovation des feux vétustes qui ont longtemps caractérisé le réseau cantonal, impliquant des investissements importants. Afin de favoriser la fluidité du trafic, des innovations de gestion ont été introduits, tels que la mise à l'orange clignotant de certains carrefours de nuit ou l'installation de caméras de détection pour déclencher le feu vert à l'arrivée des véhicules ou en cas de files d'attente. Des programmations variables en fonction du sens des flux aux heures de pointe pendulaires ont également été introduites, de même que l'adaptation de la programmation des feux sur certains axes structurants pour y assurer la fluidité.



500

carrefours équipés de signalisation lumineuse, dont

100

passent au clignotant la nuit

Stationnement.

Que les déplacements soient motivés par des motifs de loisirs (la majorité des trajets à Genève), de travail ou d'exercice d'une activité économique, ils dépendent de l'offre en places de stationnement à destination. L'accroissement de la densité urbaine provoque une demande croissante en espaces publics qui impacte souvent l'utilisation des surfaces jusqu'ici occupées par les véhicules dans les quartiers. Des arbitrages sont donc nécessaires: entre types de véhicules (voitures, camionnettes, deux-roues motorisés, vélos, cars, etc.), mais aussi entre types de pratique (propriété du véhicule ou mutualisation). Et bien sûr la tarification du stationnement constitue un outil de régulation central pour favoriser les usages considérés comme prioritaires ou désirables pour la population.



100'000

places de stationnement à disposition des employés sur leur lieu de travail à Genève

Trafic.

Genève demeure la ville la plus embouteillée de Suisse avec environ cinq heures et treize minutes de bouchons quotidiens. L'accroissement démographique général dans le Grand Genève devrait en faire une agglomération de près d'1'350'000 habitants à l'horizon 2040, augmentant le volume de la demande en déplacements quotidiens de cette métropole en plein essor.

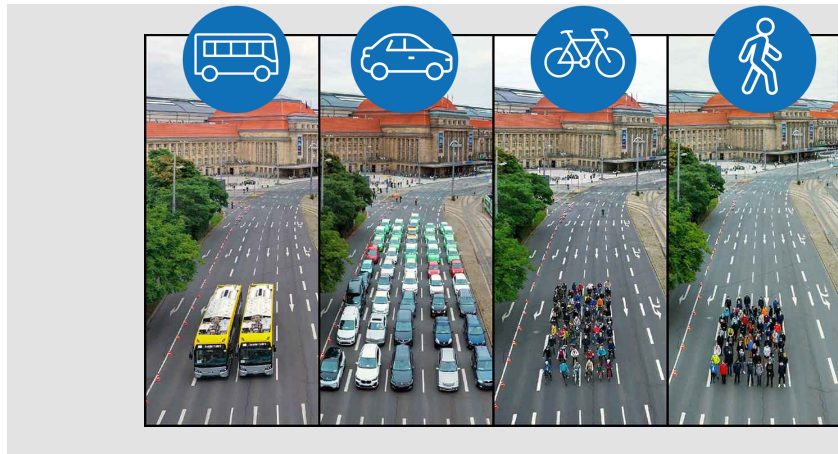


35%

des déplacements en voiture font
moins de 5 km

Usages.

La diversité des besoins en déplacement doit être prise en considération dans la gestion des flux pour en assurer une satisfaction optimisée: flux pendulaires nécessaires à l'activité économique, accès aux services publics, dessertes des pôles de culture ou de sport, vie nocturne, déplacements des marchandises ou des prestataires de services, impliquant, là aussi, des arbitrages et des priorisations.



Vitesse commerciale.

La vitesse commerciale des transports publics, c'est la vitesse moyenne de circulation sur l'ensemble du réseau. Elle détermine l'attractivité de ce mode de transport. La vitesse commerciale des TPG stagne et nécessite d'être améliorée en regard du nombre important de personnes que transporte quotidiennement l'opérateur, impliquant de délicats arbitrages, particulièrement dans les centres urbains, pour favoriser ces flux, nécessairement au détriment d'autres modes de déplacement.



17km/h

vitesse commerciale des TPG

11.2 km/h

vitesse commerciale des TPG dans
l'hypercentre

Wagons.

Depuis la mise en service du Léman Express fin 2019, Genève et son agglomération ont découvert les attraits et les avantages du ferroviaire, longtemps après des villes comme Zurich ou Berne où le train constitue l'épine dorsale des transports publics depuis plusieurs décennies. Le succès du Léman Express (quelque 70'000 passagers par jour) bute aujourd'hui sur les limites de capacité du matériel roulant, soit le nombre de places disponibles à bord des wagons, au point que certains convois saturés empêchent déjà nombre d'usagers de monter à bord à certains arrêts et selon les heures de la journée. Il est donc nécessaire d'accroître l'offre par l'acquisition de nouveaux trains à plus fortes capacités, par exemple des wagons à deux étages. Le processus de financement, de commande et de construction industrielle de ces nouveaux trains impose a minima huit ans d'attente.



297

le nombre de places assises
et debout dans chaque rame
du Léman Express

X comme 10.

La loi genevoise sur la mobilité prévoit l'établissement d'un plan multimodal exprimant la vision du Conseil d'Etat sur 10 ans. Situé entre la stratégie multimodale à long terme (2050) et les plans d'actions thématiques de législature, ce plan doit intégrer la programmation des grands projets de développement urbain, tout en assurant la cohérence et la complémentarité des infrastructures de transport planifiées en conséquence. Ce document doit être renouvelé pendant la législature qui débute.

cYclistes.

Encouragé par l'avènement des vélos électriques et la réalisation d'aménagements cyclables tels que le tronçon de la Voie verte d'agglomération entre Annemasse et la gare des Eaux-Vives, le nombre de cyclistes a fortement augmenté ces dernières années dans le Grand Genève. La part modale du vélo pour les déplacements domicile - travail des résidents genevois est ainsi passé de 6% en 2011 à 11% en 2020. Outre les bénéfices pour la santé et l'environnement, le vélo représente un mode de déplacement à fort potentiel: à Genève, 60% des déplacements font moins de 5 km, et 75% moins de 10 km.

6'700

vélos circulent chaque jour sur la Voie verte
entre Annemasse et les Eaux-Vives

voieVerte



Zones de priorisations.

Votée par le peuple genevois en 2016 à près de 68%, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LCME) organise le territoire cantonal en trois zones distinctes, dans lesquelles certains modes de transport sont favorisés en fonction de la densité du tissu urbain. Dans l'hypercentre (zone I), la priorité est donnée aux modes doux et aux transports publics. Dans cette zone, l'accès par les autres modes de transport est restreint, mais reste garanti. Dans les centres urbains (zone II), la priorité est également donnée aux transports publics et aux modes doux. L'accessibilité de ces centres urbains est assurée par la Ceinture urbaine qui priorise le trafic individuel motorisé pour passer d'un centre ou d'un quartier à un autre. En dehors des zones I et II, les axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien l'efficacité du transport individuel motorisé que des transports publics.

