

# ÉTATS GÉNÉRAUX DES MOBILITÉS

## 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2023: UN BILAN PARTAGÉ

### SYNTHÈSE DES POINTS DE VUES DES PARTICIPANTS

# Présentation du document

Cette synthèse regroupe les points de vues des participants à la première des deux journées des Etats généraux des mobilités. Les échanges ont été organisés sous la forme d'un bilan partagé, dans le cadre de **cinq ateliers reprenant l'articulation des cinq plans d'actions sectoriels** définis par la loi, qui doivent déterminer l'action de l'Etat lors de la législature:

- Stationnement (S)
- Réseau routier (RR)
- Transport professionnel (TP)
- Mobilité douce (MD)
- Transports collectifs (TC)

Les participants au sein de chaque atelier ont été invités à donner leurs **points de vue sous différents angles: constats, confirmations, étonnements, convergences, divergences, enjeux ou défis**. Thèmes et idées peuvent ainsi apparaître à plusieurs endroits. Ces typologies sont utilisées ci-après.

Dans le souci de ne pas trahir les termes et les idées exprimés en ateliers, ces éléments sont présentés ci-après sans réécriture, ni interprétation.

Les ateliers dont ils sont issus sont indiqués par l'abréviation entre parenthèses correspondant aux plans d'actions (voir ci-dessus).

Toutes les contributions ont été réunies: il en ressort **huit convergences thématiques** qui structurent la présente restitution.

# Huit convergences thématiques

- **Grand Genève**
- **Offre**
- **Organisation de l'espace public**
- **Aspects financiers**
- **Communication**
- **Pilotage**
- **Missions**
- **Vision**

# Grand Genève



# Grand Genève

## Convergences (thème récurrent de tous les ateliers):

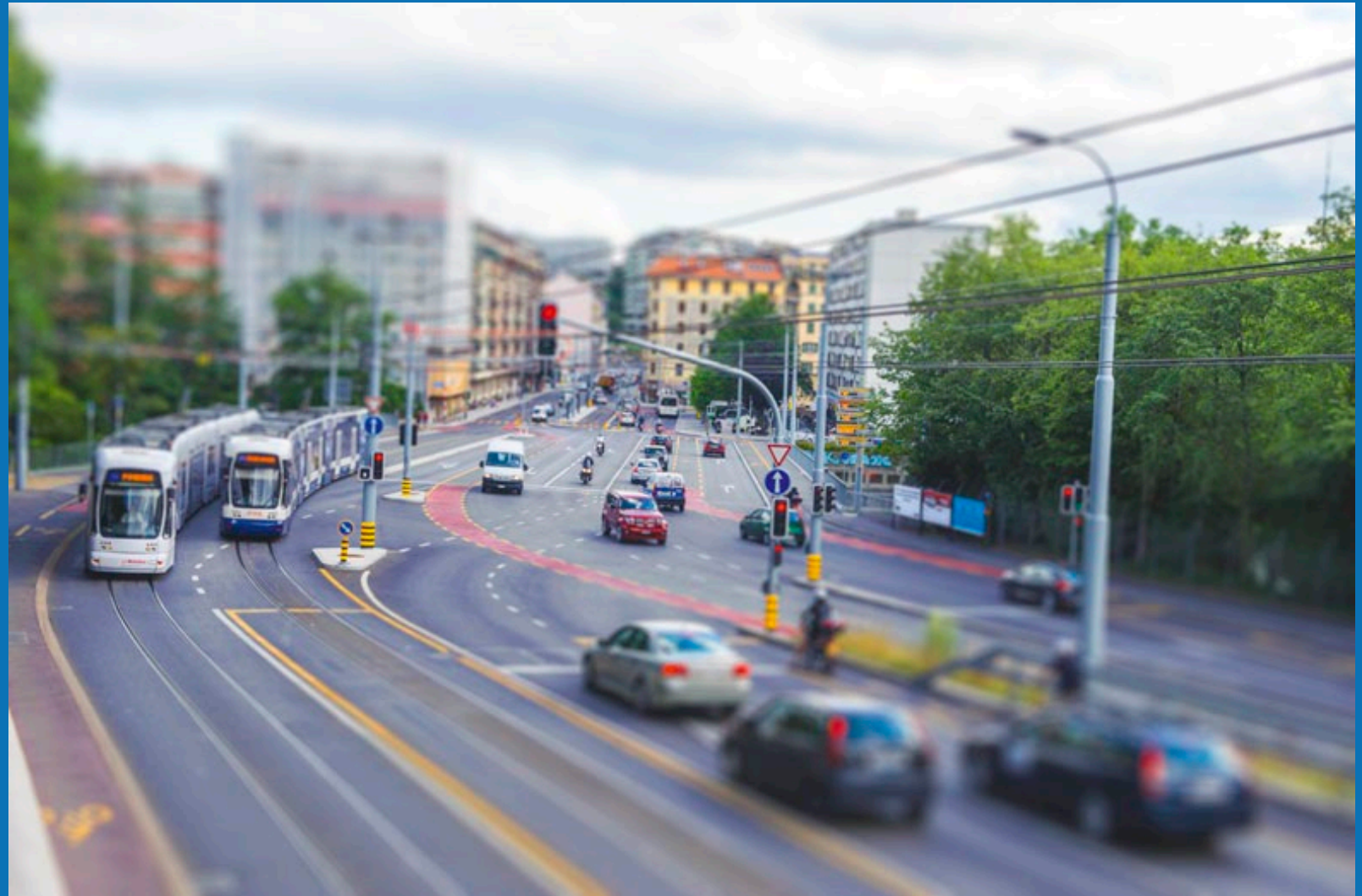
- Importance du transfrontalier (RR); volonté mais pas encore efficace (TC); présence d'une réflexion sur la MB dans les axes transfrontaliers (MD)
- Décloisonner la région; absence de coopération (marchandises) (TP)
- Mettre en place des financements pour réaliser les P+R (S)
- La cartographie des projets devrait faire figurer les projets de la France et du canton de VD (MD)
- Travailler sur l'échelle du Grand Genève pour gagner en cohérence dans la politique du stationnement, vision globale et mesures adaptées au niveau local (S); vision plus large que le canton (RR); nécessité d'une vision globale, au niveau du Grand GE, qui soit multimodale, hors silos (MD)
- Vraie volonté politique de lien transfrontalier face à des cadre légaux différents et des investissements différents (TC)
- Un thème fort des TC: le recrutement de conducteurs (TC)

## Divergence:

- Freiner la facilité du parking dans les centres périphériques

# Offre

- Adéquation au contexte
- Quantité
- Equilibres



# Offre – Adéquation au contexte

## Confirmations et étonnements:

- Différence ville-campagne, centre-périphérie (TC, S); partir des personnes et besoin de cartographie: âge, fragilité, genre, modèles familiaux, tenir compte des usages (TC)
- Qualité des places PMR (S); discontinuité du réseau cyclable (MD)
- Stagnation vitesse commerciale (TC); lignes trop radiales (TC)
- Enjeu transfrontalier du ferroviaire (TC); à quelle catégorie doivent appartenir les taxis (TIM ou TC) ? (RR)
- Oublis ou manques: piétons dans le réseau routier (RR); transports routiers et logistique (RR); vélos-cargos peu considérés (TP); absence de l'électromobilité et des mobilités alternatives (RR); P+R (TC); ondes vertes (RR)

## Convergences:

- Mobilité perçue et vécue de façon différente selon le positionnement géographique (centre, périphérie, campagne) ou la situation de la personne (plus de fragilités; mobilité réduite) (S, MD, TC); efficace au centre de l'agglomération et moins à l'extérieur (S); réponses à apporter (priorisation, temporalités) ne sont pas les mêmes (S, MD, TC); amélioration de l'accessibilité va avec la diminution du temps de déplacement (TC); solutions «au pied du logement» pour les PMR qui peuvent justifier l'emploi des TIM (MD); trouver des solutions pour les pendulaires (RR)
- Inadéquation entre infrastructures et trafic actuel (RR); offre ferroviaire (TC)
- Créativité, innovation pour nouveaux transports, petits véhicules logistique (MD); vélos-cargos peu considérés (TP); transports routiers et logistique (RR)

# Offre – Adéquation au contexte

## Divergences:

- Distances courtes perçues différemment: parcours en voiture difficiles à substituer pour achats, parcours en boucle, confort, etc. *versus* mobilités actives à valoriser immédiatement (S); mobilité de loisirs et d'achat: favorable aux commerces du centre et accessible en parking *versus* attractivité sans parking (S)
- Les nouvelles routes ne vont pas résoudre le désengorgement (RR); fluidité à améliorer ou non ? (RR)

## Enjeux et défis:

- Enjeux différents entre le centre urbain et la périphérie (MD)
- Attractivité: qualité, expérience client, convaincre, recrutement du personnel, simplification des tarifs (clients) (TC)
- La solution aux questions de stationnement est complexe: tenir compte de la diversité des usagers, de la question climatique, de la question économique et de l'adaptabilité dans le temps (par exemple: effet trottinettes) (S)
- Traversée du Lac pour réduire le trafic qui traverse seulement (TP); stationnement vélos cargos (TP)
- Sous-utilisation du tronçon central du Léman Express (TC)



# Offre - Quantité

## Confirmations et étonnements:

- Manque de places PMR (S)
- Sous-exploitation (mauvaise utilisation) des places de livraison
- Belles annonces vs réalisations, doute sur les 1'400km de voies cyclables réalisées (contestation de la sécurité réelle de ces voies) (MD)
- Faiblesse de l'utilisation des TC en dehors de l'hypercentre (TC)
- Développement des vélos-cargos insuffisante (personnes et marchandises) (TP)

## Convergences:

- Manque de places de P+R (S)
- Stagnation de la vitesse commerciale (TC)
- Manque de personnel (TC)

## Défi:

- Développer les infrastructures pour diminuer le transport privé (TC)

# Offres – Equilibre

## Confirmations et étonnements:

- Diversité des usagers: besoins et réalité pour tous (TP); enjeu autour développement TIM (RR); tensions entre les modes de transports (TP); pas d'action proposée pour réduire la (place de) la voiture (TIM vs MD) (MD); lien entre transport pro / individuel / loisirs (TP)
- Vision en silo, par mode de transport, l'intermodalité est absente (MD)
- Il devient plus difficile de se parquer en deux roues motorisés qu'en voiture (S); deux-roues motorisés : pourquoi les singulariser ? (RR)

## Convergences:

- Nécessité de traiter la mobilité privée et professionnelle de manière concertée / trop d'accents sur la mobilité privée (S); on sait qu'on doit trouver des équilibres entre les utilisateurs du réseau (RR)
- Priorisation des transports professionnels et réduction des moteurs (TP); dissocier les modes de transports (TP)
- Meilleures considération pour les transports professionnels et les taxis (RR); deux-roues motorisés: apparaissent à la fois comme sujet de "convergence" et de "divergence" ?) (RR)
- Lieux pour multimodalité plus innovants (TP); Il manque une plateforme commune d'offre de transports combinés (MD)

# Offres – Equilibre

## Divergences:

- Quel équilibre entre les différents modes ? (« 2-roues-motorisés: où le mettre entre convergences et divergences ? ») RR)
- Priorisation des moyens de transport selon les besoins (TP)
- Quelle doit être la place de la voiture en ville *versus* autres utilisations de l'espace public ? Quel est le bon arbitrage ? Partager l'espace à disposition, en se déplaçant (« mobilités douces : sur quelles surfaces » ?) et pour le stationnement (MD)
- Développement du réseau routier (pas assez, p.ex. Traversée du Lac) *versus* statu quo, voir diminution du réseau (enjeux climatiques) ? (RR)

# Organisation de l'espace public



# Organisation espace public

## Confirmations et étonnements:

- Il y a une congestion croissante du trafic tout en constatant que les véhicules restent à l'arrêt 95% du temps (S); espace public saturé par le transport individuel motorisé (TP); manque de fluidité (TP)
- 62% des déplacements en voiture font moins de 5kms / 60% des achats sont de loisirs ou d'achats (S, RR, TP), TC); surprise que seuls 8% des déplacements se font en vélo (MD)
- Impact du transfert modal (importance de son potentiel) (RR)
- Espace non-extensible: meilleure répartition; privilégier les modes plus efficaces en espace (piétons, vélos, TPG...)
- Absence de mention de la problématique du stationnement : vélos, vélos-cargo, vélo-stations, trottinettes, gestion des épaves de vélos (MD)
- Incivilités: comportement (non respect des règles de circulation): est-ce le comportement même des personnes ou les infrastructures qui poussent aux incivilités ? (MD)
- Fragmentation des places « dépose » et usage réduit sur le territoire (S)
- Règlementation et clarification des voies vélos (largeur et place) (MD)

# Organisation espace public

## Convergences:

- Manque d'espace (TP); les véhicules doivent prendre moins de place dans l'espace public (S)
- Voiries à dédier aux professionnels de la route (TP)
- Partage des horaires de circulation (TP)

## Divergences:

- Fluidité du trafic et ondes vertes (RR)

## Défi:

- Stationnement: libérer l'espace de l'emprise des voitures stationnées (S)



# Aspects financiers Communication



# Aspects financiers

## Confirmations et étonnements:

- Le manque de moyens financiers lié à l'entretien, aux nouvelles infrastructures (MD) et aux transports collectifs transfrontaliers (TC)
- L'étonnement relatif à l'arrêt des subventions aux vélos électriques (MD)

## Défi:

- L'enjeu économique du stationnement (S); la tarification de la mobilité



# Communication

## Confirmations et étonnements:

- On reste sur la terminologie de Mobilités Douces alors qu'il faudrait parler de Mobilités Actives (MD)
- Lisibilité et signalétique (MD); manque de communication pour plans de mobilité d'entreprises (TP); communication / planification (MD)

## Convergences:

- L'acceptabilité des mesures nécessite de la pédagogie et de la communication (persuasion) plutôt que de tout imposer (S)
- L'offre TC reste méconnue (S); manque d'information, pas assez de visibilité sur l'innovation (pour les artisans) (TP)

# Pilotage

- Pilotage stratégique
- Pilotage de mise en oeuvre



# Pilotage stratégique

## Confirmations et étonnements:

- Durée de la planification (RR); risque d'obsolescence (RR); complexité de la thématique (TC); comment conjuguer le respect d'un carcan de lois et un processus qui génère de l'inertie et de la lenteur avec une réalité qui évolue très rapidement (MD, TP)
- Variété (positive) des acteurs (TP); manque de réflexion des artisans (TP)
- Manque de personnel (question de politique publique) (TC)

## Convergences:

- Besoin de concertation, coopération, coordination des parties prenantes publiques (communes, VD, France, DIP et autres départements) et privées (MD); travailler ensemble (MD); faire fi de nos besoins personnels immédiats; être plus agile en cherchant à s'entendre et s'écouter (S); associer les différentes mobilités, trouver des chemins de cohabitation (TP); favoriser les associations locales (TP)
- Législation et procédure à assouplir (MD); volonté d'innovation pour changer la situation (TP)
- Mobilité piétonne, défaut d'alignement entre canton et plans directeurs communaux des chemins, le cadre légal présenté ne mentionne pas la L160 (chemins piétons et randonnée pédestre) (MD)
- Enjeux transfrontaliers du point de vue des offres (TC)

# Pilotage – mise en œuvre

## Confirmations et étonnements:

- Envie d'impliquer les parties prenantes représentant les différents usagers pour la mise en œuvre de nouvelles infrastructures (c'est positif) (S),; variété des acteurs (+) (TP)
- Concertation, coopération, coordination des parties prenantes publiques (communes, VD, France, DIP et autres départements) et privées (MD)
- Gouvernance trop centralisée (RR)
- Manque de coordination pour plan de mobilité et entre entreprises (TP)

## Convergences:

- Favoriser les associations locales (TC)

# Pilotage – mise en œuvre

## Défis :

- Multiplicité des acteurs qui agissent (Etat, communes, entreprises) pour mettre en œuvre une politique du stationnement cohérente et équilibrée (S)
- Associer les différentes mobilités, trouver des chemins de cohabitation (TP)
- Dosage entre l'incitatif et le restrictif (RR)
- Accompagnement au changement, notamment les insatisfaits (RR)
- Planification: dans quel ordre aborder les projets ? (TC)
- Temps de réaction de l'Etat sur réalisation / entretien des routes (-) (TP)
- Communication / planification (MD)
- Manque une App de multimodalité intégrée (MP)



# Missions



# Missions

## Confirmations et étonnements:

- Quel est l'objectif de la politique de mobilité ? (TC); courage politique: politique de l'offre, mais explosion de la demande (TC) ; inadéquation entre infrastructures et trafic actuel («tout faire passer sans faire de choix») (RR); une politique essentiellement du chiffre : 4500 places deux-roues motorisés / courte durée (S)
- Absence d'objectifs de développement / de mesures visant le changement des comportements en faveur de la mobilité douce (MD)
- Santé-climat pas central, et sur le plan de l'urgence: pas mentionné à la hauteur de l'enjeu (personnes vulnérables) (RR); absence de prise en compte de la qualité de l'air et du bruit (RR); manque axe santé au sens large: stress, bruit, pollution, sédentarité, urgence climat et promotion de la marche; pas d'appui sur les constats d'urgence climatique et problèmes de santé publique comme base pour le développement de la mobilité douce (MD); pas de mise en valeur des impacts positifs de la mobilité douce sur la santé, l'environnement, le climat (au contraire du transport individuel motorisé) (MD).
- Quid de la qualité de vie des citoyens ? (RR)

# Missions

## Confirmations et étonnements (suite) :

- Diminuer les transports individuels motorisés: levier par le stationnement (S); réduction du trafic pendulaire (P+R) y compris dans les villages (RR)
- Nécessité de segmenter la question entre les mobilités professionnelles (parent pauvre) et privées (S)
- Pas de débat sur l'intégration du réseau ferré régional romand avec les liaisons transfrontalières (TP)
- Pas entendu parler de l'impact du télétravail (TP)
- Mobilité piétonne abordée seulement sous l'angle de la sécurité des piétons, pas de promotion active prévue, de développement de parcours, alors qu'elle représente 39% des déplacements (MD)



# Missions

## Convergences:

- Besoin d'agir, d'évoluer, de s'adapter à un contexte qui évolue très vite (RR)
- Quels buts ? ex. lien avec la transition écologique) (TC); besoin d'agir mais avec quelle motivation ? (RR) ; ordre de priorité accordé aux divers objectifs constitutionnels: sentiment que le climat est devenu prépondérant à l'exclusion d'autres objectifs comme l'économie (RR)
- Nécessité de faire des choix et les assumer.; on ne peut continuer à promouvoir à la fois le développement de la mobilité douce et du transport individuel motorisé (MD); répartition des modes de transport: décider (TP)
- Accompagner ou lutter contre la mobilité ? Plus de mobilité induit la mobilité: fatalité ou nécessité ? Télétravail ? Habiter près de son emploi ? Flexibilité des horaires école / travail ? Proxy, ultra ou alter-mobilité ? (TC)
- Prise en compte santé et vulnérabilités (RR); vieillissement (MD); lien avec les autres politiques: aménagement du territoire, attractivité économique (TC); le climat n'est pas mentionné (RR); compatibilité avec les enjeux climatiques (TP); décarbonation (MD); combien d'énergie sommes-nous d'accord d'accorder aux déplacements ? (TC)
- Sécuriser les itinéraires cyclables; éviter les espaces mixtes vélos et piétons; réduire les incivilités (MD)

## Divergences:

- Absence des objectifs climatiques (RR)
- Doutes sur l'efficacité des alternatives à la voiture (transports collectifs ou mobilités douces ?) (S)

# Vision



# Vision

## Confirmations et étonnements:

- On réinvente la roue lors de chaque législature (RR)
- Pas de mention ou d'appui sur les bons exemples d'ailleurs (MD)
- Définir une stratégie pour gérer la disponibilité de places de parkings : traiter les espaces publics, toucher les entreprises, construire des structures (P+R) au lieu de surfaces, gérer la signalétique en temps réel (S)
- Rien sur les mobilités partagées (S); l'importance de la politique P+R (S)
- Nano-hubs à encourager (éviter les camions dans la mesure du possible) (TP); manque d'innovation pour remplacer les camions (dans la mesure du possible) (TP)
- Développer le bac à travers le Lac (pour éviter l'hyper-centre) (TP); pas de mention de la traversée du Lac (MD); utilisation du Lac pour les transports publics hors Genève faible (TC)

## Convergences:

- Besoin de nouveautés: lac, connexions longues distances (TC); le trafic d'agglomération *versus* le trafic international: ne devraient pas être opposés (TC)
- Plan de mobilité de l'entreprise (TP)

# Vision

## Divergence:

- Pour faire progresser la mobilité douce, faut-il contraindre ou séduire ? (MD)
- Développer l'offre de MD ou mettre des obstacles à l'usage des TIM ? (MD)

## Défis:

- Diminuer les 5h15 de bouchons pour les professionnels sans inciter les privés (TP)
- Harmoniser les espaces de transbordement (TC)
- Visibilité des plans de mobilité des entreprises (TP)