

Touring Club Suisse, Section Genève, Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève

Service d'urbanisme
25 rue du Stand
1204 Genève

Genève, le 5 juin 2024

Concerne : Consultation Publique Plan Directeur communal 2040

Madame, Monsieur,

Par la présente, le TCS section Genève tient à vous faire part de ses observations concernant le plan directeur communal 2040 soumis à consultation publique.

Réflexions générales

Le plan directeur, ainsi que ses fiches de mise en action, tiennent très peu compte des évolutions technologiques et sociétales en matière de mobilité. Nous déplorons notamment une absence totale de stratégie en matière d'électromobilité et de mobilité de partage.

Selon nos études des tendances lourdes, l'avenir de la mobilité passe par une utilisation efficace de l'énergie, une mise en réseau intelligente des modes de transport et des services de mobilité dimensionnés selon les différents besoins. Parmi les solutions de « décarbonation » des modes de transport, la mobilité électrique, la mobilité de partage, la mobilité connectée, automatisée à la demande sont les pierres angulaires. Le retour du vélo et la valorisation de la marche à pied (les mobilités actives) jouent aussi un rôle primordial, en parallèle au développement des transports collectifs, dont les frontières avec la mobilité individuelle vont de plus en plus se diriger vers la mobilité à la demande. Le développement de la micromobilité (micro-car comme la Citroen AMI, trottinettes électriques et autres engins assimilés) est aussi un élément à prendre en compte, puisqu'elle redistribue les cartes quant à l'occupation du domaine public.

Pour réaliser les objectifs relatifs au climat et aux émissions, ainsi que les directives de la Stratégie énergétique 2050, une réduction massive des besoins énergétiques et des émissions des gaz à effet de serre est prévue. Dans le domaine des transports, la transition vers des formes de motorisation alternatives au moteur à combustion utilisant des énergies fossiles (décarbonation) est l'un des éléments clés. Disposant d'une offre de plus en plus étoffée, les voitures électriques séduisent une part croissante de la population et présentent un bilan écologique global reconnu par plusieurs études scientifiques. Cette évolution technologique touche désormais les deux-roues motorisés et va se développer au niveau de l'offre. Elle nécessite toutefois un accompagnement pour qu'elle puisse déployer tous ses effets bénéfiques. Le plan directeur 2040 manque cruellement de vision à ce niveau. Si les mesures concernant les piétons et les cyclistes sont globalement louables, celles qui concernent les transports individuels relèvent d'une parfaite méconnaissance des enjeux à venir.

« Diminuer drastiquement la place du transport individuel motorisé »

« Diminuer le stationnement en surface »

Un sondage représentatif effectué en mai 2021 confirme que les membres genevois du TCS utilisent différents modes de transports en fonction du moment et des besoins. Nous avons notamment relevé que si neuf membres sur dix disposent d'une voiture, ils ne sont que 35% à s'en servir pour se rendre au travail. Plus des deux tiers l'utilisent toutefois pour la mobilité de loisirs (68%) et d'achat (71%). En outre, 57% déclarent utiliser un vélo ou un vélo électrique régulièrement. 30% disposent d'une moto ou d'un scooter. La question du stationnement est donc au cœur de leur préoccupation, à la fois en tant que résident et visiteur.

Or, la mesure prévoit la suppression de 12'000 places de stationnement en surface, soit plus de la moitié des places existantes actuelles. L'objectif évoqué est de « réutiliser les surfaces gagnées, situées principalement sur le Domaine public, au profit des transports publics, des modes doux et de l'aménagement d'espaces publics récréatifs, apaisés et végétalisés ». Nonobstant les limites légales d'une telle mesure (évoquée dans l'encadré sous le chapitre « moyen terme »), cette vision nihiliste est inspirée par une réaffectation du domaine public pour des infrastructures ne répondant à aucune vision liée aux besoins futurs de la mobilité. Nous déplorons l'absence de bornes de recharge rapide sur la voie publique, de places dédiées à la mobilité à la demande et de partage et de réflexion globale sur une requalification globale des besoins, inspirées par les futurs modes de consommation de la mobilité.

Il est ensuite évoqué que « La stratégie de stationnement doit également considérer les 2-roues motorisés (2RM) au même titre que les voitures individuelles compte tenu du fait que leurs émissions en matière de bruit et de GES sont globalement équivalentes voir plus importantes, ramenés au nombre de personnes transportées ». Ces allégations ne tiennent absolument pas compte des progrès technologiques et de la décarbonation progressive que va aussi connaître le parc des deux-roues motorisés. On parle ici d'Horizon 2040 avec une vision des années 80. C'est toute la faiblesse de cette fiche d'action qui fait le procès du transport individuel motorisé, sans aucune connaissance de son évolution en cours. Dans quelques années, l'intégralité des 2RM seront électrifiées.

« Diminuer les gabarits de chaussées »

Nous comprenons la nécessité de mettre en cohérence la carte LMCE et celle de la hiérarchie du réseau routier, mais regrettons l'absence de désignation des axes routiers structurants en accord avec l'art. 7 al. 4 let. b de la LMCE «[En zone II :] des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé ». Ces routes à orientation trafic à l'intérieur des localités devront être limitées à 50 km/h et non à 30km/h. C'est ce que demande la motion du Conseiller national lucernois Peter Schilliger, adoptée définitivement par le Parlement fédéral le 6 mars dernier qui est également conforme à la volonté du peuple.

Pour rappel, en 2001 déjà, tous les cantons et une écrasante majorité populaire (79,7%) avaient rejeté l'introduction généralisée de la limitation de vitesse à 30 km/h à l'intérieur des localités. Depuis, l'opinion de la population n'a pas changé. Le dernier sondage représentatif de l'institut LINK avait montré en mars 2023 que les deux-tiers des habitants des dix plus grandes villes de Suisse étaient opposés à la généralisation du 30 km/h en milieu urbain. Le même sondage montrait que 78% à 90% des habitants des villes se disaient satisfaits du régime de vitesse différencié 50-30 km/h.

Nos propositions à intégrer dans le volet mobilité

Accompagner l'évolution des besoins des habitants

De manière générale, le TCS Genève estime que pour les nouveaux projets de construction, le ratio minimum de places de parking par appartement doit être rehaussé, afin de répondre à l'évolution des besoins de ses occupants. De récents projets sous-dimensionnés provoquent désormais des problèmes de parking sauvage environnants, à mesure que les familles se sont agrandies. Une observation montre que 90% des foyers sans voitures sont des foyers à une, voire deux personnes, mais que ceux-ci acquièrent majoritairement une voiture lors de la naissance d'un enfant.

L'accès aux bornes de recharge, un enjeu majeur

Selon le TCS Genève, le PDCom est un point d'entrée clé pour accompagner la transition énergétique en cours. Selon l'Office fédéral de la Statistique (OFS), le canton de Genève est celui qui compte la plus grande proportion de ménages de locataires, soit 78%, contre 60% de moyenne en Suisse. En parallèle, l'essor des véhicules électriques connaît à Genève une progression régulière, avec une multiplication par dix en dix ans. Actuellement, toutes catégories confondues, environ 1500 véhicules électriques sont immatriculés à Genève. En 2023, la part de voitures de tourisme électriques à batterie électrique (BEV) sur le total des nouvelles immatriculations était de 14.4%.

L'accès aux bornes de recharges est donc un enjeu majeur sur notre territoire. Pour le TCS, il est urgent d'agir tant dans l'espace public que privé. La mise en place et le développement d'un réseau de recharge intelligent et tourné vers l'avenir doivent être soutenus financièrement à tous les niveaux politiques (communes et canton). Il est indispensable, à l'images des autres villes suisses et européennes, de prévoir l'installation de bornes électriques sur la voie publique.

S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale

Pour le TCS Genève, il est primordial de chercher les moyens d'utiliser l'offre de stationnement existant de manière plus efficiente. Des projets pilotes sont en cours (accès connecté à des parkings privés). Les autorités sont invitées à jouer un rôle de facilitateur et de soutien à des projets concrets qui pourraient à terme permettre aux visiteurs d'accéder à des parkings sous-exploités ou à des résidents de pouvoir bénéficier dans des quartiers existants de la logique de parkings mutualisés qui sont actuellement développés dans les nouveaux quartiers.

Accompagner les nouvelles formes de mobilité

Le TCS Genève propose plusieurs pistes de mesures pour accompagner harmonieusement l'émergence de nouvelles formes de mobilité en offrant les solutions de stationnement dont elles auront besoin.

- Mener une étude appliquée de définition des besoins qui soit ensuite partagée publiquement.
- Adopter une réflexion sur les emplacements dévolus à l'autopartage sous toutes ses formes, en anticipant les besoins d'avenir (recharge et navettes automatisées).
- L'évolution technologique des deux-roues motorisés (décarbonation) en étudiant les possibilités d'adopter un traitement égal entre vélo, vélo électrique et deux-roues motorisés.
- Évaluer l'impact d'une augmentation du nombre de vélo-cargos (privés ou en libre partage).

Déterminer une véritable stratégie de la mobilité de partage

Les offres de mobilité partagée recèlent un grand potentiel pour organiser les transports de manière plus respectueuse de l'environnement, plus efficace économiquement et plus équitable socialement. Le rôle de la mobilité partagée dans la politique et la planification

des transports doit être constamment valorisé afin d'exploiter pleinement ce potentiel de durabilité à l'avenir.

Le partage des véhicules, des trajets et des aires de stationnement permet une utilisation efficace des infrastructures de circulation stationnaire et mobile. La mobilité partagée doit donc être privilégiée en conséquence lors de l'affectation des surfaces, p. ex. par la promotion des places de stationnement, par l'utilisation conjointe des surfaces des transports publics et par une connexion systématique aux plaques tournantes. Les instruments du droit de la construction et de l'aménagement du territoire peuvent également encourager le développement et l'utilisation de la mobilité partagée sur des terrains privés. L'administration communale doit quant à elle donner l'exemple et développer des approches innovantes d'utilisation de la mobilité partagée pour les collaborateurs, par exemple en octroyant des budgets de mobilité multi-offres.

Nous invitons la Ville de Genève à se rapprocher du canton, qui vient d'intégrer un programme financé par l'Office fédéral de l'environnement dédié au développement de la mobilité de partage, porté par l'Académie de la mobilité du TCS.

En vous remerciant d'avoir bien voulu prendre connaissance et, nous l'espérons, en compte nos observations, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations respectueuses,

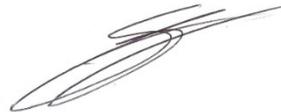
Touring Club Suisse



François Membrez

Président, section Genève
Genève

Touring Club Suisse



Yves Gerber

Directeur, section