

GENÈVE AU CARREFOUR DE LA MOBILITÉ DE DEMAIN

À Genève, la mobilité est plus qu'un simple moyen de déplacement: elle est un sujet clivant, au cœur des débats, alors même qu'elle se révèle fondamentale pour l'attractivité et le dynamisme du canton. Consciente de l'importance de cette problématique, la FLAG a sollicité l'avis et l'expertise de différents acteurs. Leur mission? Proposer des solutions face aux enjeux et défis de la mobilité genevoise.



Matteo Ianni
Analyste et Rédacteur
FLAG

À chaque rentrée, Genève goûte aux embouteillages. La ville, ses axes pénétrants et sa périphérie saturent, ce qui ravive les tensions sur la thématique de la mobilité. Il faut dire que le sujet est clivant, au point que certains parlent désormais de « guerre des transports ». Serge Dal Busco, ancien magistrat responsable de la mobilité, concédait dans le journal *Le Temps*: « À Genève, la moindre proposition liée à la mobilité se transforme en un enjeu politique de grande envergure. Les tensions sont moins vives ailleurs dans le pays. »

Pourtant, face à une croissance démographique soutenue et à une urbanisation correspondante, Genève a pris des mesures adaptatives. Le Léman Express, fleuron du réseau ferroviaire régional, est désormais en service. D'autres projets, dotés de budgets substantiels, sont en cours, notamment l'élaboration de nouvelles voies cyclables et l'extension de lignes de transports en commun.

Malgré tout, les préoccupations liées à la mobilité continuent de dominer le débat public, comme l'illustrent l'étude de la HES-SO et les sondages de la *Tribune de Genève* et du *Blick*. Les citoyens de Genève et du Grand Genève déplorent, entre autres, la congestion, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique

directement imputables à l'intensification des déplacements.

QU'EST-CE QUI NE ROULE PAS À GENÈVE ?

Dans le palmarès de la congestion routière, Genève jouit d'une triste réputation, se classant très souvent à la première place des villes les plus engorgées de Suisse. En 2022, elle s'est hissée à la 96^e place des villes les plus congestionnées du monde, selon un classement de la firme Inrix, spécialisée dans la mobilité connectée. Ce classement se fonde sur les données de près de 1000 villes. À noter que Zurich et Bâle se positionnaient respectivement aux 98^e et 140^e rangs.

Les statistiques fournies par TomTom, expert mondial en systèmes de navigation GPS, viennent renforcer cette image. En 2022, les périodes d'embouteillages à Genève étaient principalement observées de 7h à 9h et de 16h à 19h. Un trajet de 10 km dans le canton prenait en moyenne un peu plus de dix-neuf minutes. Au total, Genève enregistrerait quotidiennement cinq heures et demie d'embouteillages.

Un récent rapport de l'Institut Créa de l'UNIL, publié par la FLAG, va plus loin, soulignant que d'autres cantons suisses bénéficient d'infrastructures de transport plus efficaces. En une heure, et quel que soit le moyen de transport utilisé, un Genevois effectuerait en moyenne 15,8 kilomètres, loin derrière les 25,3 km d'un Vaudois ou les 22,4 km d'un Zurichois.

En matière de transports en commun, Genève affiche 17% de déplacements en bus, tram ou train. Ce taux, bien qu'honorable, est en retrait par rapport à Zurich (31%) et Bâle-Ville (25%). Il est toutefois intéressant de constater que la marche domine à Genève avec 39% des déplacements, dépassant de justesse les voitures et les deux-roues motorisés (38%). Avec 6%, le vélo reste quant à lui minoritaire.

Sur le front de la sécurité routière, le tableau s'obscurcit. Une analyse de

l'assureur HelloSafe, combinant des données de l'Office fédéral de la santé et de l'Office fédéral des routes, indique que Genève présente le taux d'accidents le plus élevé en Suisse romande, calculé par millier d'habitants. La situation est particulièrement inquiétante pour les piétons, puisque le canton est le plus accidentogène du pays.

QUELLES SOLUTIONS METTRE EN ŒUVRE ?

Sébastien Munafò, à la tête de la filiale suisse du bureau de recherche 6t, spécialisé dans la mobilité, apporte des éléments de réponse. D'emblée, il met en avant une nécessité: profiter de la compacité de Genève. Pour lui, cette densité élevée est une opportunité pour une piétonnisation accrue du canton. « Malgré sa place centrale dans l'agglomération, le piéton demeure souvent dans l'ombre », déclare le géographe, spécialiste de l'aménagement du territoire. Pour étayer son argument, il cite une récente étude de son cabinet: près de 39% des déplacements au sein du canton de Genève se font entièrement à pied. Un chiffre qui grimpe à 48% pour la ville elle-même. « C'est un fait souvent ignoré, qui propulse Genève au rang de capitale suisse de la marche », fait-il remarquer.

Mais au-delà des chiffres, Sébastien Munafò souligne un avantage clé: un piéton occupe 37,5 fois moins d'espace qu'une voiture pour se déplacer. Dans une

« Les embouteillages sont le talon d'Achille de la voiture, mais ils ont l'avantage de pousser les gens vers des moyens de transport plus écologiques »

ville cherchant à fluidifier sa mobilité, c'est un atout indéniable. « Les embouteillages sont le talon d'Achille de la voiture, mais ils ont l'avantage de pousser les gens vers des moyens de transport plus écologiques », analyse-t-il. Et il ne s'arrête pas là. Il pointe également du doigt le coût relatif des bas des infrastructures piétonnes, surtout lorsqu'on les compare à d'autres aménagements lourds.

Ces arguments résonnent d'autant plus que Genève envisage des projets concrets en ce sens. La preuve: une passerelle piétonne est à l'étude à côté du pont du Mont-Blanc. Après des années de débats, la Ville a sollicité un crédit de 26,2 millions de francs, sur le budget global de ce projet qui s'élève à 54,6 millions de francs. Si le feu vert est donné, Genève pourra accueillir cette nouvelle infrastructure dès 2027.

En élargissant son regard sur la mobilité à long terme, Sébastien Munafò invite à poser dès aujourd'hui une réelle ambition ferroviaire pour Genève et sa région qui en a cruellement besoin. Il suggère ainsi une ouverture nécessaire vers la France voisine et les régions très dépendantes de la voiture, en particulier le Pays de Gex et le Genevois haut-savoyard: « Les trams et bus actuels ne suffisent pas à cette échelle. Il nous faut envisager des solutions ferroviaires lourdes ou le tram-train pour ces régions. » Une réflexion qui souligne l'importance d'une perspective transfrontalière.

Un avis en partie partagé par Vincent Kaufmann, à la tête du Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL, qui décrit le canton de Genève comme étant trop « replié sur lui-même ». Il est toutefois plus sceptique concernant les initiatives ferroviaires en France, en évoquant les enjeux financiers. « Qui prendra ces coûts à sa charge? Certainement pas la France. Et il est peu probable que Berne investisse des milliards pour des infrastructures sur territoire français », considère-t-il.

Pour lui, une nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne semble plus pertinente, étant donné la saturation de la voie actuelle. Vincent Kaufmann pointe du doigt le manque de confort du réseau genevois, « saturé, bondé et aux pôles d'échanges peu avenants », et qualifie la politique de mobilité menée ces dernières décennies de « politique de non-choix ». « Chaque nouvelle ligne de tram inaugurée est suivie d'une construction de la nouvelle route, cela n'a pas de sens », déplore-t-il.

En écho aux réflexions de Vincent Kaufmann sur la nécessité d'une mobilité réfléchie, Isabelle Pasquier-Eichenberger, vice-présidente de l'Association transports et environnement (ATE), prône une mobilité douce en centre-ville. « Les transports publics doivent être préservés, tout comme la circulation à vélo qui devra faire l'objet de mesures d'organisation et de développement adéquates », indique-t-elle. Citant l'exemple de villes suisses telles que Berne, Bâle ou Zurich, elle rappelle comment ces métropoles « ont chassé la voiture du centre-ville ». Elle voit notamment dans la suppression des places de parking un moyen de réduire l'attrait des véhicules motorisés au centre-ville.

Prenant un virage nettement distinct de ce qui précède, Cédric Bouchard, directeur et président de Taxiphone, apporte un éclairage différent. « La clé pourrait bien être la traversée du Lac, à défaut de celle de la Rade (initiative populaire refusée en 2014, NDLR) », avance-t-il, qualifiant ces projets de solutions majeures, de



SYNTHÈSE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES GENEVOIS SELON LE MOYEN DE TRANSPORT EN 2021

Par jour et par personne	Distance en km	Durée en minutes	Déplacements en nombre	Étapes en nombre
ENSEMBLE	23	78	2,9	4,3
Transports individuels motorisés	15,1	30	1,2	1,3
Voiture (conducteur)	9,1	18	0,8	0,9
Voiture (passager)	5,2	9	0,3	0,3
Deux-roues motorisés	0,8	2	0,1	0,1
Transports publics	5,3	10	0,4	0,6
Mobilité douce	2,6	38	1,3	2,4
Marche	1,7	33	1,1	2,1
Vélo	0,7	3	0,2	0,2
Vélo à assistance électrique	0,3	1	0,1	0,1
Autres engins	0,0	1	0,0	0,0

Source: OFS / ARE / OCSTAT - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

véritables aspirateurs à voitures qui décongestionneraient le cœur de la ville. « Imaginez le pont du Mont-Blanc réservé aux transports publics, aux professionnels (taxis), aux vélos et surtout aux piétons... Voilà un bon moyen de redonner les quais à ses habitants, c'est également une démarche de santé publique », insiste-t-il.

Pour optimiser la circulation routière, Cédric Bouchard suggère notamment de privilégier les ronds-points au détriment des feux de signalisation, car ils offrent un flux plus continu. Enfin, il recommande d'ouvrir des voies réservées aux professionnels, « ce qui améliorerait considérablement leur vitesse commerciale, même si cela implique d'emprunter, à certaines occasions, les voies de tram », ajoute-t-il.

Du côté du TCS Genève, la priorité s'oriente aussi vers une meilleure gestion du trafic routier. François Membrez, qui préside cette section, souligne l'importance de « conserver les principales artères de circulation afin d'assurer la vitalité économique et de faciliter l'accès aux résidents comme aux visiteurs ». Tout en recommandant une réduction de la circulation pendulaire et la promotion de pistes cyclables sécurisées, son attention se porte principalement sur le Léman Express. Il estime indispensable de « rendre ce réseau régional ferroviaire plus séduisant aux yeux de nos voisins français. Les gares au-delà d'Annemasse sont encore peu fréquentées », selon les constats du TCS. Pour ce faire, il propose

« la mise en place de parkings-relais (P+R) à tarifs avantageux, voire gratuits, du côté français ».

Ce point de vue ne trouve qu'un écho partiel chez Anne Hornung-Soukup, présidente du Conseil d'administration des TPG. Selon elle, « les transports publics constituent la réponse à la congestion urbaine ». Elle plaide pour que soient ajoutées des voies réservées aux bus et met l'accent sur l'introduction d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS). Cette dernière se caractérise par des bus ayant une voie dédiée et une priorité aux intersections.

Actuellement, les TPG avancent sur plusieurs projets de BHNS. Ces derniers s'inscrivent dans le cadre du plan d'action des transports collectifs 2020-2024. Les liaisons envisagées concernent aussi bien le canton de Genève que des lignes transfrontalières.

Anne Hornung-Soukup souligne que Genève accuse un retard par rapport à d'autres villes suisses en matière de transports publics. Une ironie, considérant qu'en 1920, Genève se prévalait d'avoir le réseau de tramways le plus vaste de Suisse. Pour poursuivre son développement, le Canton a fait de l'expansion de l'offre des TPG une priorité. Ces prochaines années, le réseau de tram va continuer à croître et

la transition vers une flotte entièrement électrique est envisagée pour 2030. Dans une optique d'attirer de nouveaux passagers, un test tarifaire est en cours, ciblant en particulier l'optimisation des heures creuses.

En envisageant l'avenir, Anne Hornung-Soukup plaide pour une mobilité multimodale favorisant les transports publics. Elle estime également nécessaire d'améliorer les liaisons et les cadences vers les zones rurales du canton.

PÉAGE URBAIN: ENTRE RÉDUCTION DU TRAFIC ET QUESTION D'ÉQUITÉ
Un péage urbain? Genève l'envisage depuis plusieurs années comme antidote à une mobilité fortement congestionnée. Actuellement, l'Office fédéral des routes étudie la faisabilité d'un projet pilote à Genève. L'idée est de mettre en place un « péage de cordon », taxant les entrées et

sorties de la ceinture urbaine, cette sorte de « périphérique », qui part du U lacustre, puis contourne la ville par Vernier, Lancy, Carouge et Champel. Les tarifs varieraient en fonction des heures, s'élevant à 2,50 francs en heures de pointe et à environ un franc en dehors de ces heures. Bien que ciblant principalement les voitures de tourisme et de livraison, les véhicules lourds, déjà soumis à la RPLP, ne seraient pas concernés. À relever que, d'après l'OCSTAT, les foyers du canton de Genève possèdent, en moyenne, moins d'une voiture chacun (0,98 en 2021 contre 1,14 en 2000). Ce chiffre s'abaisse à 0,69 pour les ménages de la ville de Genève.

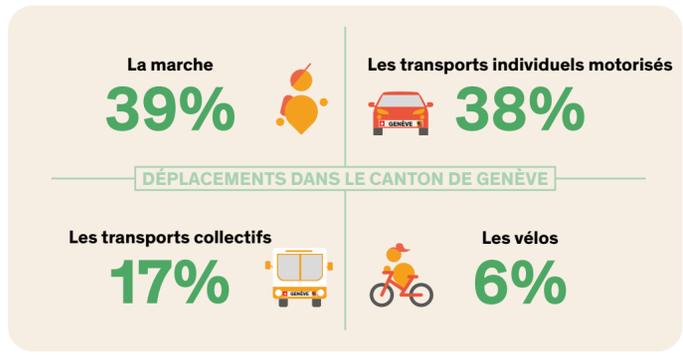
Autrement dit, le trafic au centre-ville est le fait de travailleurs, de visiteurs et de professionnels du transport, et non de ses habitants.

Une étude de 2019, commandée par le Grand Conseil genevois en 2015, suggère que ce péage pourrait réduire le trafic au centre-ville de 75%, tout en générant une recette annuelle de 130 millions de francs. Cependant, Vincent Kaufmann met en garde contre le risque de déplacer le trafic vers des zones voisines comme Carouge, Onex, Lancy, Vernier et Le Grand-Saconnex, et propose plutôt d'inclure ces communes dans le périmètre du péage. « Elles tentent aussi de limiter l'utilisation de la voiture et devraient logiquement faire partie du plan », précise-t-il, tout en insistant sur l'importance de garantir l'équité sociale d'une telle infrastructure.

« L'instauration d'un péage urbain pourrait creuser le fossé des inégalités sociales »

Une crainte partagée par François Membrez: « L'instauration d'un péage urbain pourrait creuser le fossé des inégalités sociales. » Ce système risquerait de pénaliser les ménages les plus modestes, créant une division selon la capacité financière. « Une ville doit rester accessible à tous, indépendamment des revenus. »

Cédric Bouchard, directeur de Taxiphone, reconnaît la capacité dissuasive d'un péage, mais suggère qu'il serait vraiment efficace



s'il était combiné avec la réalisation d'une traversée du lac pour compléter la moyenne ceinture. « La légitimité du péage dépendra de l'approbation de la Confédération et de la mise en œuvre de cette traversée », conclut-il.

Quoi qu'il en soit, un péage urbain à Genève n'est pas pour tout de suite. L'Office fédéral des routes indique que l'étude de faisabilité à Genève n'est pas terminée et que les résultats sont attendus pour le printemps 2024. D'autres solutions doivent donc être planifiées en vue des objectifs à atteindre en 2030 déjà.

CONCILIER LA MOBILITÉ DE DEMAIN AVEC LA DURABILITÉ

La « ville du quart d'heure » est un concept en vogue dans l'univers de l'urbanisme. Cette idée, faisant écho au « territoire des courtes distances », propose que chaque citoyen accède à ses besoins essentiels en seulement quinze minutes de marche. Une étude récente sur le Grand Genève, menée par Sébastien Munafò et le bureau 6t, révèle toutefois que plus de la moitié des résidents ne bénéficient pas de cette proximité. Certains secteurs, comme la campagne genevoise (Satigny, Bernex, Confignon) mais surtout la couronne d'agglomération en France voisine (Vétraz-Monthoux, Gaillard, Ferney-Voltaire), sont clairement sous-dotés en termes d'équipements de proximité.

Cette réflexion sur l'urbanisation s'inscrit directement dans la démarche globale de durabilité que le canton cherche à adopter avec son Plan climat. Le Conseil d'État genevois a ainsi pour objectif un report de

Le Conseil d'État genevois a pour objectif un report de 40% du trafic routier à l'horizon 2030 vers les modes durables

40% du trafic routier à l'horizon 2030 vers les modes durables : marche, vélo ou transports publics électriques. En parallèle, il vise aussi à augmenter le nombre de véhicules électriques en circulation de 40%. Comment s'y prendre ?

La vision de Sébastien Munafò sur la mobilité s'articule autour de l'interdépendance entre l'offre et la demande en matière de transports et de mobilité alternative (transports publics, marche et vélo). Comme il le souligne, « il faut

faire le pari de l'offre pour que la demande suive. Il serait judicieux d'accompagner cette tendance en mettant plus de trains, de bus et de pistes cyclables à la disposition des usagers. Ces infrastructures doivent aussi davantage cibler la mobilité liée aux loisirs – lesquels concentrent, à Genève, la majorité des déplacements. »

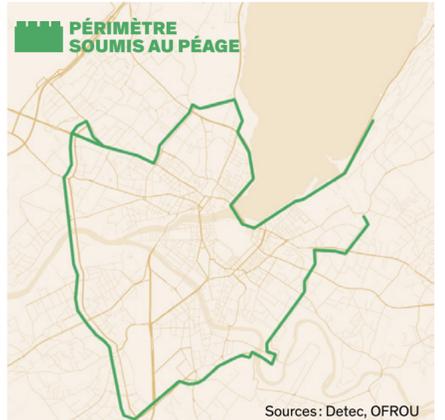
Vincent Kaufmann complète : « Ce n'est généralement pas l'envie de changer d'habitudes qui manque, mais les infrastructures qui nous permettent de le faire aisément. Cette envie se heurte au fait que la voiture reste parfois la seule option de locomotion efficace dans un territoire qui a été aménagé autour d'elle. » Pour aider la population à renoncer à la voiture, il faudrait repenser et transformer le territoire autour de la mobilité douce et des transports en commun.

François Membrez, de son côté, pointe les trains régionaux, les trams et l'électrification des autres véhicules comme solution, ainsi que la mobilité partagée. « La smart city de demain proposera des hubs de mobilité, avec des voitures légères et des vélos électriques au service de la population genevoise. Mais cela nécessite des bornes de recharge et, sur ce point, Genève est en retard », argue-t-il. Selon le président du TCS Genève, il en faudrait environ 1300 dans les rues de Genève en 2030.

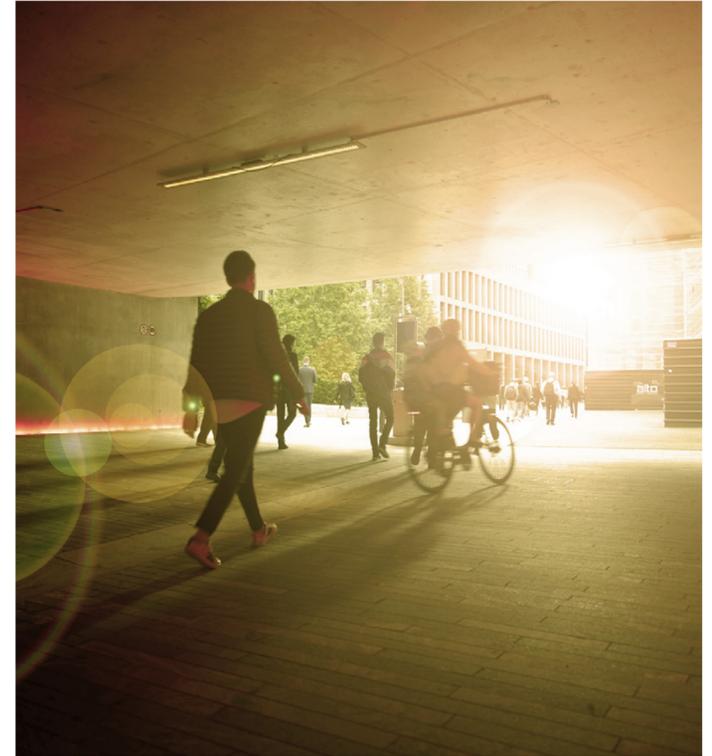
Isabelle Pasquier-Eichenberger, quant à elle, redoute que « les progrès technologiques ne suffisent pas à atteindre la neutralité carbone. La technologie permettra de faire la moitié du chemin, mais il faudra également augmenter le transfert modal. » Selon elle, pour atteindre les objectifs fixés, les villes devraient interdire les *sport utility vehicles*, plus communément appelés SUV. « Ces véhicules dont le poids à vide est de 2 tonnes et plus n'ont pas leur place en ville dans une optique d'urgence climatique. » La mise en place de péages urbains régulant le trafic, avec des tarifs plus élevés aux heures de pointe, devrait ainsi, selon elle, faire partie de la solution.



L'Office fédéral des routes indique que l'étude de faisabilité pour un péage urbain à Genève n'est pas terminée et que les résultats sont attendus pour le printemps 2024.



Sources : Detec, OFROU



En route vers un canton plus mobile, prospère et durable

Lorsqu'on évoque la mobilité, certains y voient des rails, des routes, des itinéraires. En réalité, c'est le reflet d'un puits, d'une vibration urbaine. À Genève, la mobilité est plus qu'un moyen de déplacement, elle est au cœur de notre attractivité, de notre prospérité et, désormais, de notre quête de durabilité. Ces rues, ces voies et ces transports façonnent notre quotidien, notre efficacité et, finalement, notre bien-être. Si l'on veut que Genève reste dans le haut des classements sur la qualité de vie, il est impératif de traiter la mobilité avec toute l'attention qu'elle mérite.

Le bien-être des Genevoises et des Genevois est intrinsèquement lié à la qualité de leur mobilité. Des déplacements fluides et efficaces signifient moins de stress, une meilleure santé mentale et plus de temps passé avec la famille et les amis. Les embouteillages, les retards et la pollution ont un coût humain, émotionnel et physique. Ainsi, optimiser la mobilité n'est pas seulement une question de commodité, mais de bien-être commun.

compétitif, militent pour une circulation fluide et une facilité d'accès dont dépend leur développement. Nombre d'entre elles, tentées initialement de quitter le canton, ont finalement choisi de rester, par exemple grâce à la mise en service du Léman Express. De nos jours, certaines n'hésitent plus à installer leurs nouveaux sites hors du centre-ville. Cette évolution souligne combien la mobilité et l'accessibilité sont devenues des critères incontournables dans les décisions stratégiques d'implantation.

La Fondation pour l'attractivité du canton de Genève est convaincue que la mobilité est un pilier de l'attractivité genevoise, mais surtout de la qualité de vie de ses habitants. Cette thématique nécessite une vision intégrée, qui aligne les aspirations citoyennes sur les besoins économiques dans une optique durable. Sur ce point, le Plan climat cantonal donne une direction qui doit encore être formalisée. Le temps n'est plus à l'opposition des différents usagers, mais à la recherche de solutions concrètes en faveur d'une mobilité optimisée.

Du côté des entreprises, qu'elles soient des start-up, des PME ou des multinationales implantées de longue date, la mobilité est une question centrale. Celles-ci, évoluant dans un univers

Espérons que les assises de la mobilité, qui s'achèveront le 17 octobre prochain, permettront de dégager un large consensus et de définir une vision de la mobilité à Genève.



CÉDRIC BOUCHARD
Directeur et président de Taxiphone.



ANNE HORNUNG-SOUKUP
Présidente des Transports publics genevois (TPG).



VINCENT KAUFMANN
Professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités, EPFL.



FRANÇOIS MEMBREZ
Président de la section genevoise du Touring Club Suisse (TCS).



SÉBASTIEN MUNAFÒ
Géographe et directeur du bureau de recherche 6t.



ISABELLE PASQUIER-EICHENBERGER
Vice-présidente de l'Association transports et environnement (ATE).

Genève Attractive
Suivez-nous sur nos réseaux sociaux
[Social media icons]