

P. 30

# COMMENT LIBÉRER GENÈVE DU TRAFIC

- Léman Express
- tramways
- vélos
- P+R



## ENTRETIEN Mauro Poggia

Conseiller aux États

“Le Grand Genève, c’est presque un gros mot !”



## VILLE

### Vernier veut plus de considération

**DOSSIER**

**MOBILITÉ**

# **SATURÉ PAR LE TRAFIC, LE GRAND GENÈVE RÊVE DE TRAINS**



Pont du Léman Express sur l'Arve entre les gares de Champel et du Bachet. Image : Éric Roset

Le succès du Léman Express a dépassé toutes les attentes, mais ce bourgeon de RER ne suffit pas à répondre à la croissance du Grand Genève. Or la France ne prévoit pas de développer son réseau ferroviaire. Le territoire continue donc de se développer autour de la voiture. La clef réside dans les choix opérés en matière d'aménagement.



Par Stéphane Herzog

C'est un peu comme si le Grand Genève et son million d'habitants vivaient dans deux mondes différents. En ville de Genève, le taux de ménages sans voiture atteint les 43 % aujourd'hui. Ces citoyens se déplacent à pied, à vélo et ils utilisent fréquemment les transports publics. Cette cohorte comprend désormais des frontaliers installés dans des villes de la région, à Thonon ou Bonneville par exemple. *“Dans le Chablais français, entre 7 et 10 % des pendulaires ont adopté le train comme moyen de transport depuis l'ouverture du Léman Express (LEx) en 2019. Ce sont dix fois plus de personnes qu'auparavant qui prennent le train à la place de la voiture”*, indique Sébastien Munafò, qui dirige le bureau d'études genevois sur la mobilité 6-t, filiale d'une entreprise française. L'autre partie de ce “monde” se déplace quotidiennement en voiture. Et se plaint des bouchons. Pour nombre de frontaliers, le recours à l'automobile est plus ou moins forcé, dès lors qu'ils ont élu domicile dans un lieu encore mal desservi en matière de transports publics, comme Divonne par exemple. Ou Annecy dans une moindre mesure.

“

Dans le Chablais français, entre 7 et 10 % des pendulaires ont adopté le train comme moyen de transport depuis l'ouverture du Léman Express

”

Sébastien Munafò,  
géographe

#### Plus de 90 % de déplacements en voiture

En 2021, les déplacements avec le département de l'Ain se sont élevés à environ 106 000 passages quotidiens, dont 92 % en transports individuels motorisés (TIM), selon 6t. Pour la région de Saint-Julien, ce nombre a été de 123 000 passages, dont 98 % de TIM. Ce chiffre est de 75 % entre Genève et Vaud, du fait du train. Sur ses trois frontières suisse et française, Genève comptabilise 660 000 passages quotidiens. *“89 % de ces déplacements ont lieu en TIM”*, précise Sébastien Munafò. Si l'on revient aux foyers qui vivent à Genève, et a fortiori ceux qui vivent sans voiture, on peut comprendre le mécontentement voire le mal-être qui existe vis-à-vis du trafic routier. En réalité, cet engorgement est induit par la situation très particulière du Grand Genève, qui importe un tiers de sa force de travail hors de son territoire et qui délocalise une partie de ses logements en France voisine, zone qui construit plus. En Suisse, seule la ville de Lugano partagerait de ce point de vue des ressemblances avec la ville du bout du Léman, souligne Franco Tufo, directeur du bureau genevois de mobilité Citec, actif également en France et en Italie.

#### Le poids des loisirs et des achats dans la mobilité

On imagine volontiers que le trafic automobile est surtout le fait du travail. Ce n'est pas le cas. *“Dans le Grand Genève, 70 % des déplacements*



*ont liés aux loisirs et aux achats. À Genève, cette part des loisirs est énorme. En France, elle est d'abord liée aux achats”*, relève David Opplinger, planificateur en transports et en développement territorial au sein du bureau zurichois MRS. Qui relève un changement d'approche dans le canton de Genève depuis deux à trois ans. *“Le Plan climat nous oblige à nous interroger sur les moyens de transport utilisés, mais aussi sur le pourquoi et le combien. Dois-je vraiment aller toujours aussi loin ? Ce sont des questions qui se posent”*, dit-il. Non sans pointer un problème spécifique à Genève, où coexistent une ville à gauche et un canton à droite, *“source permanente de blocages”*. Par ailleurs, la mobilité doit être considérée sur des distances qui concernent tout le Grand Genève, mais il y a là deux pays et deux logiques différentes.

Ce spécialiste de la mobilité a participé au processus Vision territoriale transfrontalière 2050 (VTT), lancé sous l'égide du magistrat centriste Serge Dal Busco. Porté par le Grand Genève, il forme le socle du prochain Projet d'agglomération, ce système financé par Berne, qui a notamment payé une partie des travaux d'extension de la ligne de tram 17 à Annemasse. Répartis en régions géographiques, des ingénieurs et des



Une des pistes Covid de Genève. Le canton enregistre 660 000 passages par jour à ses frontières. Image : Éric Roset

“

En matière de mobilité, et des

possibilités de report modal, l'enjeu majeur concerne les personnes déjà installées dans la région

”

Franco Tufo,  
ingénieur en mobilité

urbanistes suisses et français ont échangé sur différents aspects de ce territoire transfrontalier. Avant de rencontrer des élus des deux pays. Les débats ont montré les tensions qui existent dans cette région, “où chaque côté a ses préjugés sur l'autre partie et où existe un sentiment d'injustice croisée”, commente le professeur d'analyse des mobilités Vincent Kaufmann, qui a été invité comme expert dans les VTT.

#### Pôles urbains mieux connectés

Le processus de la VTT propose une vision territoriale fondée sur la création de pôles urbains connectés aux transports publics. D'un autre côté, les collectivités publiques valident des infrastructures qui vont dans un sens qui est jugé incompatible avec cette vision “verte”. C'est le cas avec de nouvelles autoroutes : celle française de Machilly, dans le Chablais, et celle suisse de contournement de Genève, qui devrait être élargie. Autre point de friction : les centres commerciaux. Durant la VTT, des ingénieurs ont expliqué leur vision d'un développement qui serait compatible avec l'Accord de Paris.

David Oppliger a notamment étudié la situation de Valleiry, ville située au sud-ouest de la région et ancrée au réseau ferroviaire TER français, et donc

à Annemasse, mais pas au LEx. “Actuellement, les gens de cette ville vont chez le médecin à Annemasse, en voiture. La solution que nous préconisons est de renforcer des pôles de ce type avec des services de proximité : crèches, commerces, médecins, salles de sports.” Pareil développement serait permis par un raccordement de cette ville au réseau du LEx (voir en page suivante). Car l'arrivée de tels services est liée à leur masse critique. “Il faut au moins 2 000 à 3 000 personnes pour qu'une boulangerie s'installe”, pointe la chercheuse Sonia Lavadinho. Or cette masse n'est pas atteinte par des villes qui font peu ou prou office de dortoir. “Il faudra aussi rendre ces lieux attirants en requalifiant l'espace public”, ajoute David Oppliger. “Certaines gares du Grand Genève manquent de qualité”, ajoute la chercheuse Sonia Lavadinho, qui cite en exemple la Suisse alémanique, “où ces dernières ont toujours à proximité un café et une place de jeu”. Elle insiste sur la nécessité de rendre ces stations accessibles à vélo, “là où une partie des accès aux gares de France voisine nécessitent d'emprunter des départementales parcourues par des poids lourds”.

#### L'impact des centres commerciaux

Le planificateur basé à Zurich cite un contre-exemple : le développement à Valserhône (Bellegarde) d'un nouveau centre commercial, le Village des marques. Un centre situé loin de la gare de Bellegarde, qui favorise les déplacements en voiture. Le cas d'une future zone d'activités et commerciales dans le village de Neydens – en Haute-Savoie – a été débattu au sein de la VTT. Là encore, les urbanistes suisses et français pointent un problème de fond : tout projet de développement de ce type construit à l'écart des transports publics, et en particulier du réseau ferroviaire, générera du trafic motorisé supplémentaire. “Et, même la mise en fonction d'un Bus à haut niveau de service (BHNS), qui coûtera par ailleurs très cher, ne permettra pas d'éviter complètement cet écueil”, estime David Oppliger. Le développement économique doit être envisagé au niveau de la région en intégrant toutes ses conséquences. “Des implantations commerciales proches de centres-villes comme Saint-Julien ou Valleiry, par exemple, et non le long des routes nationales, permettraient d'inverser la tendance”, note-il. “En matière de mobilité, et des possibilités de report modal, l'enjeu majeur concerne les personnes déjà installées dans la région, conclut Franco Tufo. Quant aux nouveaux arrivants, il faut pouvoir les installer tout de suite dans des pôles d'habitation qui sont connectés à des transports publics.” Il souligne que l'immigration française vient de plus en plus loin. ●

## GRAND GENÈVE

## La bataille du train

Le Léman Express attend de nouvelles rames et de meilleures fréquences. Le Canton de Genève travaille sur son extension. Ce projet est jugé trop autocentré par certains ingénieurs. Qui imaginent des lignes vers le pays de Gex et Annecy.



La ligne TER entre Saint-Julien et Annemasse. Genève vise son développement. Image : E. Roset.

**E**n matière de mobilité, l'évènement phare du début du XXI<sup>e</sup> siècle dans le Grand Genève est bien sûr l'ouverture du Léman Express en 2019. *“Simple virgule entre Annemasse et Cornavin, le CEVA [tronçon Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, ndlr] a illuminé tout un réseau. L'offre a répondu à une demande latente”*, image Sébastien Munafò, du bureau d'études sur la mobilité 6-t. Le RER genevois est désormais surchargé durant les heures de pointe, avec des moyennes à 77 000 passagers par jour, en comptant les Regio Express, qui ne font pas partie stricto sensu du réseau LEx. L'impact de ce service est visible. La fréquence de passage à la douane de Vallard a par exemple décliné en lien avec le LEx. Il s'agit désormais d'augmenter le nombre de rames. Ce qui est prévu d'ici à 2030. Il faut aussi étendre les horaires. Fin janvier, le Conseil d'État genevois a proposé une extension de l'offre nocturne entre Coppet et Annemasse, ainsi qu'entre Genève et La Plaine, effective dès 2025. Mais il y a une limite, *“le fait qu'une partie du réseau LEx en France est obsolète, avec en outre des lignes uniques, dont certaines datent des années 1930”*, rappelle le spécialiste de la mobilité Vincent Kaufmann.

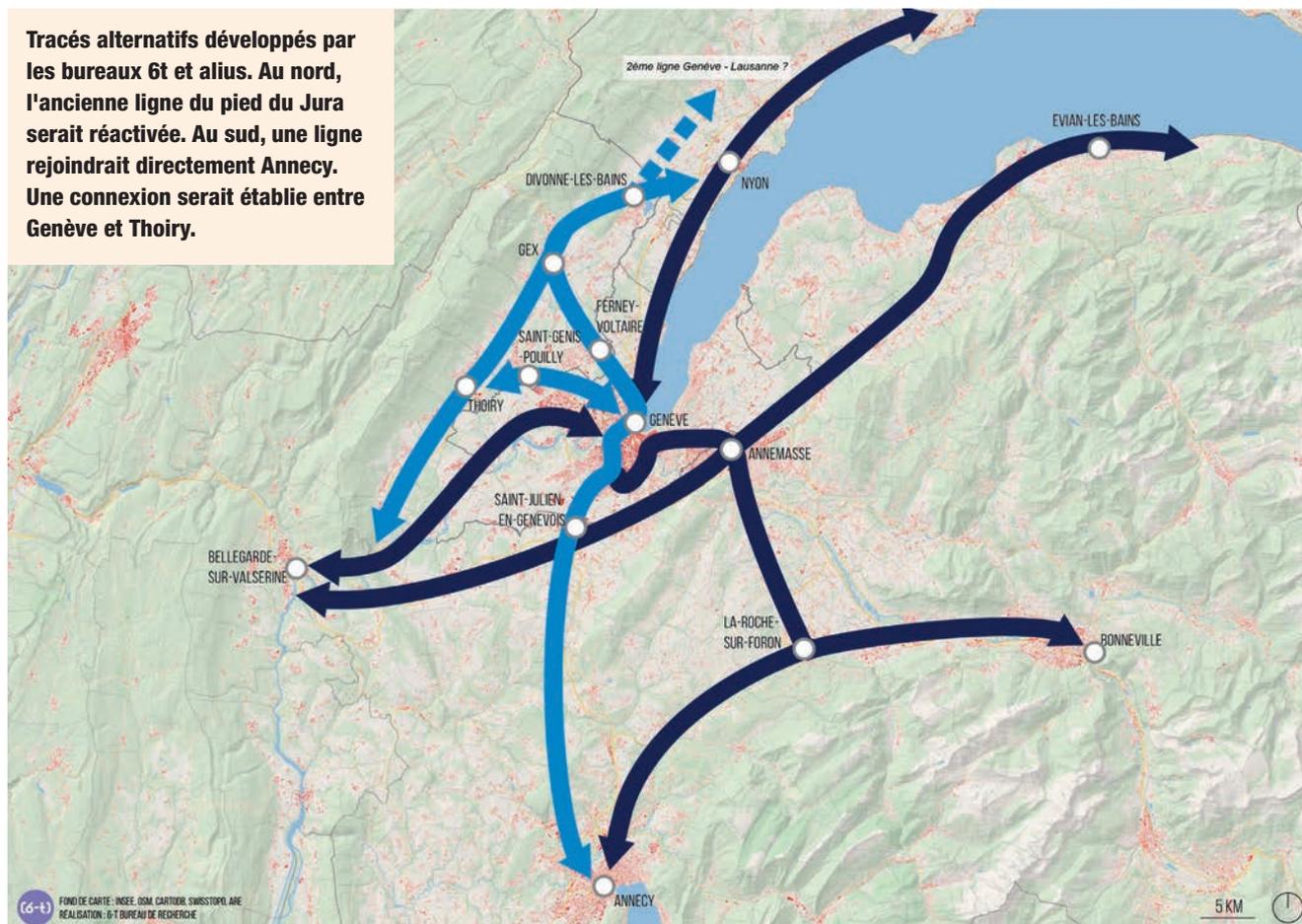
### 30 millions pour étudier le réseau RER

De son côté, le Canton planche sur le futur du LEx. Un crédit d'études de 30 millions de francs a été voté en 2023 par le Grand Conseil. Charge à l'Office cantonal des transports, placé sous l'autorité du magistrat Pierre Maudet, de définir les futures connexions d'ici à 2050. À ce stade, les lignes qui sont imaginées irriguent des pôles genevois destinés à croître. Le réseau connectera en particulier Bernex, les Cherpines et la Zimeysa, la plus grande zone industrielle de la région. Et aussi l'aéroport. Ce dispositif verra la création d'une nouvelle gare, celle de Châtelaine, qui permettra par exemple aux usagers venant de Pont-Rouge de se rendre directement à l'aéroport ou à Zimeysa, puis à Bellegarde. Interrogé sur sa planification, le Département de la santé et des mobilités a jugé toutes nos questions *“prématurées”*.

### Un plan cantonal jugé autocentré

Le plan ferroviaire initial du Canton fait l'objet d'une série de critiques et aussi de propositions venant de différents bureaux. La plus lourde charge est arrivée du directeur du bureau genevois 6t, associé à un consultant ferroviaire basé à Zurich, Giuliano Montanaro. Ce duo juge les tracés du Canton trop centrés sur Genève. Il propose différentes variantes pour aller chercher les pendulaires là où ils se trouvent, notamment dans le pays de Gex et au sud de Genève, dans le Genevois haut-savoyard. *“Il faut aller là où il n'y a pas de trains”*, résume Sébastien Munafò, qui a envoyé directement ses propositions aux députés genevois. Les tracés proposent plusieurs pistes. Une ligne de train relierait Nyon à Saint-Julien en passant par Gex, Divonne et Ferney, des villes qui sont peu ou pas connectées à un réseau de transports publics. Et qui charrient vers Genève 100 000 voitures chaque jour. Cette “grande diamètre” pourrait se combiner avec la réouverture de la ligne dite du pied du Jura, fermée aux voyageurs en 1962 mais utilisée jusqu'à 2014 pour du fret. Elle traversait tout le pays de Gex et était connectée à Nyon. Autre axe : un tram rapide entre Genève et Saint-Genis-Pouilly compléterait cette étoile ferroviaire.

Tracés alternatifs développés par les bureaux 6t et aliis. Au nord, l'ancienne ligne du pied du Jura serait réactivée. Au sud, une ligne rejoindrait directement Annecy. Une connexion serait établie entre Genève et Thoiry.



Plan : 6-t

**A**u sud du canton, une ligne relierait directement Genève à Annecy via Saint-Julien. Actuellement, le choix pour venir d'Annecy à Genève en transports publics est limité aux bus. À moins de prendre le LEx, qui met 1 h 15 à réaliser ce parcours. *“Avant d’envisager une infrastructure ferroviaire directe, il faudrait un bus toutes les dix minutes, comme entre Aix et Marseille”*, estime David Oppliger. La ville du lac éponyme est une grande pourvoyeuse de travailleurs frontaliers. Sa croissance pourrait dépasser les 30 000 habitants d’ici à 2050.

#### La France ne payera pas ces lignes

Les remarques de 6t ont débouché sur un amendement voté par le Grand Conseil. Ces propositions de nouvelles lignes ont-elles des chances d’émerger ? Le spécialiste de la mobilité Vincent Kaufmann n’y croit guère. *“Rien de tel ne se fera. La France ne payera pas pour une ligne vers Annecy. La Région Auvergne-Rhône-Alpes l’a déjà dit. Ils ont des projets à Lyon notamment et Genève, déjà servi avec le LEx, attendra”*, tranche-t-il. Le professeur a des visées plus modestes. Il estime qu’il faut déjà s’employer à

maximiser les lignes déjà en place. Cela commencerait avec la ligne TER du pied du Salève, qui relie Annemasse à Bellegarde. *“Elle pourrait être intégrée au réseau du LEx et les fréquences pourraient y être augmentées.”*

Autres pistes envisageables : prolonger les lignes L5 et L6 du LEx vers Culoz et Nurieux, dans le haut et le bas Bugey. Ces prolongements sont soutenus par l’Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDLS). Le professeur genevois estime cependant que le prochain Plan d’agglomération pourrait aider la Haute-Savoie à rénover ses infrastructures dans la vallée de l’Arve et le Chablais, ce qui aurait l’avantage d’augmenter les cadences du LEx. *“La Suisse doit participer à cet effort”*, estime Alain Teddy Mayaud, membre de l’Association Rail Dauphiné Savoie Léman qui vit en France voisine et travaille en Suisse. Son association défend notamment la prolongation du tram 18 – qui relie Cornavin à Meyrin – jusqu’à Thoiry. Autre association : Léman Express 2050, qui propose notamment un prolongement de toutes les lignes du LEx jusqu’à Nyon, en desservant les stations de Crans/Céligny et de Founex, actuellement fermées.

## MOINS DE VOITURES ?

# Les ingénieurs professent la carotte et le bâton

Genève est exigu. La venue quotidienne en voiture de dizaines de milliers de pendulaires, ajoutée aux déplacements internes, sature le territoire. Le politique a deux leviers en mains : inciter au report modal et repousser le trafic indésirable.

L'usage quotidien du vélo et de la voiture ne voient pas la ville du même point de vue. Idem pour les ingénieurs en mobilité et les politiques. Les premiers observent les chiffres et les processus en œuvre. Les seconds regardent leurs électeurs, dans un univers où la voiture reste un symbole de liberté. Cependant, ces deux acteurs manient ensemble deux concepts : le *pull* (incitation) et le *push* (interdictions). C'est la version techno du bâton et de la carotte. Le *pull* est le moyen préféré des politiques puisqu'il consiste à orienter les usagers de la route, si possible vers les transports publics et la mobilité douce. Cela, même si la Constitution de Genève consacre le droit au libre choix du transport. La première des incitations est d'accroître l'offre en transports publics (TP). C'est le cas avec le LEx, dont l'usage est très élevé. Mais aussi pour les TPG, qui voient leurs clients revenir après la chute de fréquentation durant le Covid-19. Il y a eu plus de 200 millions de passages en 2023 sur le réseau. Par ailleurs, l'amélioration de l'offre en transports publics est une notion partagée sur tout l'échiquier politique. Le Grand Conseil est d'ailleurs revenu sur une idée : celle de financer des parkings-relais (P+R) en France voisine. Le sujet est très politique (*lire notre grand entretien en page 24*), mais il ne représenterait qu'une part insignifiante de la mobilité, soit entre 2 et 3 %, estime David Oppliger. Ce planificateur estime que l'enjeu consiste à placer les P+R le plus loin possible des centres, en France donc, où le coût de réalisation d'une place de parking est en outre dix fois inférieur. "Venir se parquer au P+R de l'Étoile à Lancy, puis faire 1 km de tram, ce n'est pas une solution", avance cet ingénieur. Qui souligne la nécessité de créer en France voisine un réseau qui ressemblerait au réseau suisse. Entre Divonne et Genève, un trajet en bus dure actuellement 54 minutes. Et 40 depuis Thoiry, contre la moitié en voiture. Dans un autre sens, "les maires des petites villes françaises ne souhaitent pas forcément développer du logement près des gares, par peur de voir leur bourg transformé



Le Canton a supprimé des places de parking route de Florissant pour agrandir l'arrêt des TPG. Image : Éric Roset

en cité-dortoir", rapporte Philippe Gasser, ingénieur en mobilité et urbaniste, associé au sein du bureau genevois Citec.

## Améliorer la vitesse commerciale des TPG

"Il faut améliorer la vitesse commerciale des TPG", indique de son côté le député du Centre Souheil Sayegh. Même si des aménagements peuvent impliquer la suppression de places de parkings en surface, comme c'est arrivé il y a quelque temps sur la route de Florissant. En revanche, le député centriste ne soutient pas toutes les pistes Covid créées lors de la dernière législature par le conseiller d'Etat centriste Serge Dal Busco. Souheil Sayegh juge que cette mesure a été imposée trop verticalement. Il estime qu'une partie de ces voies, plus larges que les autres, ralentissent le trafic. Et qu'elles ne sont pas toujours très utilisées par les cyclistes, en hiver notamment. Philippe Gasser avance que leur fréquentation a doublé en six mois de fonctionnement.



Conflit d'usage sur le boulevard du Pont-d'Arve. Genève peine à faire des choix. Image : Eric Roset

## Transports et habitants : une hausse parallèle

Avant l'entrée en fonction du CEVA, le conseiller d'État Serge Dal Busco avait promis une baisse de trafic de 12 %, alors qu'en été, la ville profite d'une baisse de 7 %. Cela n'est pas arrivé. Certes, le flux des autos entrant à Genève a été réduit à certaines douanes. Et les passages sur un axe central comme le pont du Mont-Blanc diminue. Mais globalement, le trafic n'a pas ou guère diminué. *"Il est plus que probable que les kilomètres parcourus dans le Grand Genève soient en augmentation"*, analyse Franco Tufo. *"Les chiffres du pont du Mont-Blanc reflètent des passages moins importants par l'hypercentre, mais pas forcément une baisse générale de trafic"*, complète Sébastien Munafo.

En fait, la hausse des transports publics est rattrapée par celle des usagers de l'espace public. *"Chaque nouveau foyer qui arrive dans le Grand Genève, c'est au minimum une nouvelle voiture"*, résume Sébastien Munafo. En 2022, Genève a dépassé les 100 000 frontaliers, soit une hausse de 11 % depuis fin 2019. Entre 2019 et début 2022, la population sur l'ensemble du Grand Genève a cru de 14 000 âmes. La croissance du Canton Genève s'élève à plus de 1 % chaque année.

### Changer l'usage des routes

Ces pistes ont fait l'objet d'une série d'actions en justice en vue de leur suppression, mais sans résultat à ce stade. On peut classer ces mesures comme appartenant à la fois au domaine du *pull* et du *push*. Pour les ingénieurs, et Serge Dal Busco en est un, une piste cyclable plus large réduit l'emprise de la voiture sur un axe. Elle incite aussi les habitants à faire du vélo. *"Un quart de la population est soumise à des niveaux de bruit routier qui dépassent les limites d'immission de l'ordonnance fédérale"*, pointe Philippe Gasser. La chercheuse en anthropologie urbaine Sonia Lavadinho souligne que, plus la ville est accueillante, moins il est nécessaire d'en sortir. *"Aujourd'hui nos bassins de vie de proximité se transforment mais ils ne sont pas encore assez apaisés. On ne peut guère lâcher la main de son enfant à Genève"*, dit-elle.

Philippe Gasser développe l'idée d'une utilisation différente des infrastructures routières au fil des heures ou des jours. *"Chaque année, le U lacustre [tracé routier autour de la Rade, ndlr] est fermé pour des manifestations. Cela permet de changer l'état d'esprit des lieux. La rue n'est pas qu'un tuyau à voitures, mais aussi un espace public appropriable par d'autres usages"*, défend-il. ◀

## BRUIT

## La guerre du 30 km/h

Le lobby automobile et la droite considèrent que, de façon générale, les limitations à 30 km/h doivent rester l'exception. La gauche aimerait, elle, étendre ce mode partout où les normes fédérales sur les émissions sonores sont dépassées. Le précédent magistrat en charge de la Mobilité, Serge Dal Busco, avait édicté un arrêté qui prévoyait le passage à 30 km/h de 200 axes urbains situés à proximité d'habitations. L'opération a été stoppée par six recours. Pierre Maudet a trouvé un compromis. Seule une partie des axes bénéficiera de cette mesure. Ce geste politique a été accueilli favorablement. Réduire la vitesse de la circulation dans une ville et sa périphérie, est-ce une bonne chose ? Une partie des ingénieurs en mobilité le pense. L'effet de cette mesure serait multiple : diminution du bruit, de la pollution et réduction de l'accidentologie. *“En ville, le 30 km/h est une vitesse optimale. Elle induit une meilleure fluidité et rend aussi l'usage du vélo plus sûr”*, estime **Philippe Gasser**. L'autre effet global d'une diminution de la vitesse serait de limiter le nombre de kilomètres parcourus en voiture, explique **Franco Tufo**. *“Plus un trajet proposé est possible à une vitesse élevée, plus son attrait augmente et plus il y a d'usagers”*, assure-t-il. *“Si la taille du réseau routier diminue, le trafic total diminue, indépendamment des besoins. Dans le sens inverse, le doublement d'une fréquence ferroviaire induit une hausse de fréquentation de 40 %”*, explique Philippe Gasser, ingénieur genevois formé à l'EPFL (École Polytechnique fédérale de Lausanne). Cette vision technique est contredite frontalement par la droite, qui ne s'oppose pas au passage à 30 km/h dans une partie des rues du centre-ville très exposées au bruit, mais refuse qu'on touche aux axes dits structurants. De tels ralentissements nuiraient à la fluidité du trafic. Phénomène qui aurait à son tour un effet négatif en termes de pollution. Un passage à 30 km/h aurait aussi pour conséquence de brider la vitesse de croisière des TPG et des ambulances.



Les zones 30 de Genève se multiplient. Image : Éric Roset

**Franco Tufo**, le directeur de Citec, juge aussi que ce ne sont pas les infrastructures qu'il faut changer, mais les comportements. *“En matière de mobilité, les avis tiennent parfois de la foi”*, dit-il.

### Le vélo ? “Une idée libérale”

Ces deux spécialistes rappellent que, pour atteindre le Plan climat du Canton en 2030 – soit moins 40 % de trafic –, il faudrait diminuer sensiblement les déplacements motorisés. Le vélo, électrique notamment, est une piste à suivre. Le Canton a d'ailleurs annoncé la mise en place de quatre axes forts vélo, par exemple sur le tracé entre Carouge et Croix-de-Rozon. Et il promet d'améliorer le réseau cyclable transfrontalier. *“Le vélo, c'est une idée libérale qui a été piquée à la droite par la gauche, car ce moyen de transport a toutes les vertus en matière de liberté”*, s'amuse **Franco Tufo**. Qui pose la question des choix en matière de mobilité. *“On a eu le milliard pour le tram, le milliard pour la route, mais quand verra-t-on le milliard pour le vélo ?”*, lance-t-il. La structure du Grand Genève, dénuée d'un pouvoir politique unifié, amplifierait des décisions défavorables à une mobilité plus apaisée, estime Vincent Kaufmann. *“Comme Genève dispose de beaucoup d'argent, cela ne facilite pas les choix politiques cohérents puisque l'on arrive à tout*



Genève compte une baisse des immatriculations. Mais le trafic longue distance croît. Image : Éric Roset

*se payer : des trams, des nouvelles routes, des parkings. Côté français, la rétrocession fiscale sert à financer une nouvelle autoroute [celle du Chablais, ndlr]”, tranche le professeur, qui est en outre un amateur de belles voitures.*

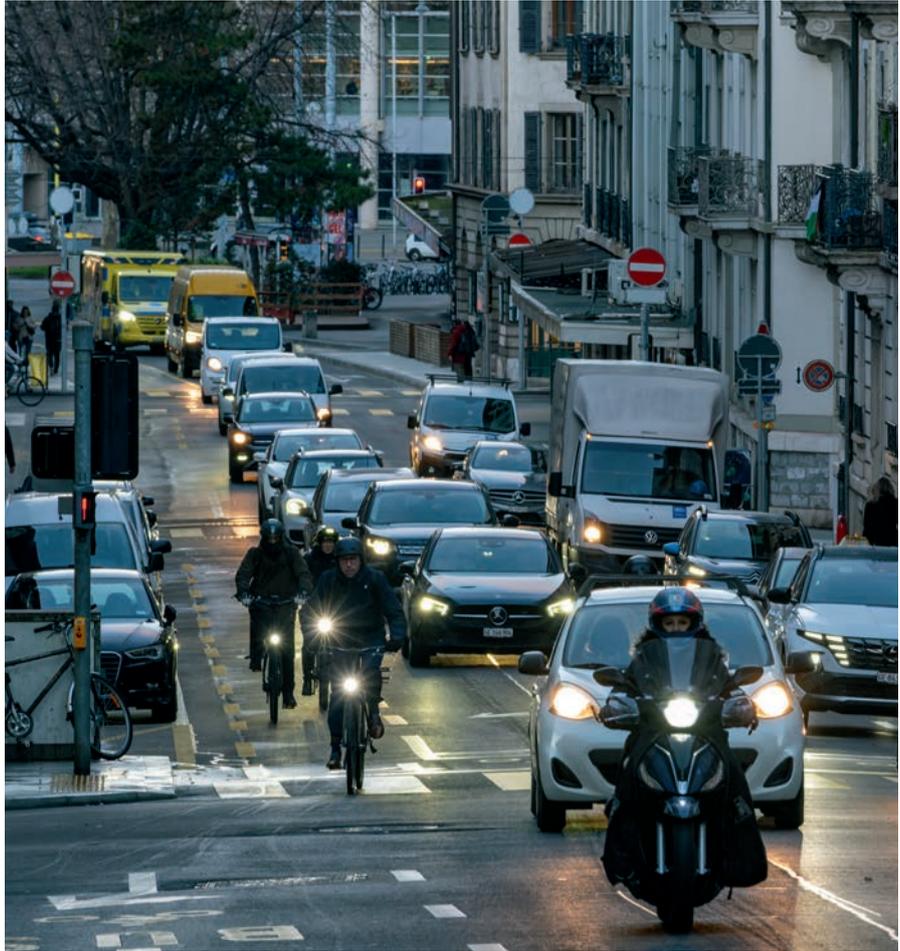
### La question centrale des parkings

La restriction du nombre de parkings est l'un des aspects les plus connus du *push*. Philippe Gasser pointe une baisse des immatriculations qui dure depuis dix ans dans le canton, sans que le volume global de places de parkings ne diminue. “Comme le taux de motorisation des ménages genevois diminue, les places de stationnement qui se libèrent sont relouées à des pendulaires, souvent de longue distance”, observe-t-il. En effet, la proportion des actifs disposant d'une place de stationnement gratuite sur leur lieu de travail a augmenté, passant de 23 % en 2010 à 33 % en 2015. Mais les normes évoluent. Le ratio de parkings souterrains par habitant a chuté des dernières années. Les promoteurs eux-mêmes ne souhaitent pas être contraints à construire en nombre de tels ouvrages souterrains, du fait de leur coût. Une idée lancée par le Canton lors de la précédente législature a été d'envisager la fiscalisation des places proposées gratuitement aux pendulaires par leur entreprise. Cette mesure a été

repoussée à condition que les entreprises mettent au point des programmes de mobilité. Ainsi, chez Infomaniak, les déplacements peu polluants sont récompensés par une prime annuelle qui s'échelonne jusqu'à 1 500 francs. Les Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) disposent aussi de leur plan mobilité et indiquent que 60 % de leur personnel a renoncé au transport individuel motorisé au profit de la marche, du vélo ou des transports publics, soit 10 % de plus qu'en 2017. Le prix du macaron est un autre de ces outils. “Le prix réel d'une place de parking dans une ville suisse est élevé et, comparativement, celui d'un macaron est très bon marché”, relève le directeur suisse de l'association actif-trafiC, Silas Hobi. D'ailleurs, il varie sensiblement selon les villes suisses. Il s'élève à 200 francs à Genève, contre 600 francs à Berne. Le Canton envisage une hausse de ce prix. Les deux-roues motorisés, dont le nombre a explosé à Genève, sont aussi dans le viseur du Canton. Dans un récent communiqué, le Département de la santé et des mobilités (DSM) dit vouloir étudier la possibilité de parkings payants pour ces véhicules, dont une petite partie contribue de façon disproportionnée au bruit routier. Un problème qui préoccupe le Canton, qui a promu une gamme d'actions contre ce phénomène, mais dont on peine à voir les effets réels.

## Le psychodrame du boulevard du Pont-d'Arve

Un exemple récent de *push* – involontaire – a eu lieu au boulevard du Pont-d'Arve, fermé six mois durant en 2023 pour des travaux, puis rouvert fin décembre. Des habitants des lieux avaient signé une pétition pour demander une réduction du trafic routier. La Ville de Genève s'était associée à cette demande. De son côté, l'association actif-Trafic a demandé de réduire l'emprise des voitures et d'ajouter une voie cyclable. Au final, le Département de la santé et des mobilités a renoncé à toute modification à ce stade. Après quoi des militants sont venus rebaptiser la rue au nom de "boulevard de la Pollution". Philippe Gasser voit dans ce statu quo "une incohérence et un manque de courage". Franco Tufo rappelle lui que la suppression d'une voie routière entraîne un report du trafic. Et que ce type de report spatial augmente encore le nombre de kilomètres parcourus, ce qui va à l'encontre d'une réduction du trafic pour le Plan climat.



Le boulevard du Pont-d'Arve, rebaptisé "boulevard de la Pollution" par des habitants du quartier.  
Image : Éric Roset

## GRAND GENÈVE

# 852 millions de francs non investis

C'est un audit international qui a passé au peigne fin 145 mesures d'accompagnement planifiées pour accompagner le Léman Express. Celles-ci concernent des aménagements en lien avec les transports collectifs, des pistes cyclables, des voies vertes, du stationnement vélos et P+R près des gares. Les mesures ont été examinées par les trois institutions supérieures de contrôle compétentes sur le Grand Genève. À savoir : la Cour des comptes du canton de Genève, la Cour des comptes du canton de Vaud et la Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes. Le paquet prévu représentait un montant de 1,142 milliard de francs suisses. Le solde non investi s'élève à 852 millions

de francs. Les mesures d'accompagnement sont soit en retard (50 %), soit abandonnées ou réaffectées (12 %). L'audit montre ainsi que les plans de mobilité employeurs, qui représentent un levier essentiel en faveur du report modal, sont trop peu développés tant dans le public que le privé. Manque aussi dans les réalisations la création de voies cyclables, notamment en direction des gares de Champel, de Cornavin et de Sécheron. Idem pour des nouvelles lignes de transports collectifs attendues dans les gares de Meyrin et Vernier. Le retard moyen des projets se monte à 42,7 mois, avec des retards allant de 5 mois à 10 ans. Tel est donc le verdict sévère des trois cours. Les retards s'expliquent principalement par un manque de maturité dans la planification des projets et par l'opposition de communes, selon cet aéroportage. Celui-ci préconise de développer les parkings P+R et d'harmoniser la tarification pour renforcer le report modal. Mais aussi, de désigner sur le territoire du Genevois français une seule autorité organisatrice de la mobilité pour faciliter la coordination avec les autres acteurs de l'agglomération.