



À GENÈVE, UNE CIRCULATION QUI RALENTIT L'ÉCONOMIE

Matteo Ianni

Analyste et rédacteur FLAG

Les embouteillages en Suisse ont atteint un niveau sans précédent l'année dernière. Les véhicules sont restés bloqués sur les routes nationales pendant 48'807 heures, équivalant à cinq ans et demi d'attente. Ce temps passé à l'arrêt a augmenté de 22,4% par rapport à 2022, et de plus de 100% par rapport à 2016.

Ces bouchons ne se limitent pas à un simple gêne pour les automobilistes. Ils entraînent également des répercussions considérables sur l'économie. D'après l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), ces pertes de temps se traduisent par un coût estimé à 1,2 milliard de francs. À Genève, où l'on enregistre en moyenne 5h30 de bouchons par jour (soit plus de 2000 heures par an), les pertes économiques liées à cette congestion pourraient s'élever à environ 50 millions de francs.

Ces pertes sont d'autant plus significatives que les transports professionnels, indispensables à l'activité économique, subissent de sérieux ralentissements. Selon une étude du fabricant GPS TomTom, un Genevois conduisant 20 km par jour perd dans les embouteillages jusqu'à 182 heures par an, soit près de huit jours. Les PME et TPE genevoises sont directement affectées par ces retards, qui perturbent les livraisons et l'exécution des services, entraînant des surcoûts qui rejaillissent sur leur rentabilité et compétitivité.

Mais où ces véhicules utilitaires se retrouvent-ils bloqués? Certains axes sont

particulièrement congestionnés, surtout en centre-ville. Le pont de la Coulouvrenière, par exemple, accueille 23'272 véhicules par jour et est fréquemment saturé. Le pont du Mont-Blanc, quant à lui, voit passer près de 60'000 véhicules quotidiennement, avec un taux de congestion dépassant 50% aux heures de pointe. De plus, les abords de la gare Cornavin, qui voient transiter près de 170'000 personnes et 270 véhicules des

***Un Genevois conduisant
20 km par jour perd dans
les embouteillages jusqu'à
182 heures par an, soit
près de huit jours.***

TPG chaque jour, constituent également un point névralgique de saturation, selon l'Office cantonal des transports (OCT).

Les embouteillages, par ailleurs, ne se limitent pas au centre-ville. La zone frontalière avec Annemasse est également très touchée, notamment dans la rue de Genève en direction de Moillesulaz, où le trafic est régulièrement ralenti. D'après l'OCT, les temps de trajet supplémentaires y varient entre 51% et 100% aux heures de pointe. La zone industrielle de Plan-les-Ouates (Ziplo) subit aussi une forte pression sur ses infrastructures. En dix ans, ses effectifs ont doublé, passant de 6'000 à 14'000 employés,

et environ 15'000 véhicules empruntent chaque jour la route de Saint-Julien, un axe considéré comme « saturé » par l'OCT. C'est aussi le cas de la route de Meyrin qui fait face à un trafic important entre le village et la douane.

Cette congestion, si elle impacte la qualité de vie de la population, pèse également sur les coûts d'exploitation des entreprises, perturbe les chaînes d'approvisionnement et entraîne de gros retards dans les livraisons.

La saturation du trafic à Genève pose de sérieux défis pour la mobilité de demain. Le Canton vise à réduire de 40% le trafic motorisé individuel d'ici à 2030, en encourageant le recours aux transports publics et à la mobilité douce. Il prévoit également d'accélérer le développement de l'électromobilité en augmentant de 40% le nombre de véhicules électriques en circulation. Cependant, il est crucial de ne pas oublier de prendre en compte les besoins économiques, en particulier ceux des transports professionnels. L'enjeu sera de concilier la réduction de la congestion, la promotion des modes de transport alternatifs et la prise en compte des impératifs économiques, afin d'assurer une mobilité efficace pour tous.

**Genève
Attractive**

Suivez-nous sur nos réseaux sociaux

