

# Atelier mobilité



# Passages frontières 2002 - 2011

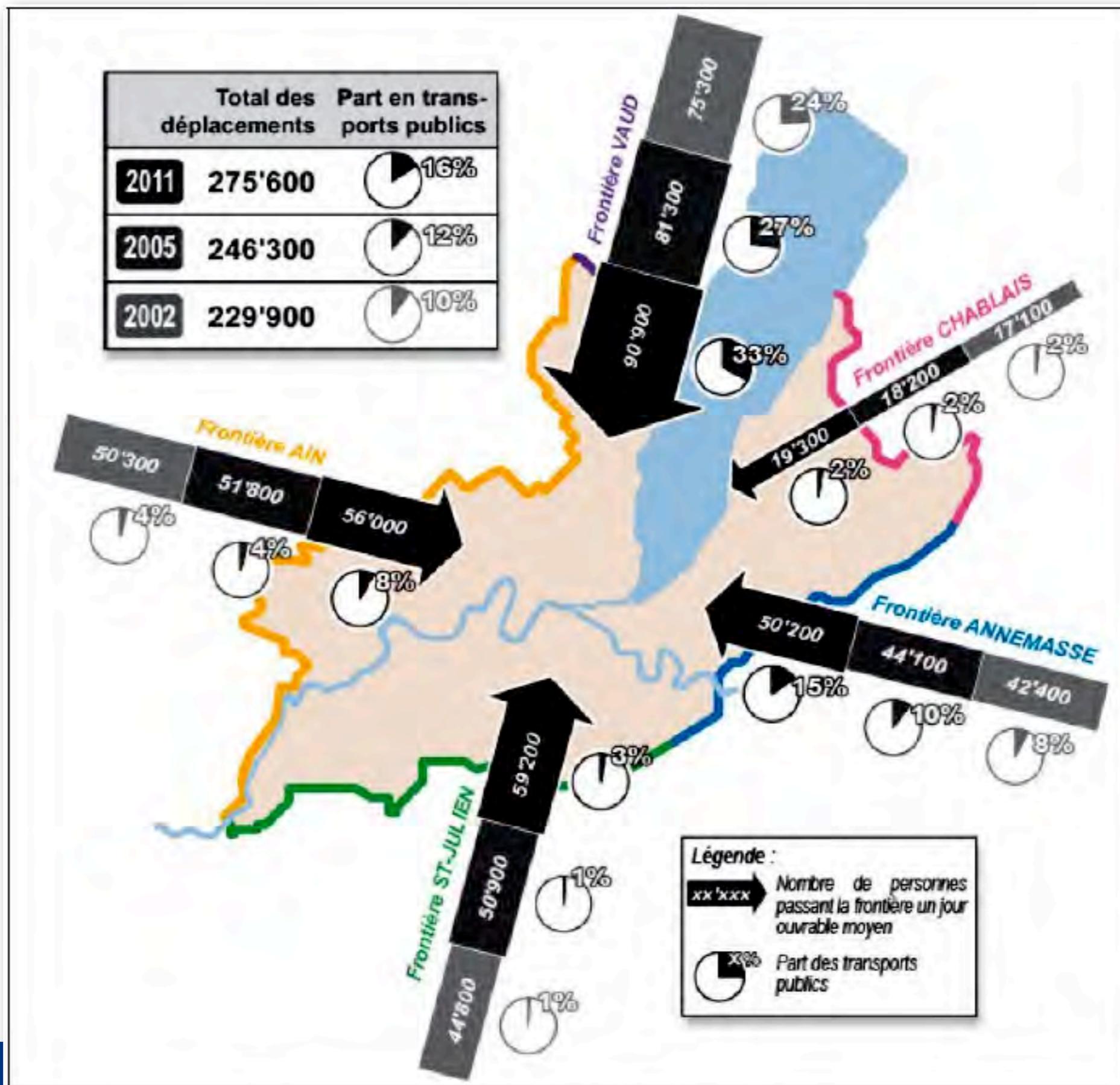


Figure 101: Évolution des déplacements aux frontières du canton 2002-2005-2011

## Déplacements entrants: comparaison par moyen de transport

### Transports individuels

(voitures et motos-scooters)

232'000 personnes en 2011



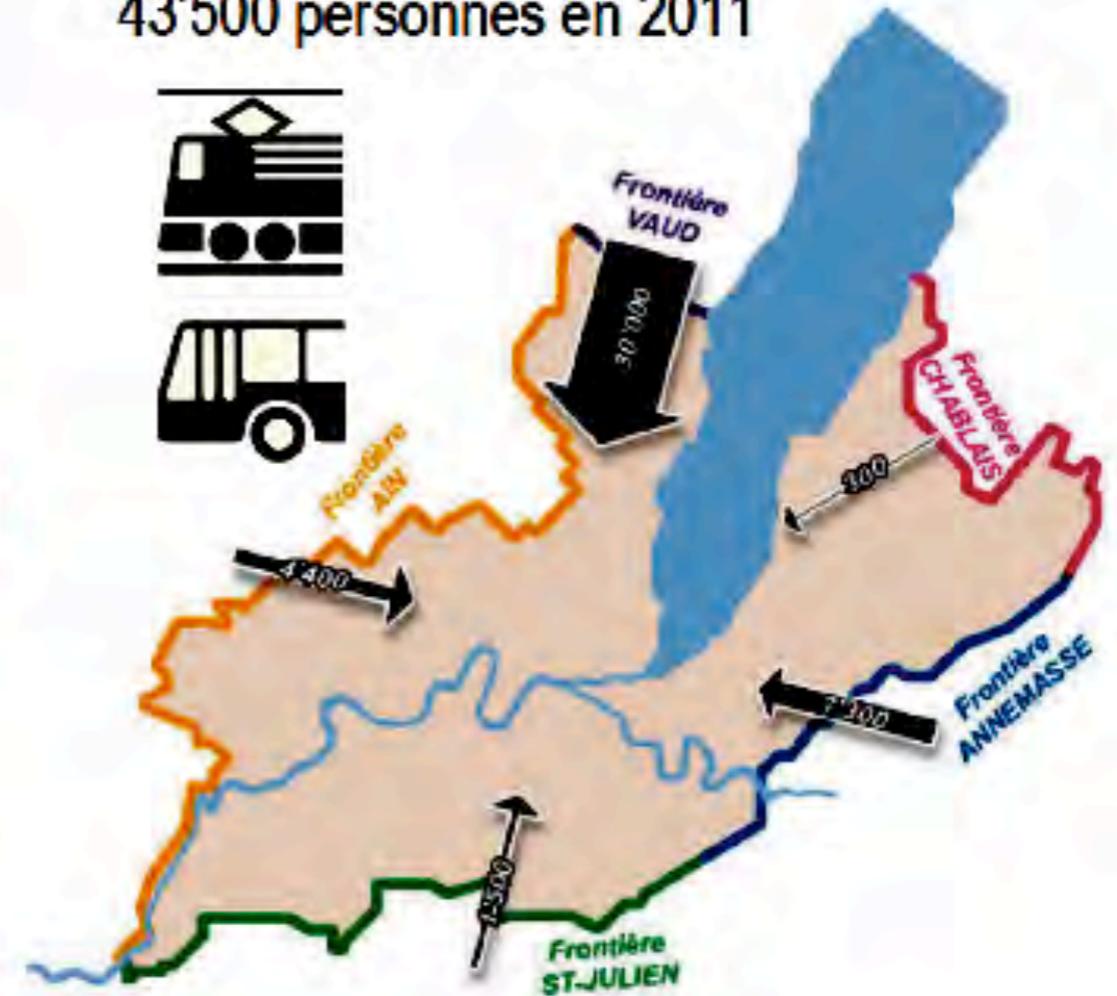
**CRFG**

comité régional franco-genevois  
www.crfginfo.org

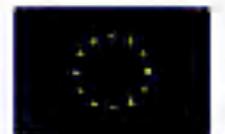
### Transports publics

(trains et lignes de bus transfrontalières)

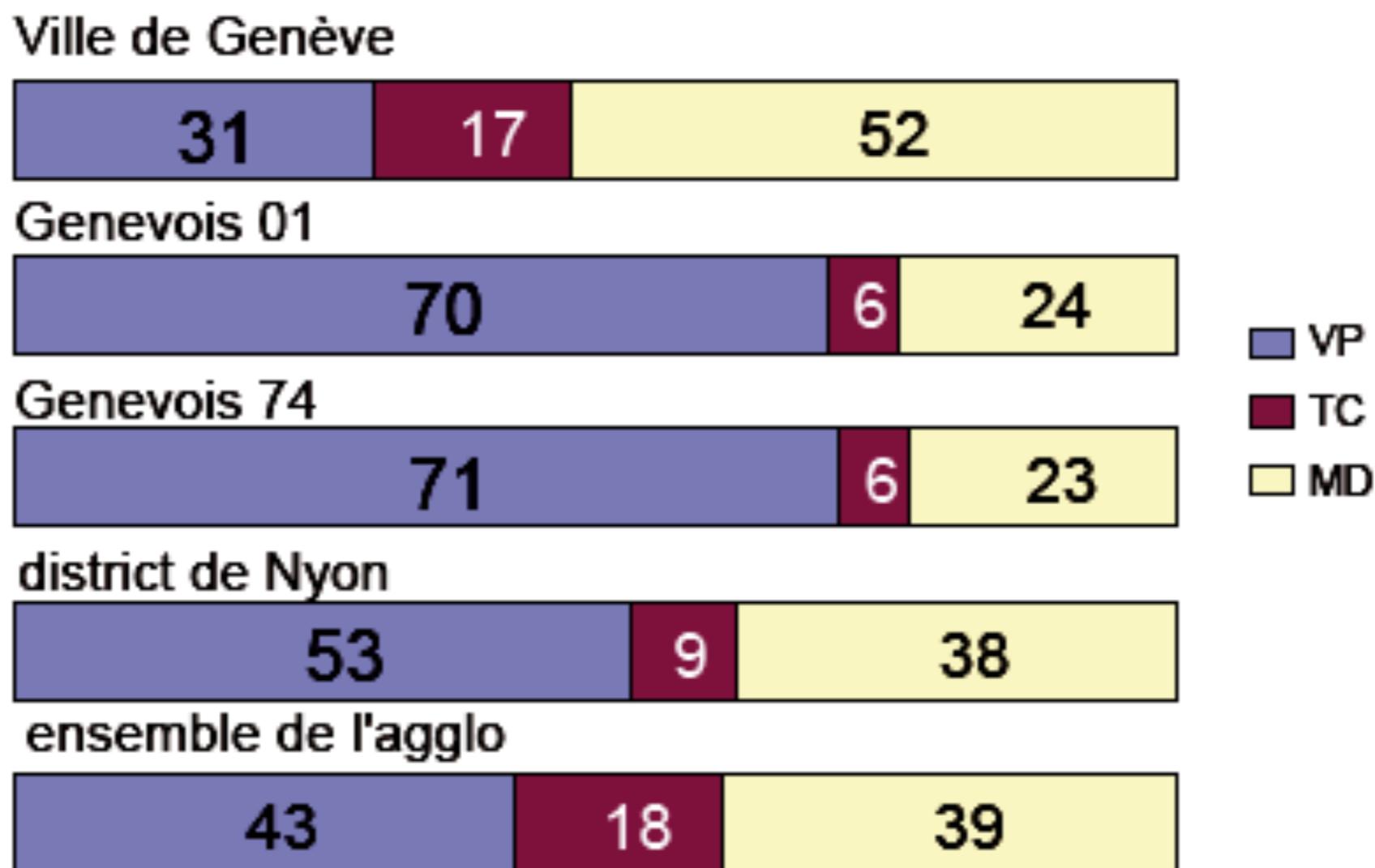
43'500 personnes en 2011



**Interreg**  
FRANCE-SUISSE



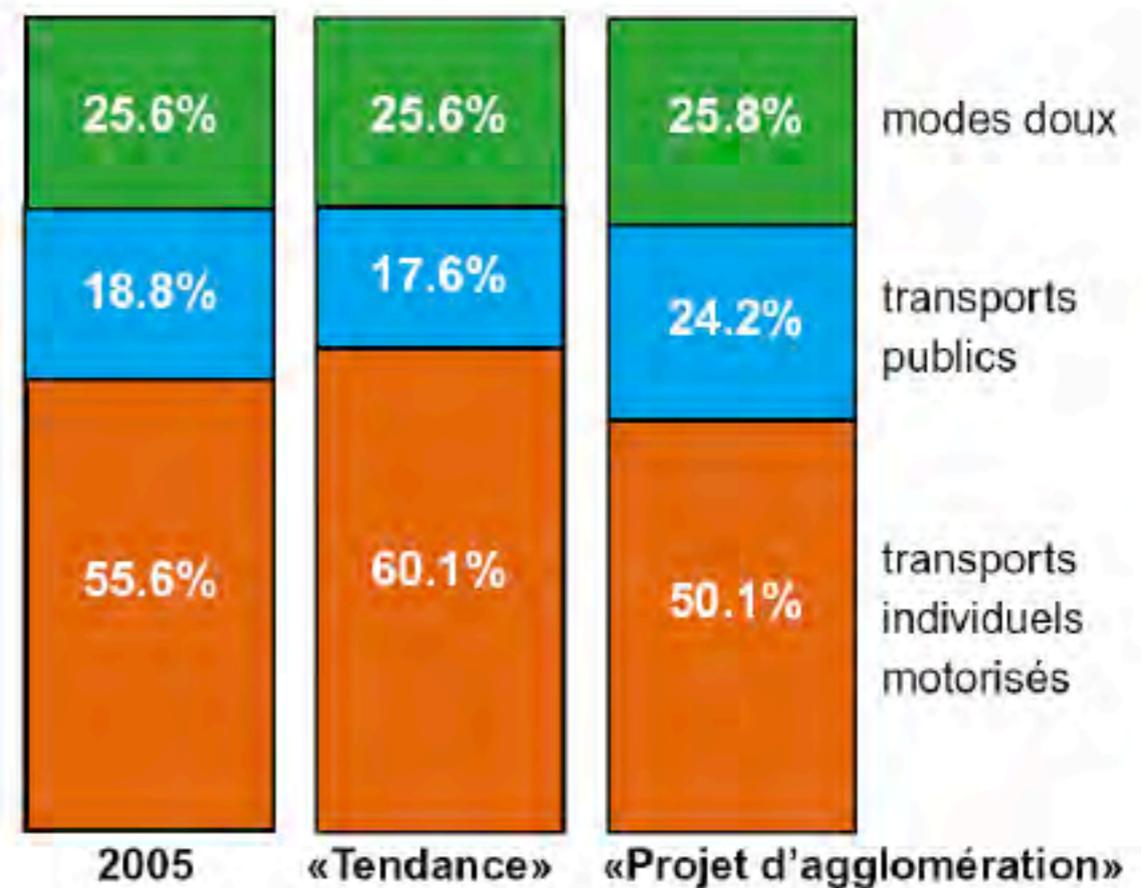
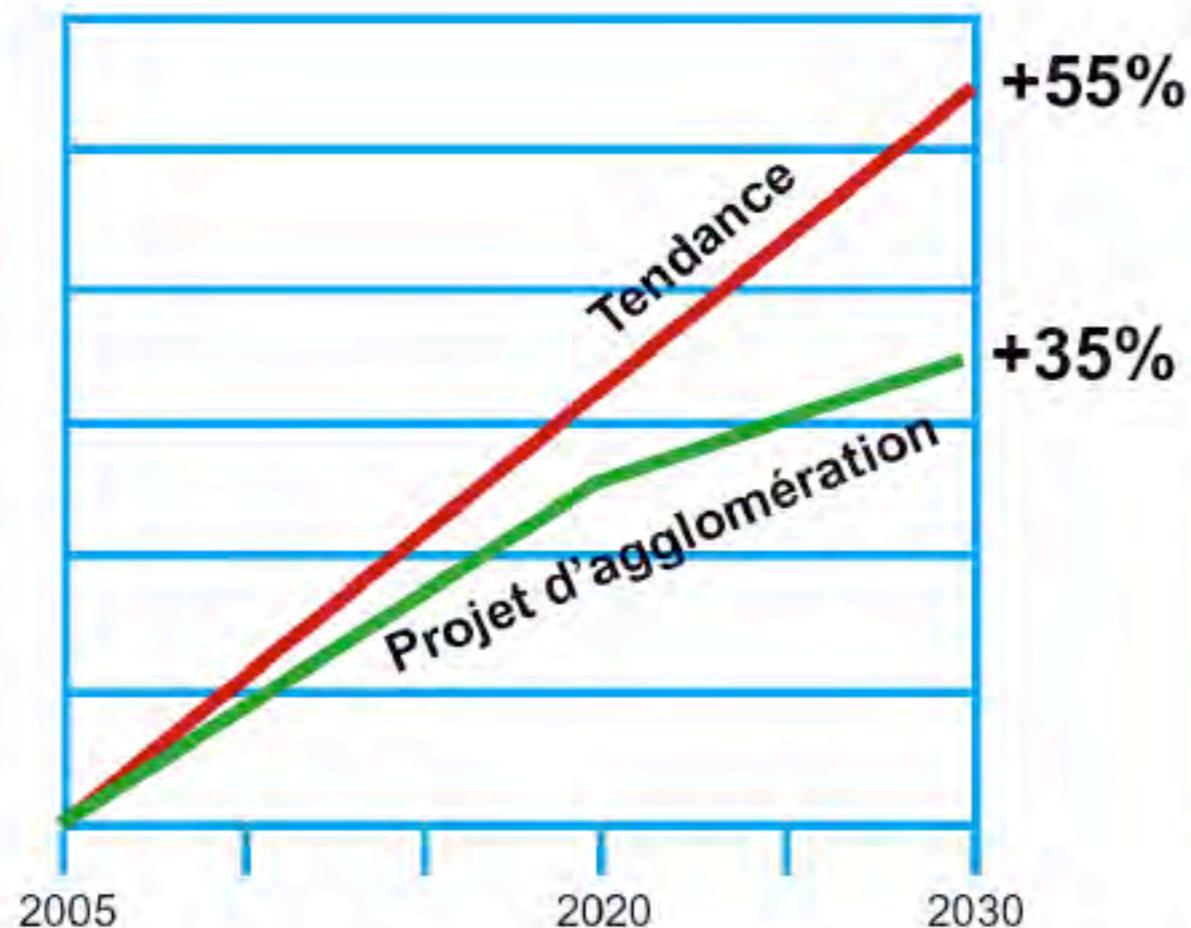
# Grand Genève : part modale



*Répartition modale des déplacements selon les territoires en 2009 (source MMT)*

# Croissance de la mobilité

## Une croissance attendue de la mobilité



# Schéma ferroviaire 2030

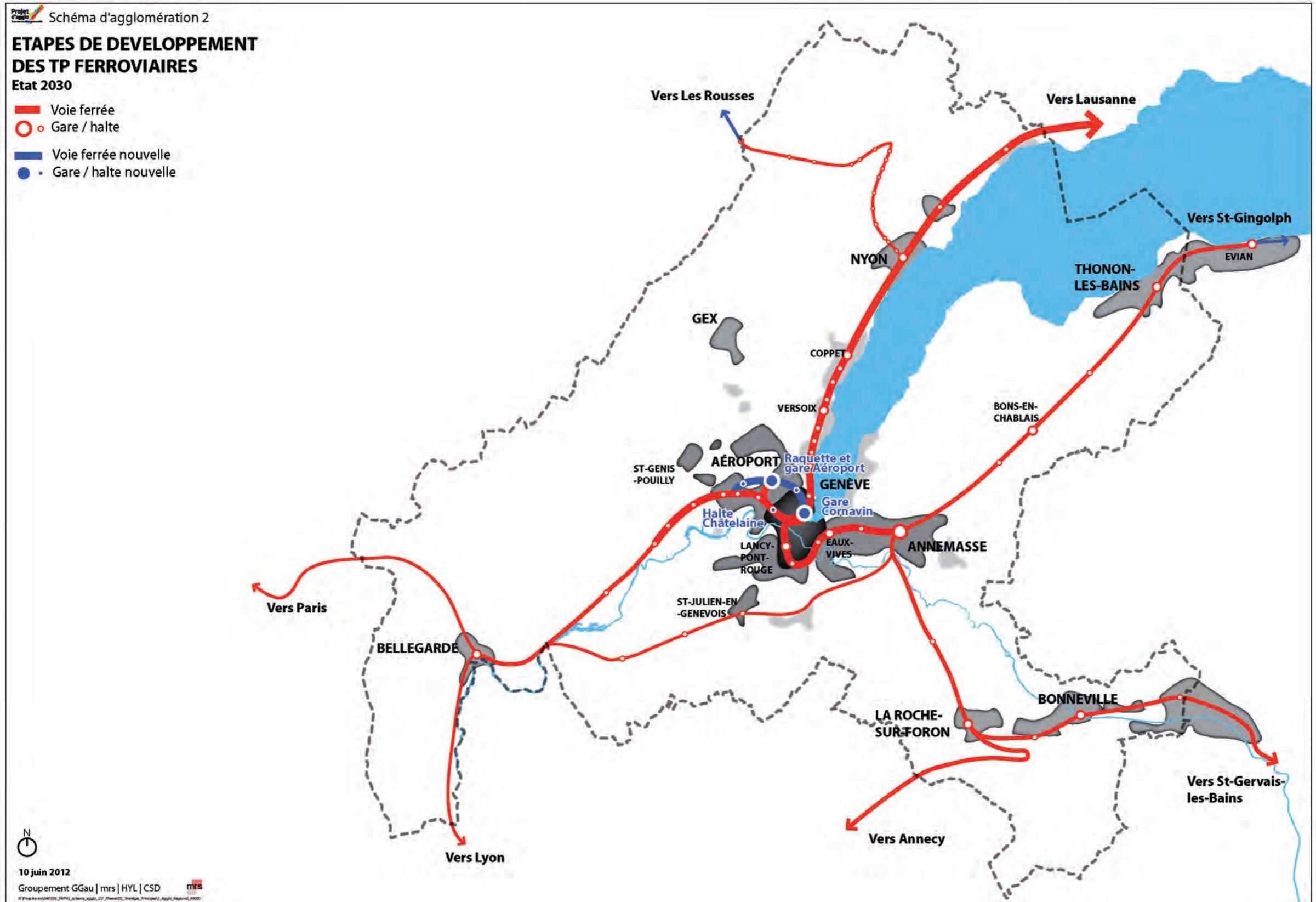


Figure 94 : Cartes du phasage des grandes infrastructures de transport ferroviaires à l'échelle de l'agglomération

# Schéma ferroviaire 2030 +

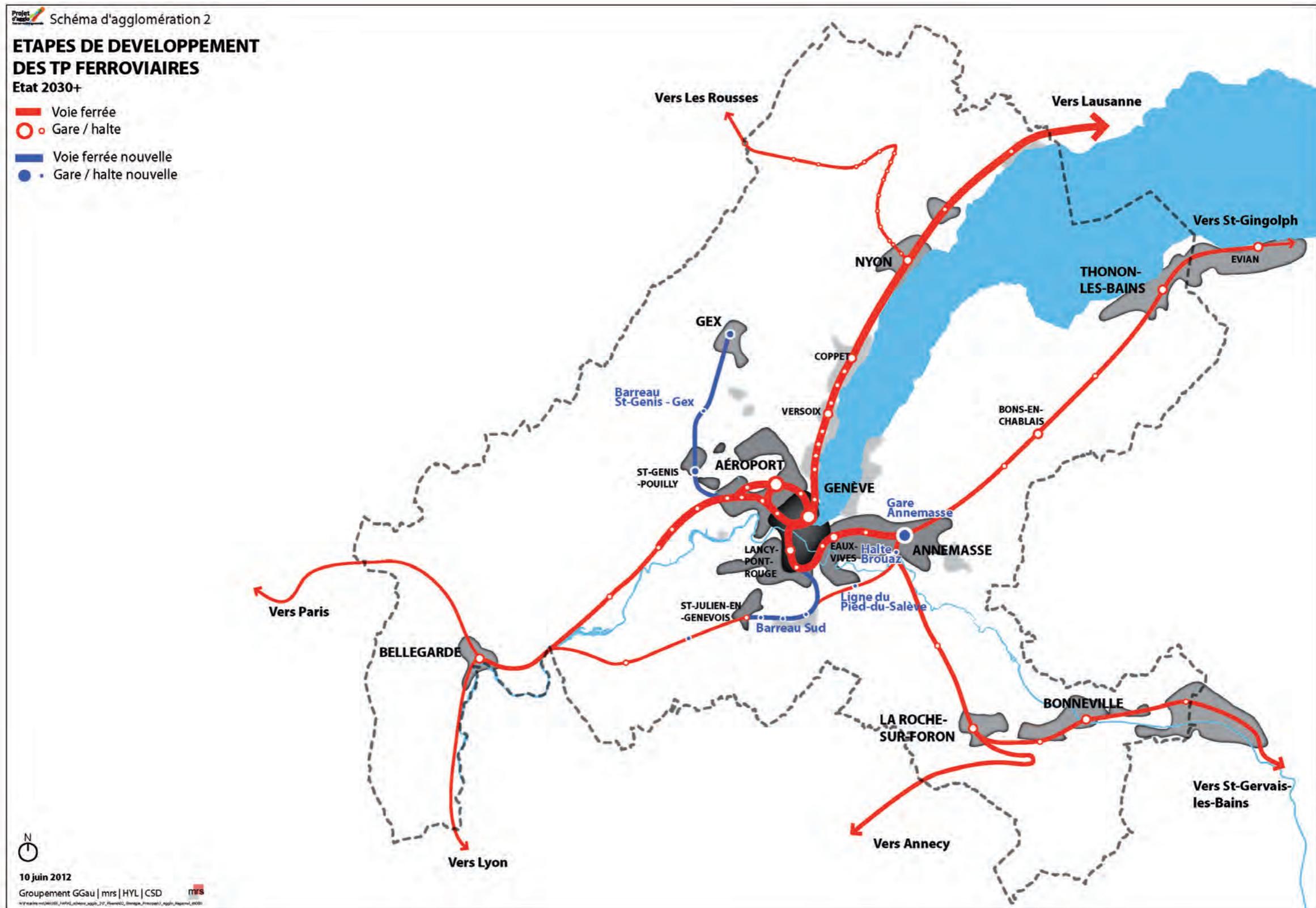


Figure 94 : Cartes du phasage des grandes infrastructures de transport ferroviaires à l'échelle de l'agglomération

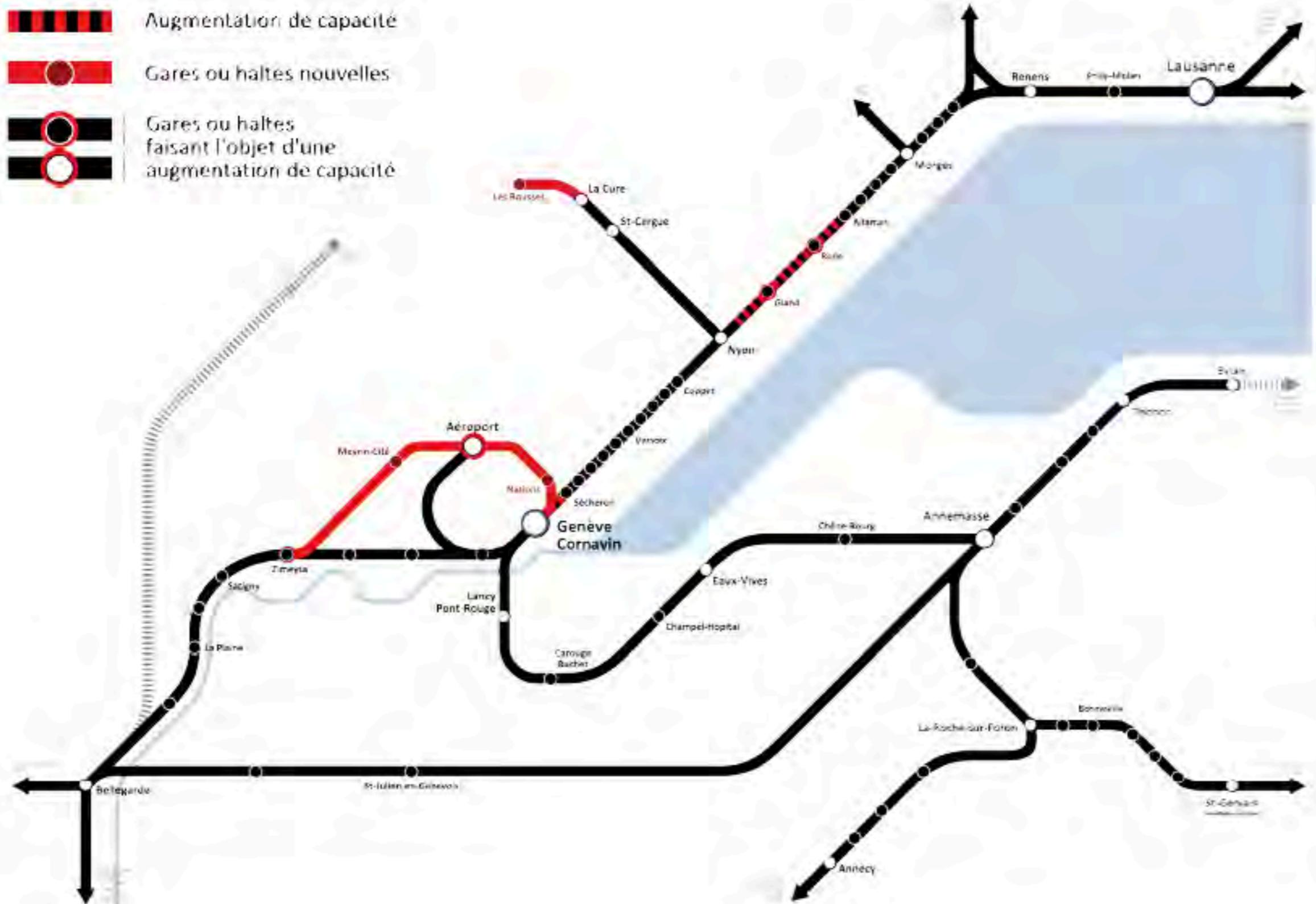
## Offre 2020



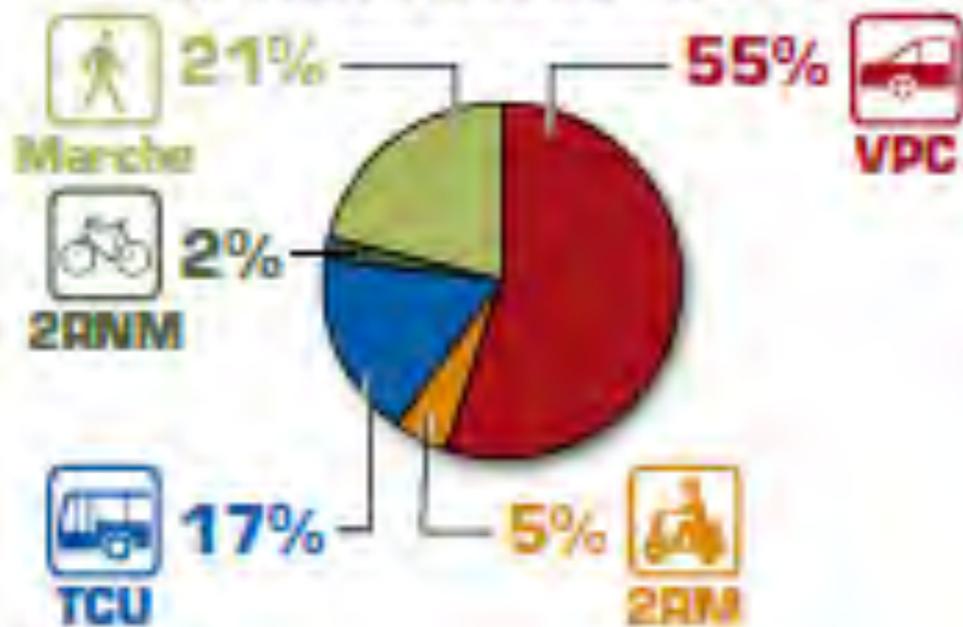
source : STP, DGM, Etat de Genève

# Projet d'infrastructure : horizon 2030

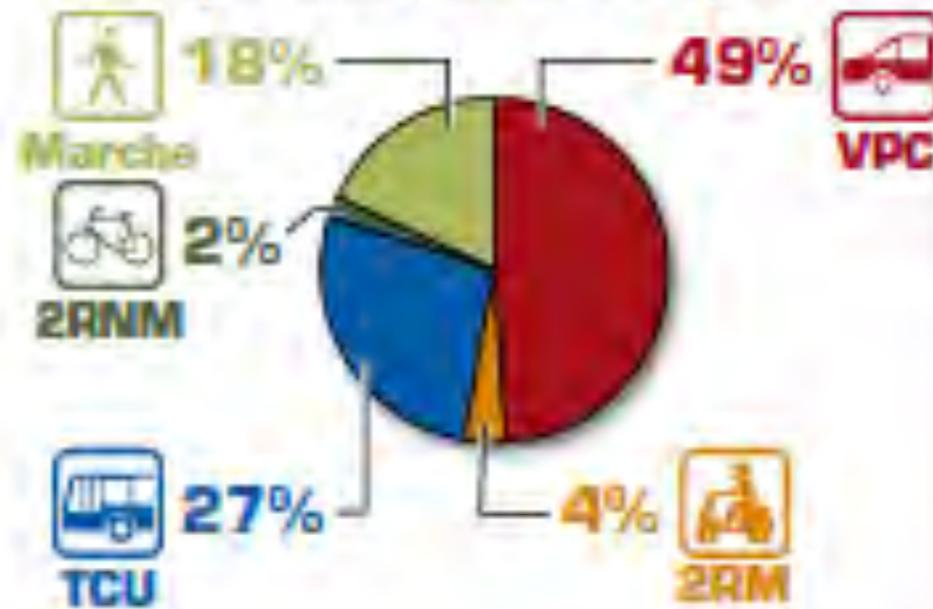
-  Ligne nouvelle ou réouverte
-  Augmentation de capacité
-  Gares ou haltes nouvelles
-  Gares ou haltes faisant l'objet d'une augmentation de capacité



### Répartition modale moyenne



### Répartition modale moyenne



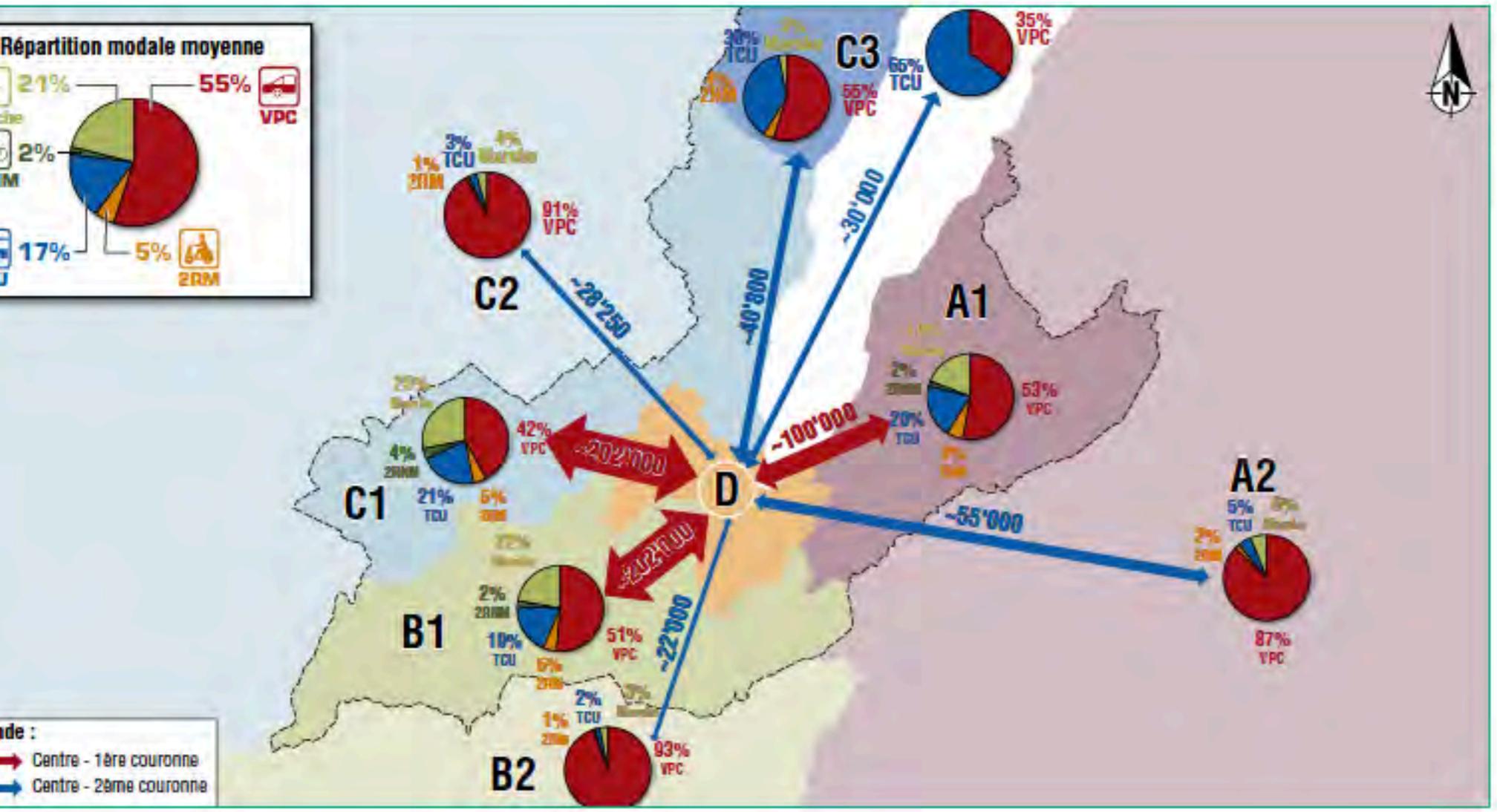
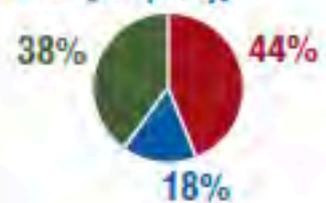
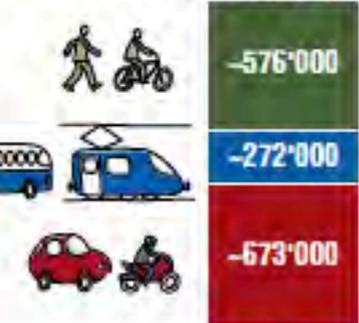


Figure 14  
Répartition modale des déplacements entre les secteurs de l'agglomération et le centre en :

Aujourd'hui [dépl./j]

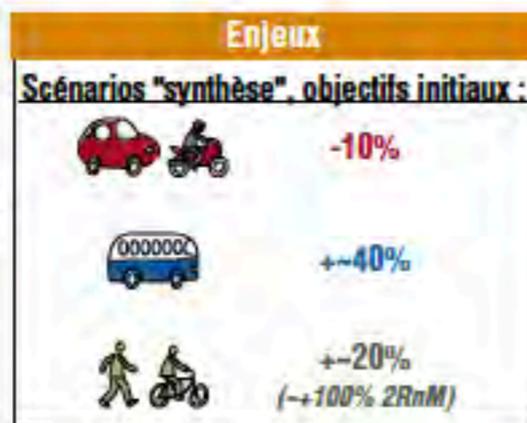


~1'521'000 dépl./j

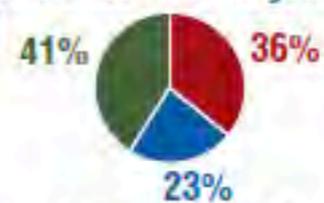


MMT 2009\*

\* corrigé avec les données de l'enquête aux frontières 2011 pour les déplacements en échange avec le District de Nyon et le reste de la Suisse



Scénarios 2030 : "Synthèse"  
[dépl./j]



~1'706'000 dépl./j

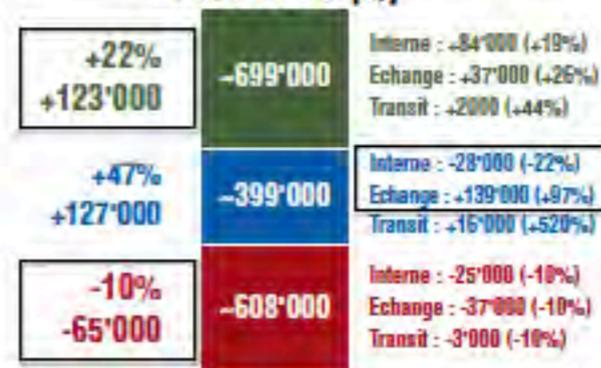


Figure 19

Répartition modale pour le cen

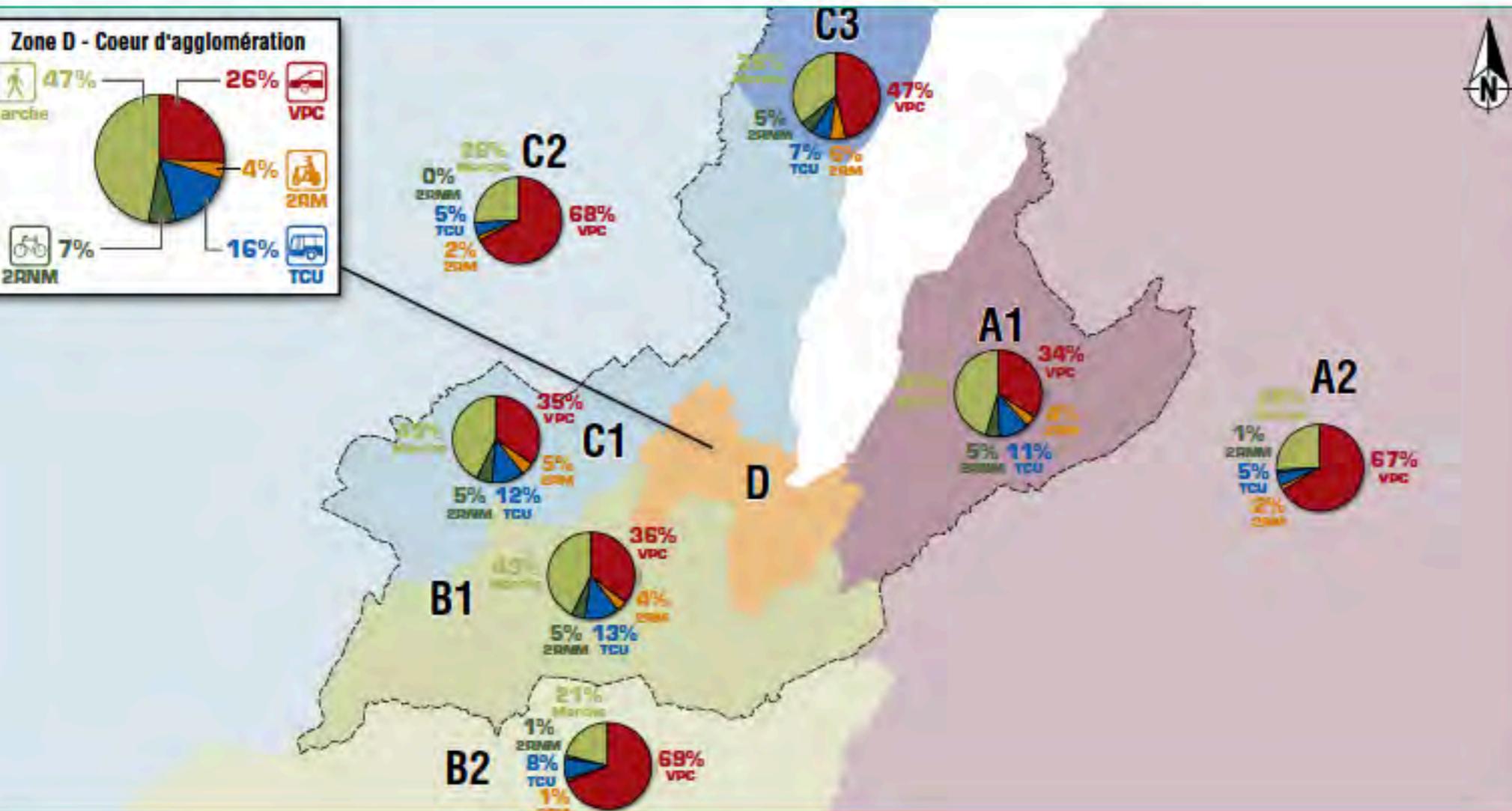


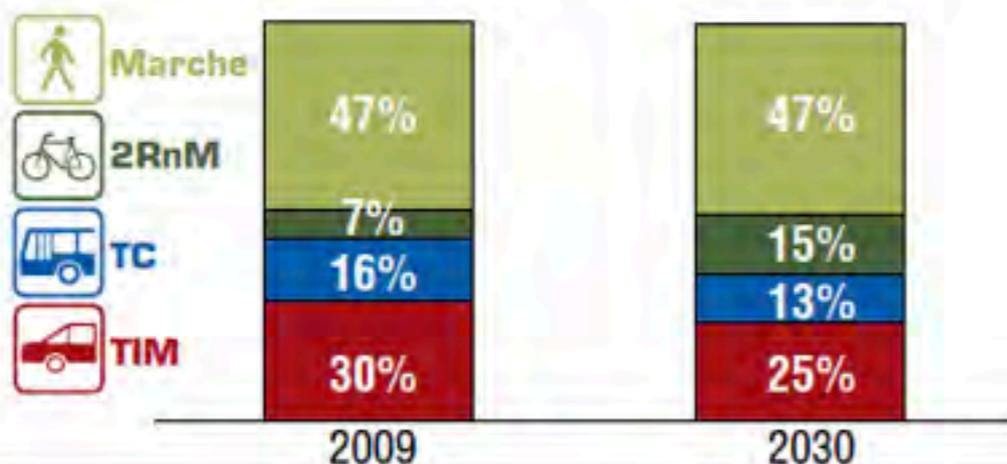
Figure 10  
Répartition modale  
des déplacements internes  
aux secteurs de l'agglomération  
en 2009

Figure 18

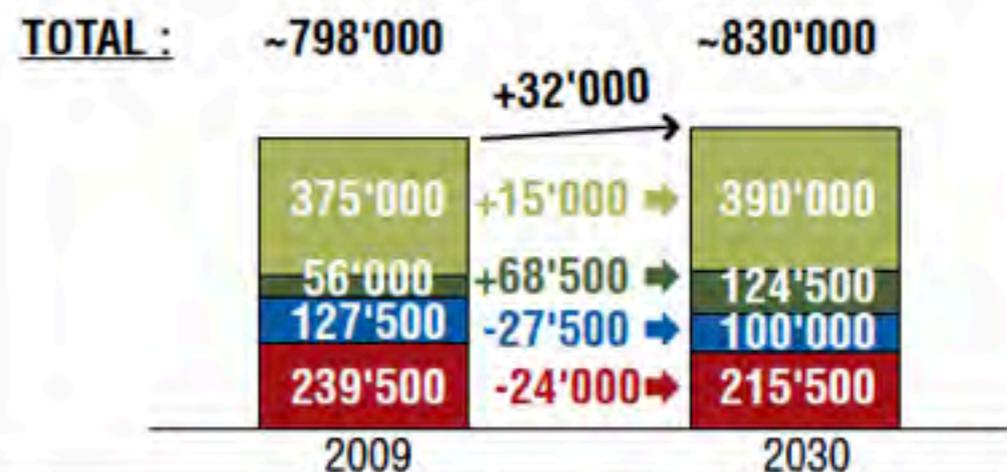
Synthèse des objectifs quantitatifs

dans le centre

Répartition modale (%)

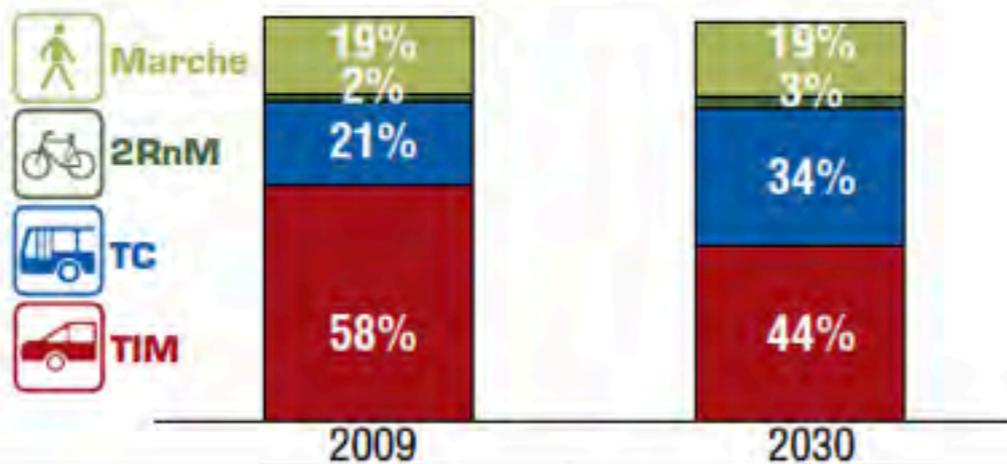


Demande (dépl.)

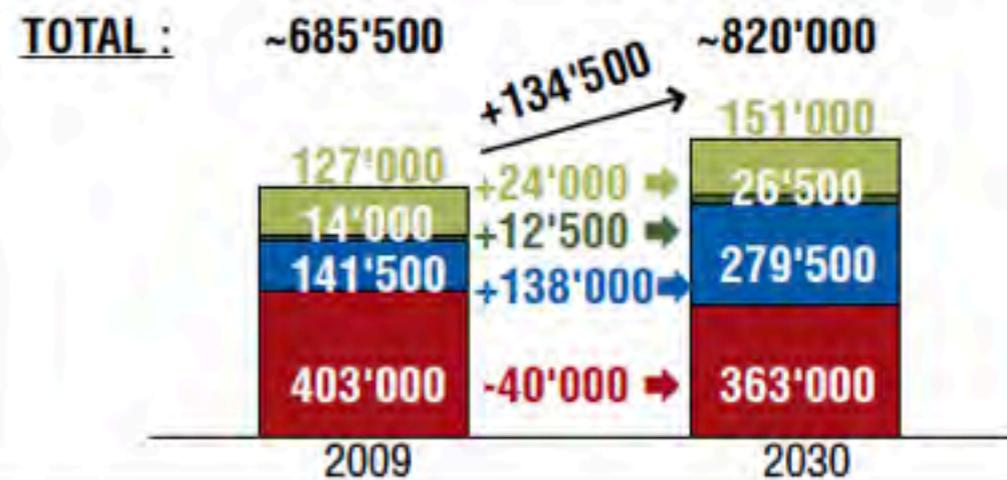


en relation avec le centre

Répartition modale (%)

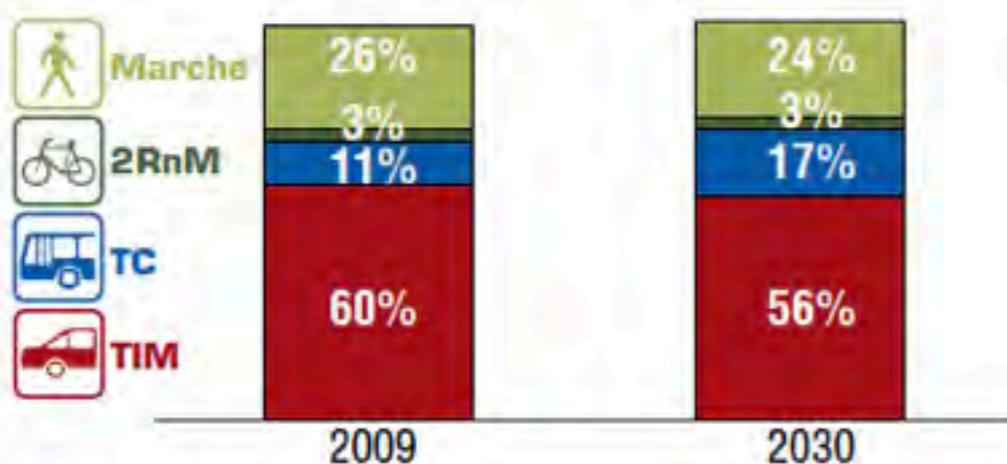


Demande (dépl.)



dans la périphérie

Répartition modale (%)



Demande (dépl.)

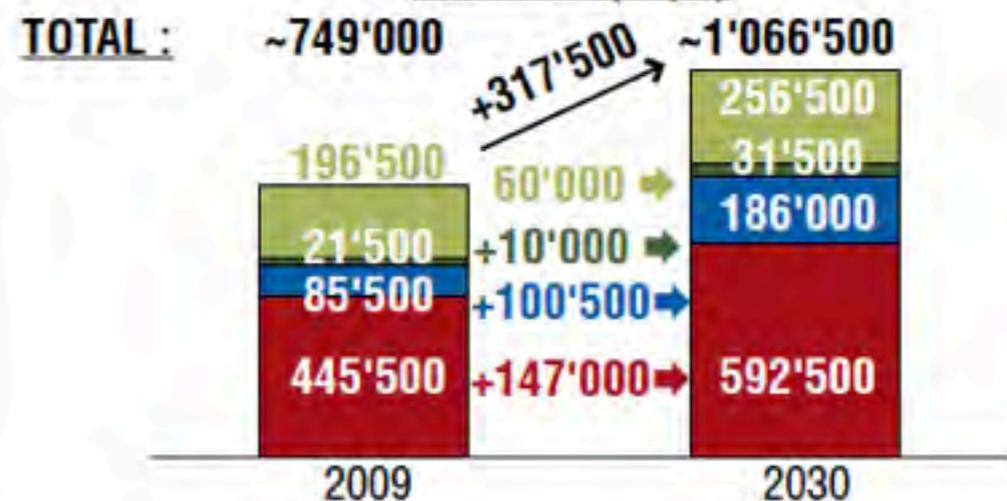
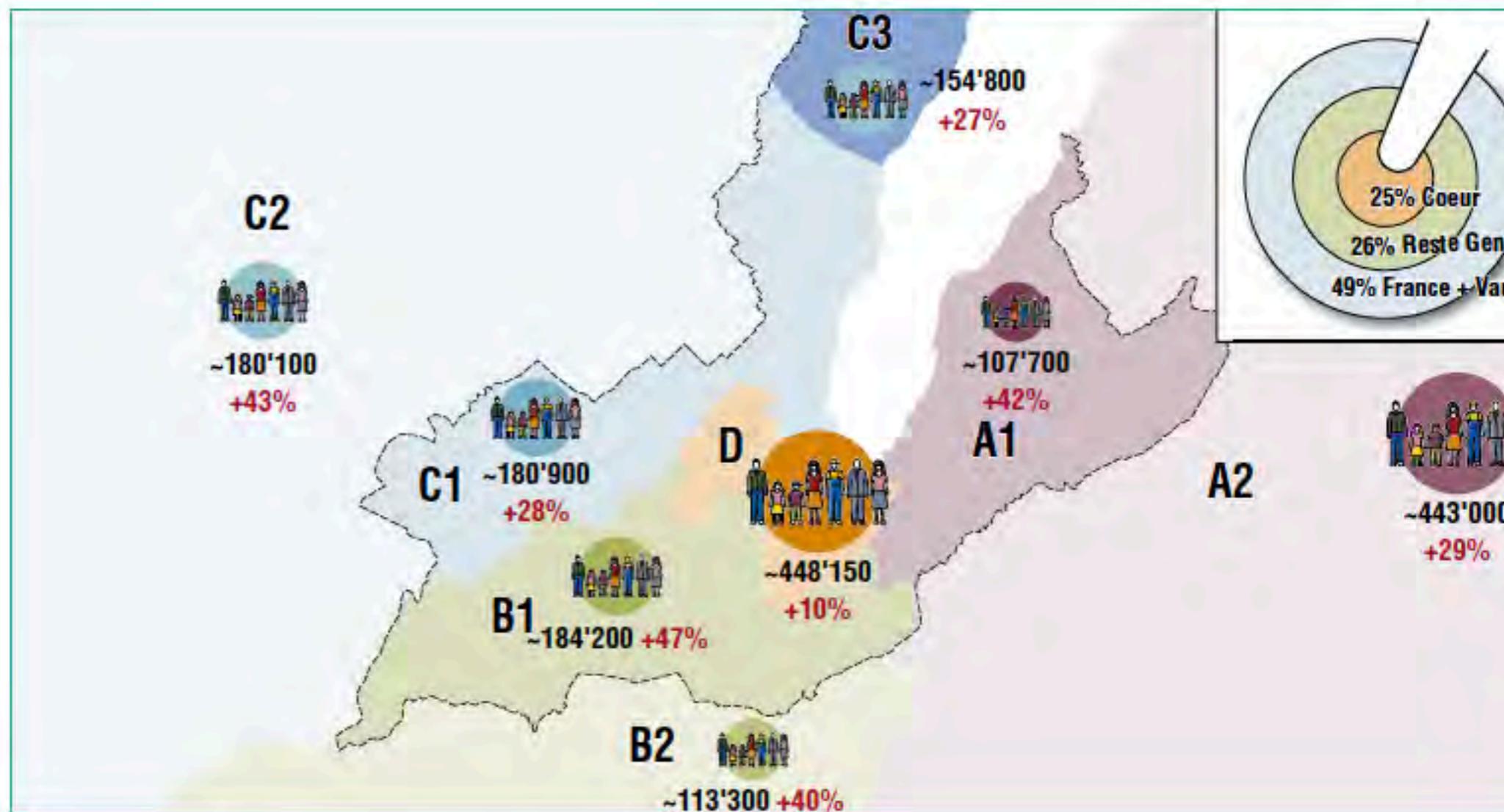


Figure 8  
Répartition des habitants et emplois en 2030, par secteurs de l'agglomération



# +86 %

De 2006 à 2010, une augmentation de l'offre sur la ligne de La Plaine de 27 % exprimée en trains/kilomètres s'est traduite par une augmentation de 86 % de la demande exprimée en voyages/kilomètres.



# 49 500

En 2011, le nombre de motos en circulation dans le canton de Genève (en 2001 il était de 36000, soit une augmentation d'environ 40%).



# 30%

des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3 km. 45 % sur des distances inférieures à 5 km. 10 à 15 km c'est la zone d'attractivité des vélos à assistance électrique.



# 36%

La part des ménages sans voiture en Ville de Genève en 2005, 24% dans l'ensemble du canton.



# 42%

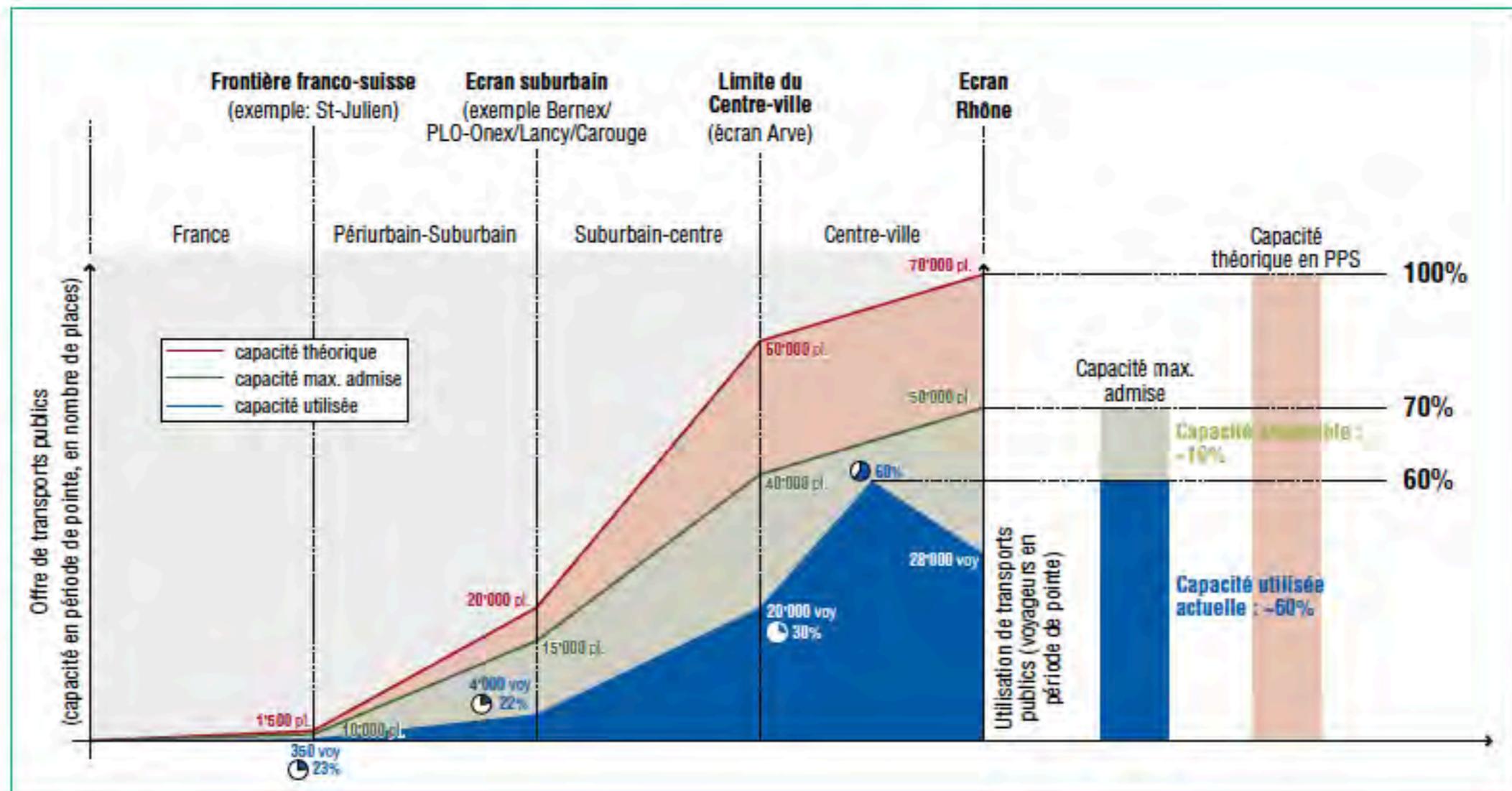
Part modale de la marche. Le mode le plus utilisé à Genève pour l'ensemble des déplacements. C'est une des parts modales mobilité douce la plus élevée de Suisse.

La part modale des transports individuels motorisés est passée de 44 % à 41 % entre 2005 et 2010.



Figure 36  
**Estimation des coûts  
 investissement nécessaires,  
 en mio de CHF**

	2015-2018	2019-2022	→ 2030
<b>Projets trams</b>	210	455	à définir
<b>Projets ferroviaires</b>	115	à définir	3000
<b>Projets Trolleybus, bus</b>	65	100	à définir
<b>Projets d'interfaces</b>	90	65	à définir
<b>Projets MD</b>	160	65	à définir
<b>Projets de requalification</b>	115	15	à définir
<b>Projets routiers</b>	80	150-200	> 3500
<b>Total</b>	<b>835</b>	<b>850-900</b>	<b>&gt; 7000</b>



# En 2030, 100'000 voyageurs par jour entre Lausanne et Genève

2000

> 25'000 voyageurs/jour entre Lausanne et Genève



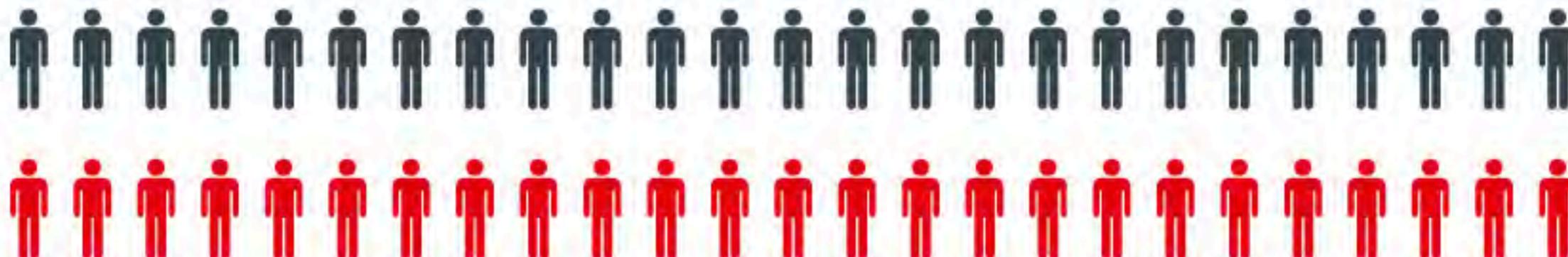
2010

> 50'000 voyageurs/jour entre Lausanne et Genève



2030

> 100'000 voyageurs/jour\* entre Lausanne et Genève



= 2'000 voyageurs/jours (TJM)

\*Prévisions selon scénario de croissance maximale.

# TP urbains (trams etc) : 2020

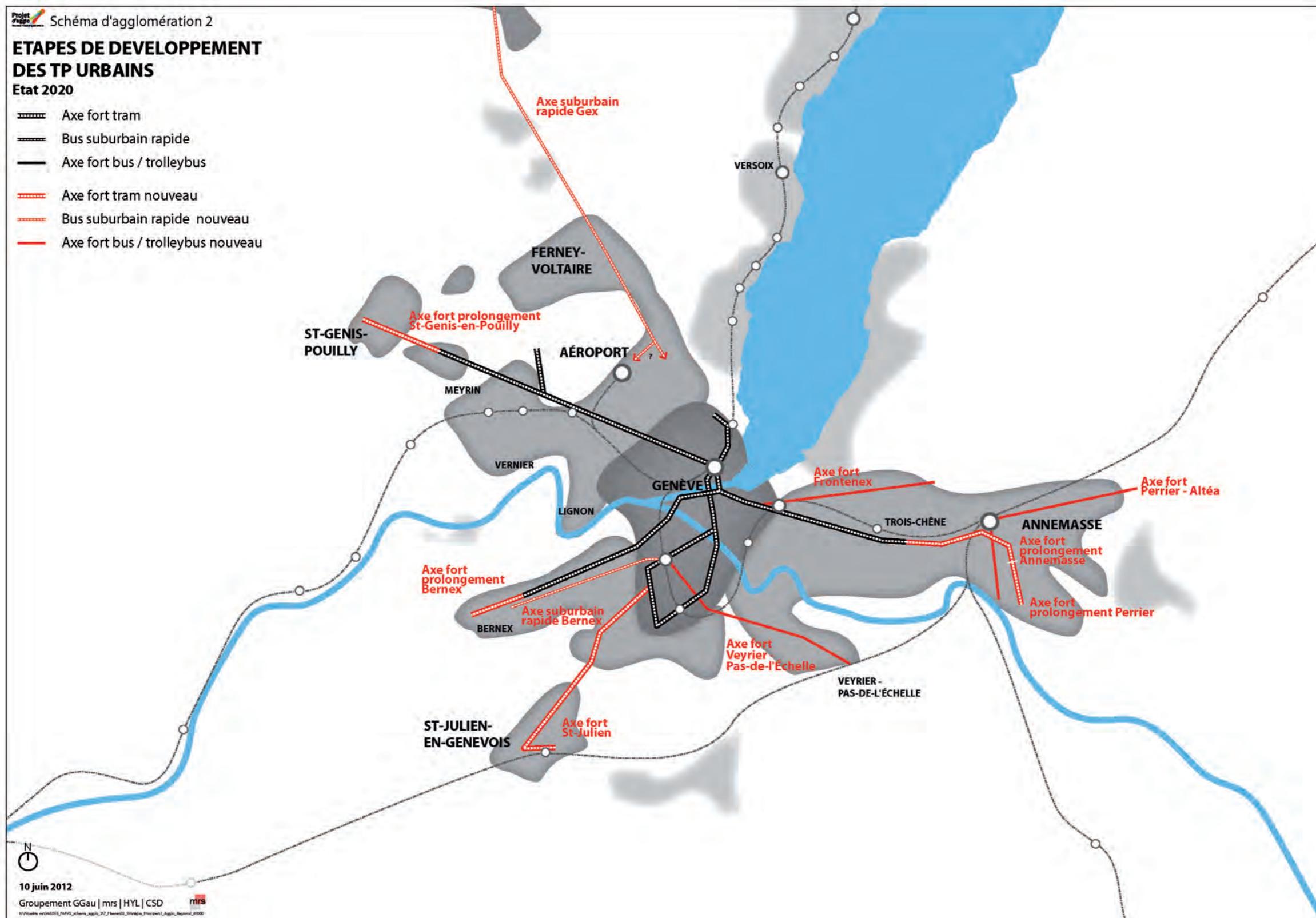


Figure 97 : Cartes de phasage du développement du réseau des axes forts et des bus suburbains à l'échelle de l'agglomération centrale

# TP urbains (trams etc) : 2030

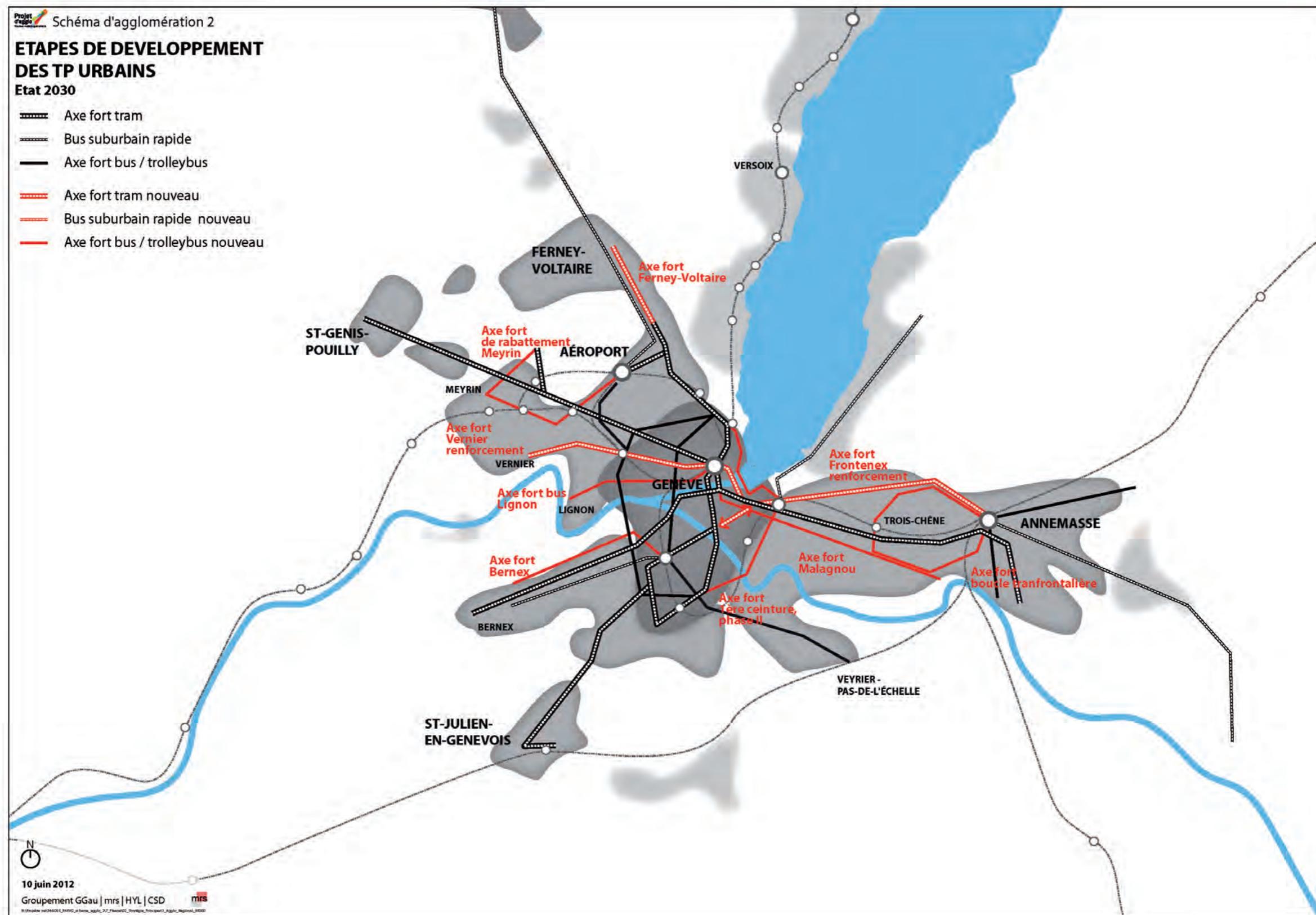


Figure 97 : Cartes de phasage du développement du réseau des axes forts et des bus suburbains à l'échelle de l'agglomération centrale

# Autoroutes /voies express en 2030

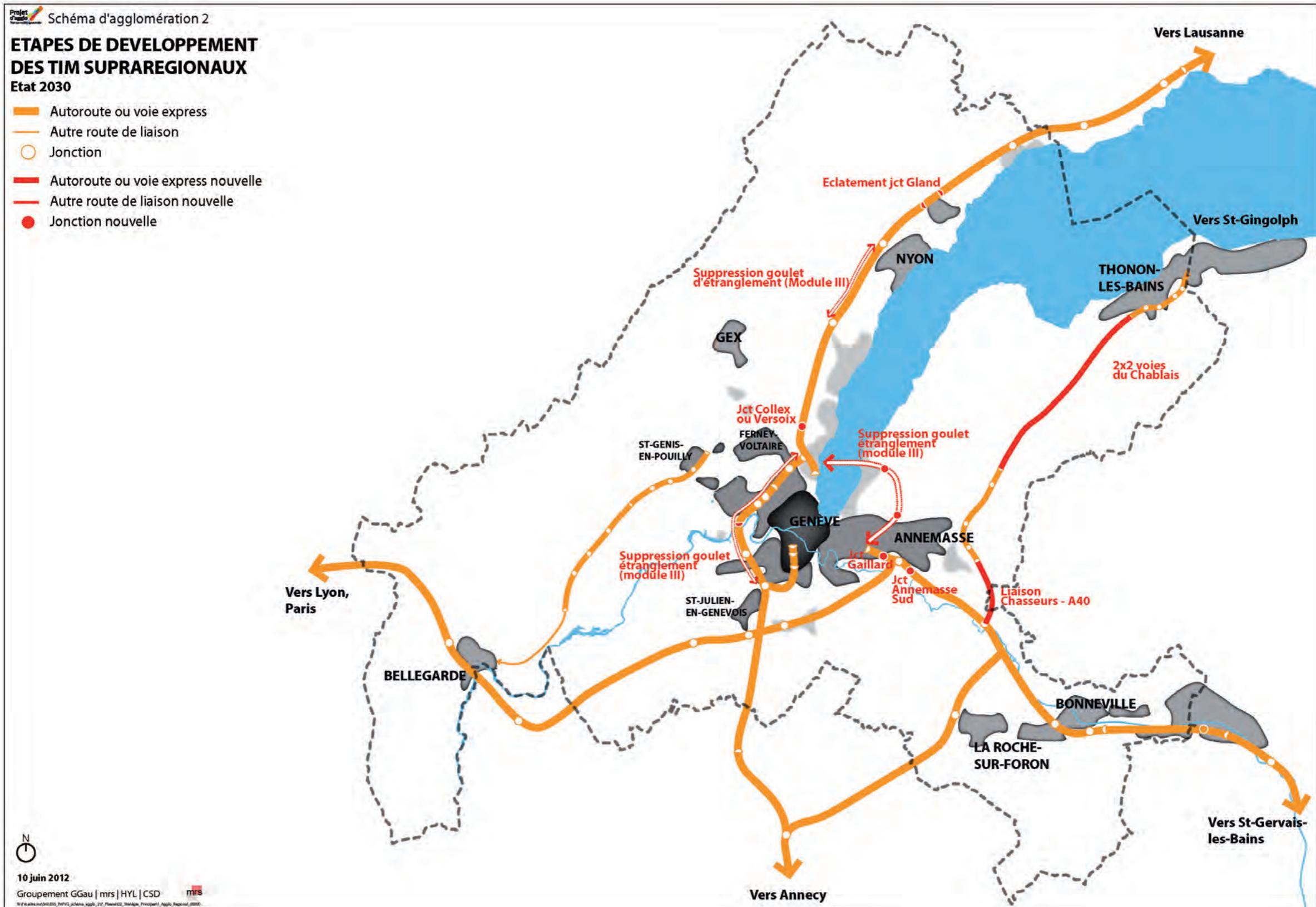
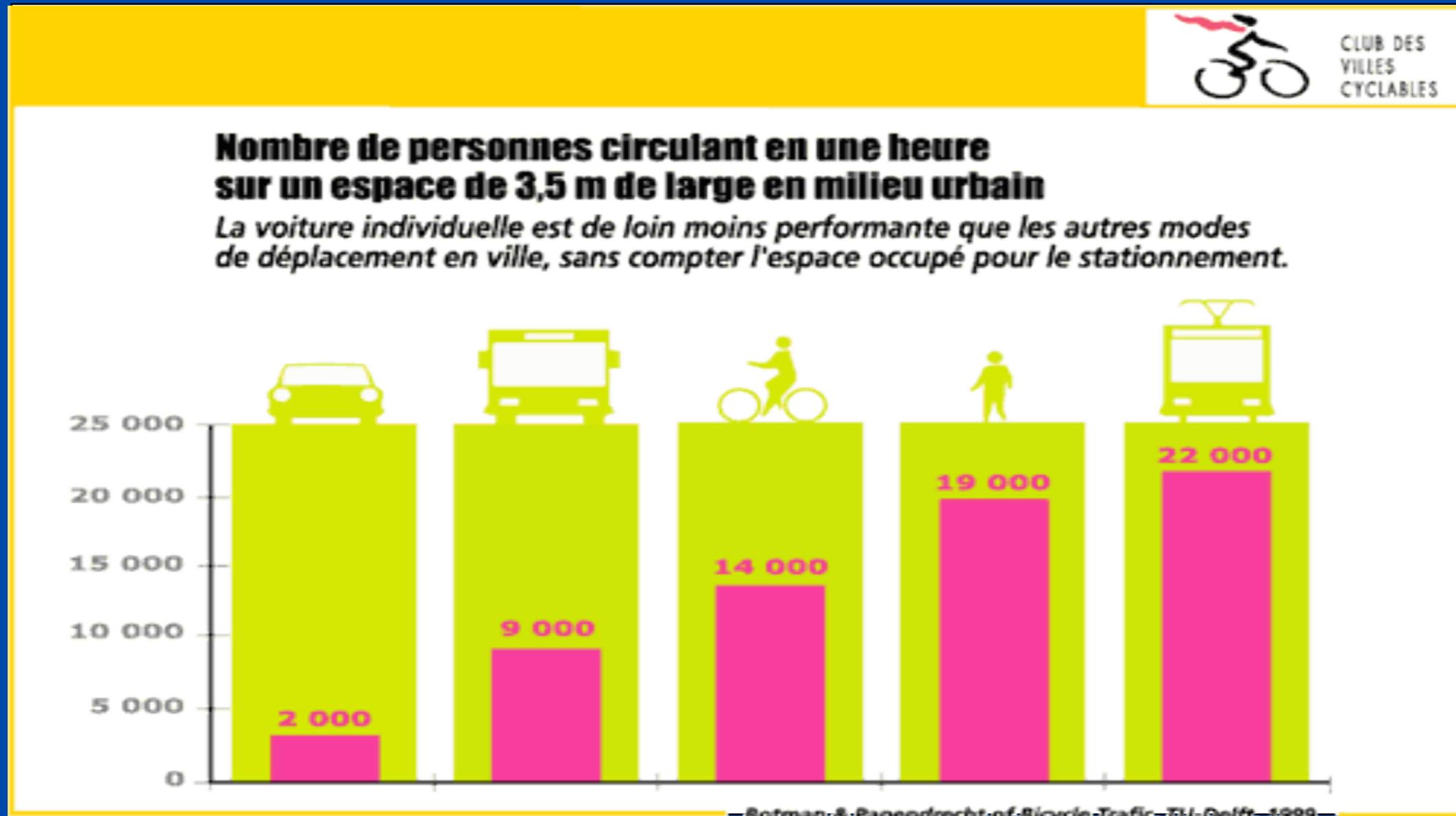
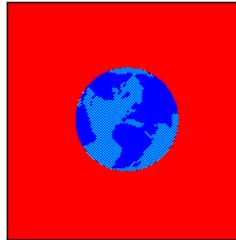


Figure 96: Cartes de phasage du développement du réseau routier suprarégional à l'échelle de l'agglomération

# Consommation d'espace

Ademe



- La voiture : mode de transport le plus consommateur d'espace
  - Nombre de personnes transportées par heure sur une voie de circulation
  - 95% du temps, elle est en stationnement, occupant 25 m<sup>2</sup>

## Les normes de bruit sont dépassées

- CH: 1'300'000 personnes exposées à un **niveau nuisible** (930'000 la nuit)
- avec objectif OMS 55db : **4 millions d'habitants**
- Ville de Genève : **40%**
- Agglo : env. **150'000** habitants





## **Particules fines : PM10 - PM2.5**

Décès annuels en France : environ **42'000** personnes.

Source Ministère environnement

**Pour l'agglo : env. 500 décès annuels**

Principal accusé : la voiture + camion **diesel** + 2RM,

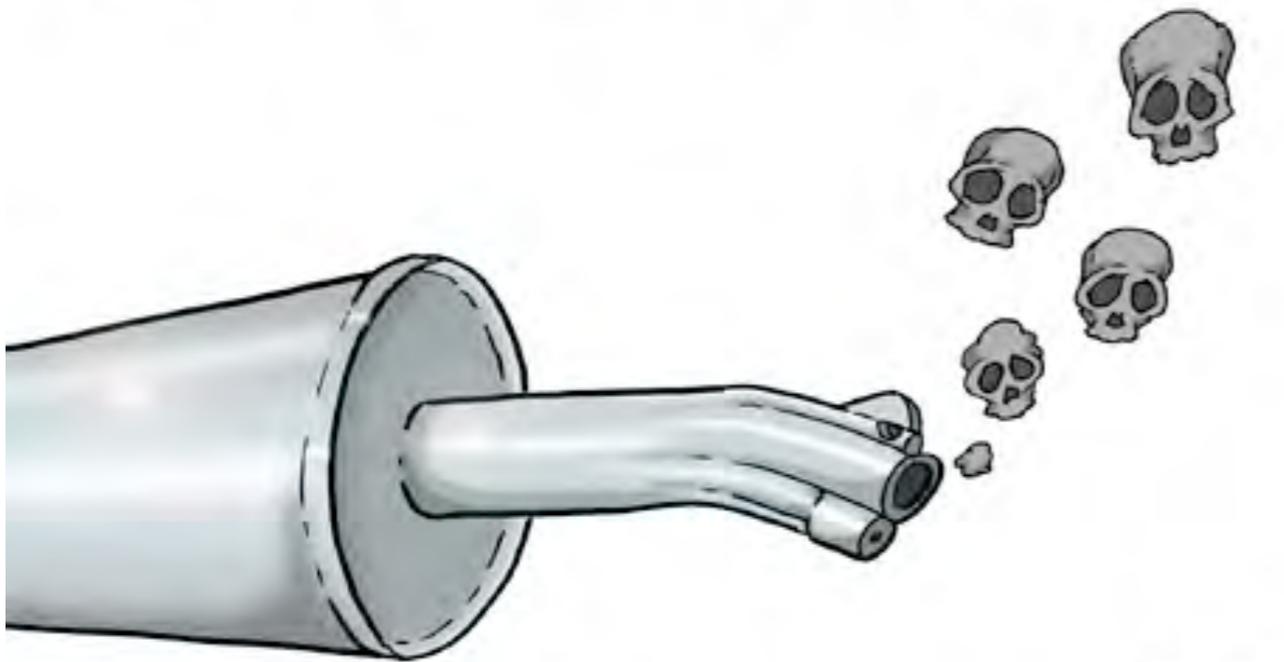


# Diesel

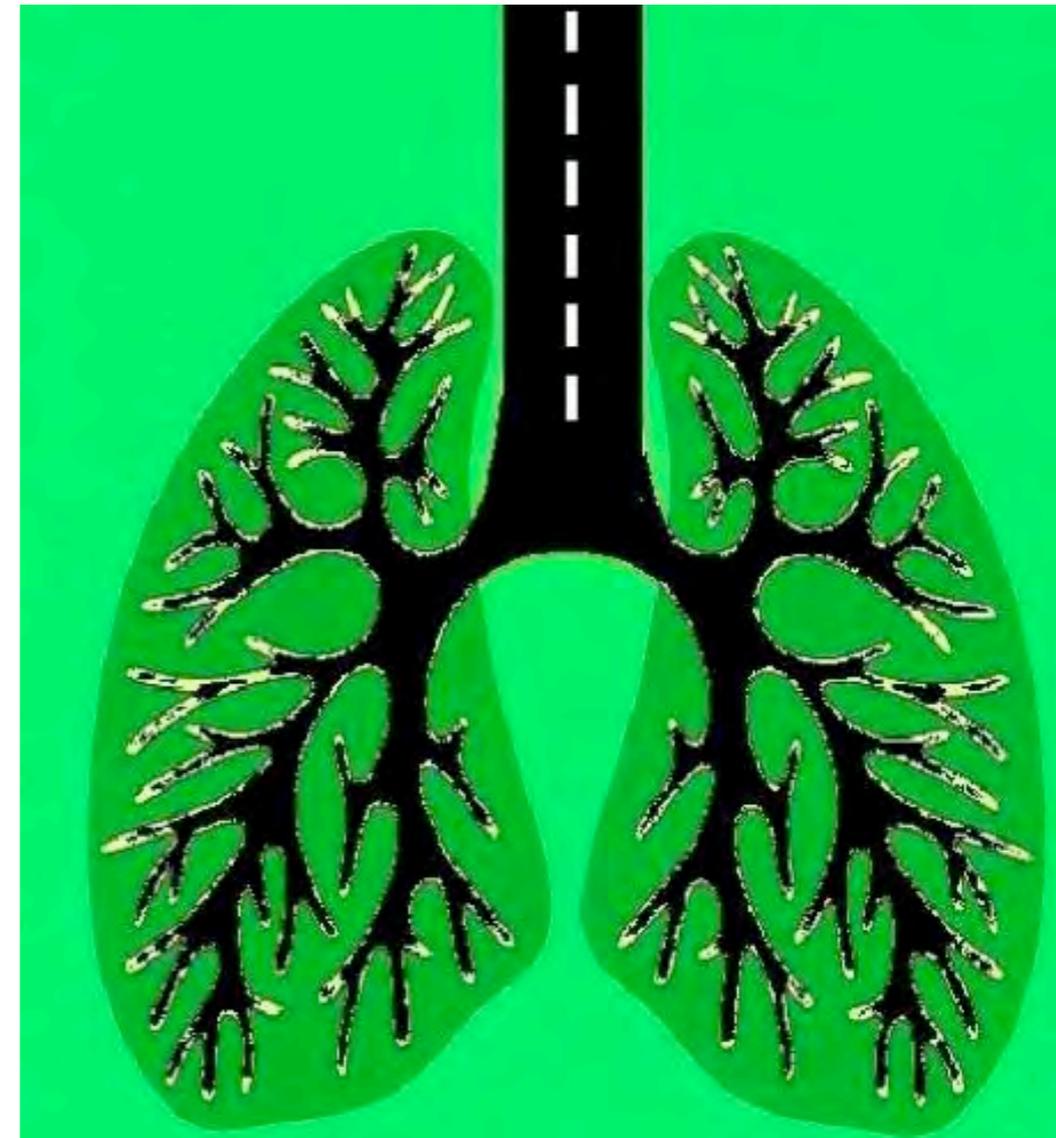
Décision (juin 2012) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)

de faire du **diesel** un « **cancérogène certain pour l'humain** »

LE DIESEL EST CANCÉROGÈNE



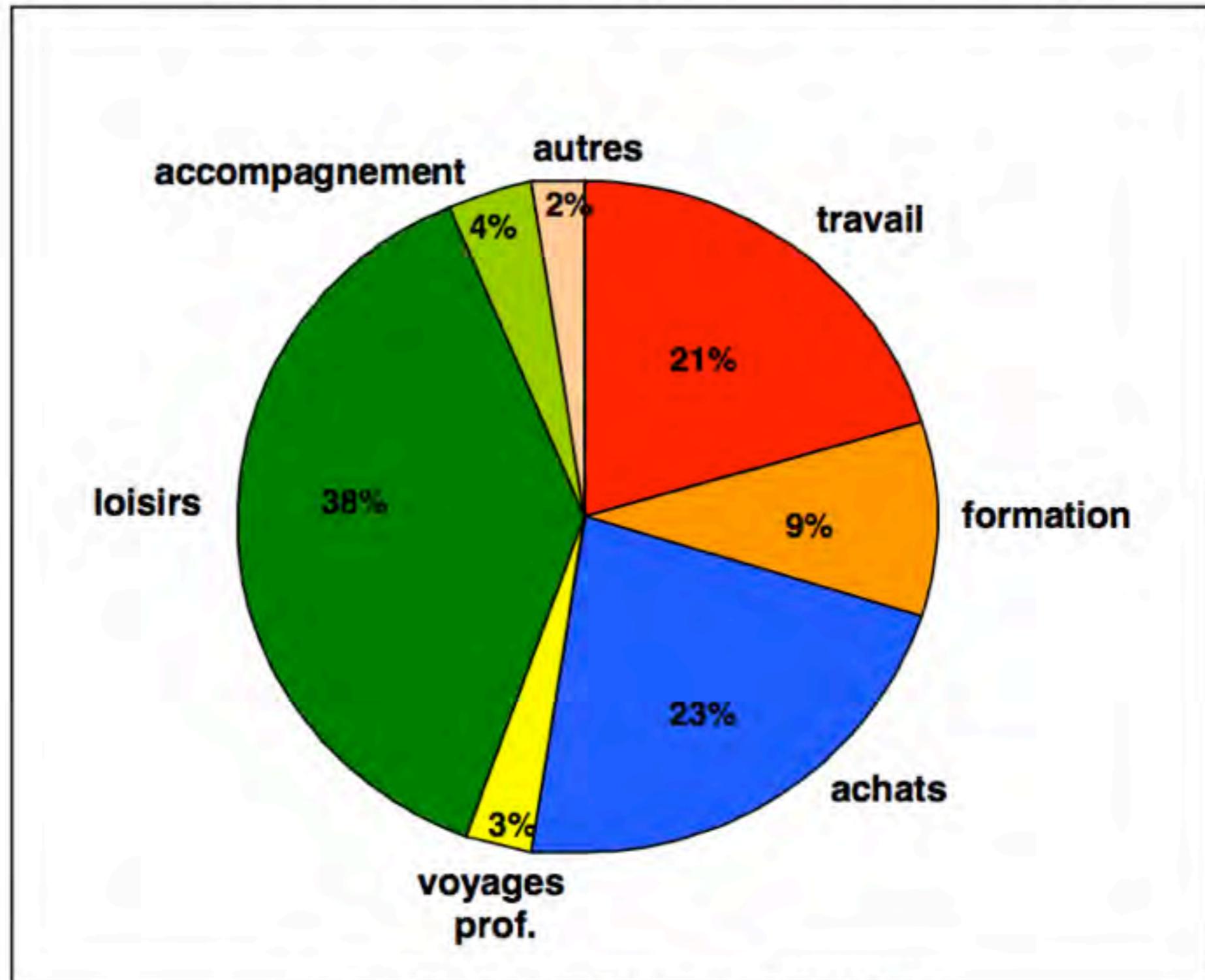
DEWAR



# Motifs des déplacements GE + Nyon

## 2.4. Les motifs des déplacements

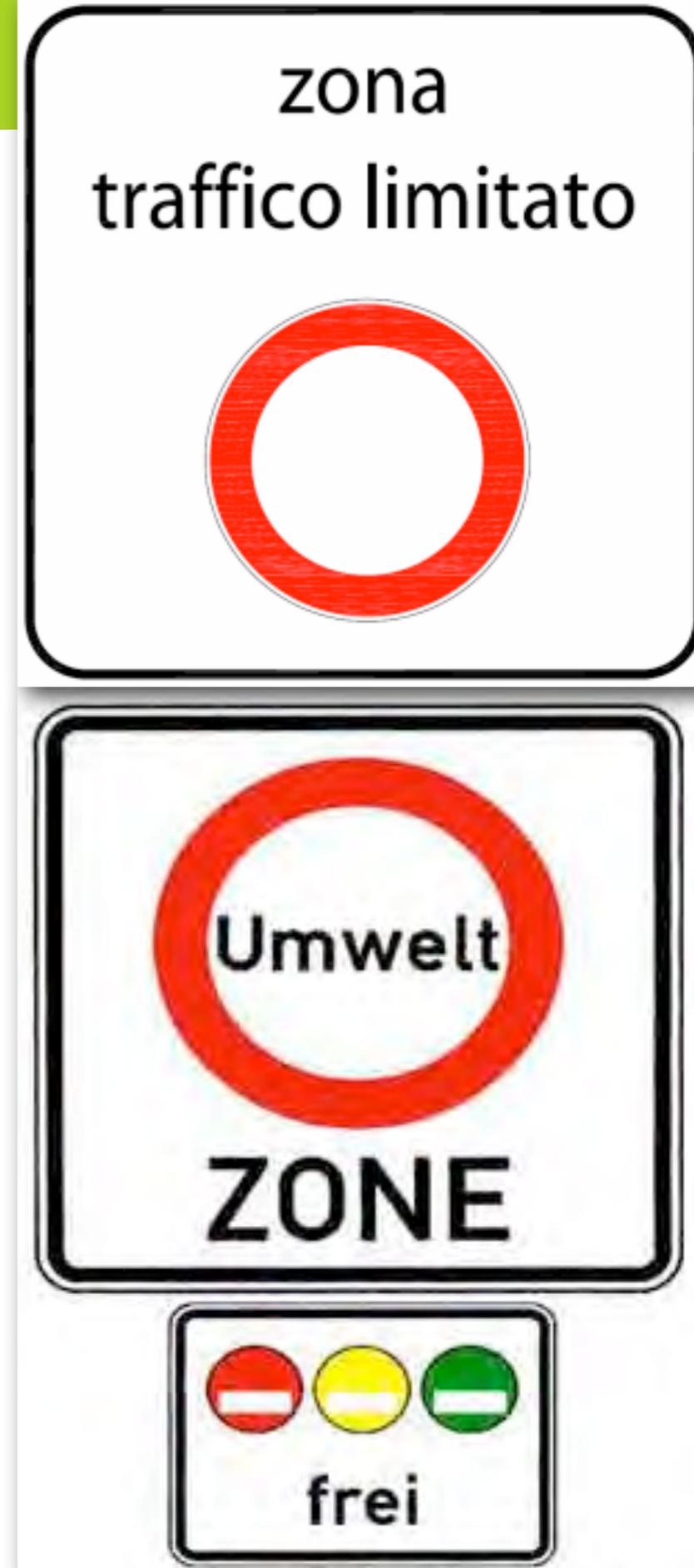
Figure 116 Répartition des motifs de déplacement, en % des déplacements



Source : OFS/ARE calculs/infographie : OUM-UNIGE

# Restriction d'accès

- Accès interdits (Italie ZTL Zone à trafic limité)
  - **zones environnementales** : restriction d'accès aux voitures polluantes
- en France **Zapa** : 8 villes pilotes dès ....
- 160** villes en Europe



## Constat :

Le développement des TC ne permettra **pas** un transfert modal suffisant

Développement en parallèle de

- **Mobilité douce** (26% des déplacements motorisés -3 km)
- **Covoiturage**, autopartage
- **VAE** (Vélo à assistance électrique)
- **PDE** (plans déplacement entreprises, écoles, administrations)
- voitures peu polluantes



# Modèle bernois



Zollikofen

1. **planification participative**

2. **cohabitation** et non séparation

3. charge de trafic - **environnement**:

«limitation du volume tolérable du trafic en fonction de la capacité admissible limitée par l'environnement (bruit, pollution, etc)»

4. limitation globale des émissions nocives : **CO<sub>2</sub>**

**5. évaluation**



- **Nouvel équipement de transport ou augmentation de capacité:**
- Train, tram, bus
- Nouvelle route, élargissement, P+R, garage souterrain etc



**Diminution de capacité de la route**

# Péage urbain

Et si cela ne suffit pas

# Péage urbain





Merci de votre attention

**Sites:**

[cle.li](http://cle.li)

[coordination-transfrontaliere.org](http://coordination-transfrontaliere.org)

[grand-geneve.org](http://grand-geneve.org)

[contact@cle.li](mailto:contact@cle.li)