

FORUM D'AGGLOMERATION DU GRAND GENEVE

Grand Genève, le 15 juin 2015

Synthèse des travaux de la

commission mobilité partagée

en réponse à la saisine du GLCT de novembre 2013

Le rapport a été adopté par la plénière du Forum d'agglomération du Grand Genève le 15 juin 2013

Bernard LENSEL, Pascale RIAT, Denis BUCHER
avec la relecture amicale de Bernard SAUTEREL

Résumé

1/ PREMIERES CONCLUSIONS POUR L'AGGLOMERATION:

Introduction

La commission a été constituée suite à une saisine du GLCT. Elle s'est réunie 6 fois entre 9 avril 2014 et le 22 avril 2015 ; 2 restitutions ont été effectuées lors des plénières du Forum du Grand Genève des 16 juin 2014 et 16 février 2015.

La commission était intitulée "*covoiturage*" au départ et elle a évolué vers la dénomination de "*mobilité partagée*" pour des raisons qui apparaissent au cours de ce développement.

Constatations pour l'agglomération du Grand Genève (agglomération franco-valdo-genevoise)

Points emblématiques

- Marche : un plan piéton à Genève avant toutes les autres villes, paradoxalement peu de zones piétonnes,
- Politique de stationnement plus cohérente que dans le reste du Grand Genève, l'effort doit être poursuivi,
- Autopartage disponible de manière très large et distribuée sur le Canton de Genève et sur le District de Nyon (Canton de Vaud), en attendant plus.
- Vitrine par rapport à la partie française du Grand Genève,
- Des initiatives de covoiturages originales, par exemple à Plan-le-Ouates avec des lignes de covoiturage,
- Nombreuses initiatives créatives et efficaces de la société civile (associations et entreprises) qui ne demandent qu'à être encouragées.

Points d'amélioration

- Pas de Vélos en Libre-Service : Genève est la seule grande ville suisse et une des rares en Europe à être encore dans cette situation,
- Espaces piétons à renforcer et à relier entre eux,
- Gros efforts à faire pour rendre l'intermodalité possible et effective à l'échelle de l'ensemble du Grand Genève,
- De manière générale, il y a des prestations très développées dans certains secteurs géographiques et totalement inexistantes dans d'autres,
- Renforcer la multi-polarité (qui est une caractéristique très ancrée à Genève) : en faire une richesse et source de solutions,
- Ring/rocodes à développer malgré les (ou du fait des...) contraintes géographiques + envisager des transports lourds, du tram au train.

Pistes d'action (à l'intention de la commission mobilité du Forum d'agglomération)

8 propositions :

- Encourager des initiatives associatives et entrepreneuriales (bourses, primes, financement...) souvent très efficaces et peu coûteuses,
- Passer du plan piéton aux réalisations concrètes sur toute l'agglomération,
- Développer en urgence des pistes cyclables transfrontalières efficaces (forte demande),
- Réaliser les projets de tramways transfrontaliers,
- Affirmer la cohérence dans la politique de la mobilité et faire des choix clairs en faveur de la multimodalité et des pratiques intermodales,
- Mettre en place un système d'information instantané pour les usagers (cf. [OPTIMOD'LYON](#)),
- Une seule zone Unireso Grand Genève : supprimer l'effet frontière quitte à garder des durées de validité différentes,
- Investir dans des études sérieuses et concrètes pour du transport lourd.

Recherches complémentaires possibles : la mutualisation du stationnement ; le télétravail ; les autres modes actifs ; les interfaces multimodales et leur ergonomie ; l'information des usagers en temps réel.

Le Forum d'agglomération demande la création d'un organisme de coordination des mobilités partagées à l'échelle du Grand Genève.

Nota Bene:

La version pdf comporte des liens hypertextes

2/ TRAVAIL EFFECTUÉ PAR LA COMMISSION:

Introduction :

La commission covoiturage a été initialement mise en place au sein du Forum du Grand Genève, agglomération franco-valdo genevoise, suite à une saisine du GLCT.

Généralement on définit les déplacements en 3 axes :

- Les transports collectifs TC
- Mobilité individuelle motorisée MIV
- La mobilité douce MD

On sait aujourd'hui que même un développement très important des TC, ne permettra pas de résoudre à lui seul toutes les difficultés actuelles. **Un 4ème axe doit donc être développé, en appoint : la mobilité partagée.**

Compte tenu du nécessaire élargissement de la thématique à d'autres modes de mobilité, plus efficaces dans le cadre d'une réelle approche de la ville durable, cette commission a donc opté pour l'appellation de « *commission mobilité partagée* » et pour une ouverture notamment sur l'autopartage, le vélo en libre-service et sur la marche urbaine.

Il a été précisé lors de la séance plénière du 16 février dernier que la commission alimenterait le Forum et sa commission mobilité par une synthèse de ses travaux spécifiques.

Par ailleurs, dans le cadre du PA3 du Grand Genève, nous rappelons qu'il faut prévoir de développer les axes TC lourds, les zones piétonnes, les rocade en utilisant à plein le futur élargissement de l'autoroute de contournement et parallèlement diminuer l'accès routier au centre de l'agglomération : un développement des circulations concentriques (tous modes confondus) par rapport aux radiales se révèle nécessaire pour l'agglomération.

Personnes rencontrées, par ordre alphabétique :

Alexandre Benvegnin (association Eco-Voitureur), Christelle Charat (Etat de Genève), Loïc Goldberg (GLCT), Sonia Lavadinho (BFluid), Susana Limao (Publibike), Bernard Sauterel (Mobility).

Le concept de mobilité partagée caractérise toutes les formes de mobilité centrées sur le **partage des moyens de transport** :

- prêt ou location de véhicules entre privés (P2P autopartage privé)
- autopartage public
- voitures en libre-service (système autolib à Paris)
- covoiturage organisé ou spontané
- vélos en libre-service,
- partage de places de parc (mutualisation)

Le covoiturage :

Il s'agit d'un mode qui ne résout les problèmes qu'à la marge, car il n'impacte que de l'ordre de 1 % des déplacements domicile-travail ; en revanche, il peut concerner d'autres types de déplacements, liés aux loisirs, aux achats, au sport, à la culture.

Le covoiturage peut être organisé entre particuliers, par une association (l'exemple d'Eco-Voitureur sur les parcs d'activités) ou grâce à une plate-forme soutenue par les pouvoirs publics.

- Le fonctionnement de l'**association Eco-Voitureur** est à la fois atypique et engagé : il met en effet à disposition des véhicules communs sur deux sites géographiques : Parc d'activité de Plan les Ouates et Zone Industrielle de Meyrin-Satigny. L'association qui anime la démarche a été créée en 2005 à l'occasion de l'achat du premier véhicule.

Plusieurs navettes ont été successivement créées, notamment vers Vaud (direction Aubonne), vers la Haute-Savoie (direction Annecy et Sallanches) et vers l'Ain (direction Bellegarde).

Une centrale de mobilité, qui traite à la fois du covoiturage, des vélos et des stationnements, a été mise en place à Plan les Ouates en 2013.

Le remplissage des véhicules ne s'effectue qu'à concurrence de 70-80 %, de façon à garder une souplesse de fonctionnement. La place est garantie, mais on peut s'inscrire à un autre horaire en fonction des disponibilités.

Une bonne cinquantaine de personnes sont actuellement concernées par la démarche.

- Le **covoiturage** et la mobilité **autour du Bassin lémanique** sont suivis par les pouvoirs publics, principalement l'Etat de Genève et le GLCT Transports transfrontaliers : la lisibilité du covoiturage ; la densification des bases de données ; les incitations au covoiturage sont les volets principaux de ce suivi.

3 options sont envisagées au plan du jeu des acteurs :

- Une interopérabilité entre les plateformes existantes : rapide à mettre en place, mais pas évolutif, ensuite.
- Une démarche à l'échelle de tout le Bassin lémanique : cher et lent, mais homogène.
- Une démarche qui prendrait en compte à la fois le Bassin lémanique et la Région Rhône-Alpes : le mieux, mais l'échelle est différente et la mise en place plus lourde. Il est souhaité à ce titre que la Région reste attentive à l'agglomération genevoise dans le cadre de son changement d'échelle géographique.

La création d'un moteur de recherche serait une bonne solution intermédiaire, à la fois satisfaisante (dans l'ordre) pour le service à l'utilisateur, l'image transfrontalière et une gouvernance fiable. Cela pourrait être opérationnel pour juin 2015, en intégrant les Conseils généraux de l'Ain et de la Haute Savoie, ainsi que les sites Mobilidée et e-covoiturage, côté suisse.

Une action de communication pourra porter sur 3 Cantons (GE + VD + VS) et 2 Départements (Ain et Haute Savoie), avec les cibles suivantes : les transfrontaliers, les étudiants, à terme tous les habitants. Les relais seront les collectivités territoriales (de part et d'autre de la frontière), les entreprises (de plus de 100 employés, dans un premier temps), les associations, les usagers déjà engagés, la presse.

D'autres modes de déplacement que le covoiturage sont traités, afin d'élargir la panoplie des modes de déplacement en vue de la décongestion de l'agglomération.

N'est pas repris ici, le covoiturage longue distance avec des entreprises comme BlaBlaCar.



Emplacements de covoiturage

Le même terme est également utilisé pour désigner les lieux généralement mis à disposition par les collectivités pour permettre aux automobilistes venus chacun avec sa voiture de se regrouper et de pratiquer le covoiturage. Ce système existe en Haute Savoie et dans le canton de Vaud. Il serait souhaitable de l'encourager

L'autopartage :

L'audition du 24 mars dernier de Bernard Sauterel, qui représente localement Mobility, a permis un éclairage très pertinent de l'autopartage en Suisse et plus particulièrement dans l'agglomération franco-valdo-genevoise.

La spécificité suisse :

Alors que l'autopartage sous toutes ses formes est pratiqué par environ 820 000 utilisateurs tous processus confondus en Allemagne (systèmes sans agence : [DriveNow](#), [Car2go](#) avec agence : [Flinkster](#), [Cambio](#), [Greenwheels](#), [Citecar](#), [BwCarsharing](#) et de véhicules privés), la seule centrale [Mobility](#), organisée sous forme de coopérative, connaît 120 300 utilisateurs en

Suisse, ce qui correspond à un ratio supérieur par rapport aux populations respectives des deux pays.

Le nombre d'utilisateurs de l'autopartage est nettement plus faible en France actuellement.



La coopérative Mobility a eu son origine à Zürich et à Lucerne dans la fin des années 80 ; c'est dans cette dernière ville qu'est maintenant situé son siège, après une fusion des organisations développées dans les deux villes en 1997.

Il y a deux types de clients, à peu près à égalité : 50 % de sociétaires et 50 % d'abonnés.

Les voitures sont reconnaissables à leur logo et surtout à leurs couleurs, rouges généralement et bleues dans certains cas. Pour toute la Suisse, il y a actuellement 110 000 utilisateurs pour 2 700 voitures. En revanche, les extensions de la démarche en Autriche se sont révélées peu concluantes. En revanche, une extension est en cours pour la France voisine de Genève.

Mobility assure une mobilité combinée avec les transports en commun d'une manière générale et avec le train en particulier.

Le parc de véhicules proposés est assez complet en termes de typologies (petits et grands véhicules, avec des aptitudes complémentaires : base, budget, émotion) et d'énergie utilisées (hybrides, électriques, diesels récents,... en attendant l'hydrogène).

Des implantations à proximité des gares sont généralisées et des mises en place dans plusieurs éco-quartiers sont à l'étude.

Le cas de l'agglomération franco-valdo-genevoise :

Un accompagnement du projet du CEVA est projeté, avec un appui sur les gares futures.

La frontière reste une source de complexité : autant il n'y a aucun problème entre Vaud et Genève, autant les implantations en France sont plus difficiles.

L'inter-modalité est fortement encouragée, notamment avec les CFF ; mais il n'y a pas encore de carte unique commune. Avec les Vélos en Libre-Service, le système d'une carte Mobility qui donne accès à la location des vélos comme à Fribourg pourrait être envisagé dès qu'un système VLS sera adopté pour l'agglomération genevoise. A terme, une carte multiple sur le Grand Genève serait un objectif à se fixer.

Le covoiturage et l'autopartage sont des modes de déplacement qui **concernent l'intervalle et la périphérie urbaine** principalement ? Ce sont des moyens de rationalisation des déplacements automobile, mais ils restent sur le mode de l'automobile. Pour **enrichir la panoplie des modes de déplacement**, il faut s'ouvrir à d'autres modes, dits actifs (bons pour la santé) ou doux (non polluants, car dépourvus de moteur).

Autopartage privé

Cette manière de faire est utilisée par un groupe de personnes qui achète une voiture en commun. Elle n'est pas étudiée dans le cadre de cette commission.

Le Vélo en Libre-Service :



Le VLS vient compléter utilement la panoplie des modes de déplacements avec une proposition originale, développée successivement à Wien (Autriche), puis à Lyon, et enfin dans d'autres villes suisses et françaises. Il s'agit d'un mode de transport public individuel (Gilles VESCO_VP Grand Lyon, 2005).

L'agglomération genevoise, en avance sur d'autres sujets, ne l'est en revanche pas sur l'établissement d'un système VLS à l'échelle de son espace urbanisé.

Le VLS est un transport durable, non polluant, qui comprend les stations de location avec placement des vélos et le matériel roulant proprement dit.

Les distances de voyage induites sont généralement comprises entre 1 et 5 km. Il s'agit typiquement d'un mode complémentaire aux modes classiques, comme le démontrent certaines cartographies, dont celle de Washington aux Etats-Unis : cartographies pour l'automobile, les transports en commun, les vélos et les piétons. Pour Genève, il faudrait rajouter les 2 Roues motorisés, compte tenu de leur prégnance locale.

Le VLS est complémentaire des transports en commun, d'où le positionnement stratégique des stations à proximité de points de rabattement tels les gares et autres interfaces multimodales. Il peut aussi être un prolongement de la circulation automobile dans des secteurs de centralité urbaine, avec la présence de stations à proximité ou même dans les parcs de stationnement.

Le VLS est plus sensible dans sa pratique que le vélo privé aux données climatiques, du fait du caractère plus occasionnel de sa pratique.

Il est très concurrentiel de la voiture sur les petits trajets urbains, de moins de 5 km et est disponible 24h/ 24 et 7jours// 7.

Le VLS en Suisse voit son exploitation répartie essentiellement entre trois opérateurs : [Publibike](#), [Velo Spot](#) et [Next Bike](#). En France, le principal développeur du système est JCDecaux (Lyon avec 4 000 vélos et 350 stations, puis Paris et de nombreuses autres villes), avec une concurrence de l'américain Clearchannel. Au Canada, l'excellent système [Bixi](#), adaptable suivant les saisons, a hélas connu des revers financiers, suite notamment à un développement aux Etats-Unis.

Les villes suisses qui ont eu un développement rapide du VLS sont Lucerne, Lausanne-Morges, Neuchâtel, Bern, Bienne et récemment Zürich (avec 100 stations et 1 500 vélos)..

L'utilisation du VLS peut être touristique, mais elle concerne aussi les trajets domicile-travail : jusqu'au 2/3 des déplacements à Lyon avec le système [Vélo'V](#) en 2005.

Des systèmes de vélos électriques commencent à être mis au point, mais ce n'est encore qu'au stade des premières expériences.

À Genève, des contacts sont en cours pour la mise en place d'un système VLS et un appel d'offres est prévu.

Proposition

Système VLS à développer sur le Canton et de Genève et sur les communes urbaines françaises telles que Ferney, Gaillard, Annemasse.

Complément :

La marche urbaine :

La marche est un mode de déplacement qui vient en complément de tous les autres et qui permet leur mise en relation. Tout automobiliste, tout cycliste, tout adepte des transports en commun est aussi, à un moment ou à un autre, un piéton.

On peut retenir l'image du bipède, le marcheur urbain, qui prend ses « habits de vitesse » lorsqu'il adopte un autre mode de déplacement (Sonia Lavadinho).

La vitesse et l'urbanité sont deux concepts à replacer dans un contexte d'adaptation au lieu : dans la ville du XXIème siècle, l'urbanité, le contact entre les personnes, la convivialité sont des caractéristiques qui doivent primer.

A Bordeaux, les miroirs d'eau permettent une attraction pour les piétons qui favorise la mixité de la population et l'appropriation d'un espace central par des publics très variés.

A Strasbourg, la « magistrale » piétonne est un espace dédié prioritairement à la marche et aux modes actifs qui relie des quartiers centraux entre eux.

A Rennes, une étude démontre que si chaque arrêt de transport en commun induit un cercle qui correspond à 10 mn d'accessibilité piétonne, l'ensemble du centre de la ville est couvert.

A Mexico, la ludification des bancs a permis de redonner une attractivité forte aux espaces publics.

A Buenos Aires, le retraitement des artères du Microcentro et de la Nueve de Julio, immense avenue de 140 mètres de large, a été réalisé avec la prise en compte des « lignes de désir » des piétons dans la plupart des cas.

Les concepts de multi- et d'intermodalité :

L'espace public d'une ville n'est pas une « variable d'ajustement », mais bien le lieu structurant d'une ville.

Genève s'est doté d'un plan piéton dès 1999, faisant ainsi figure de ville pilote sur cette démarche. En revanche, cette démarche doit être suivie de réalisations concrètes plus nombreuses pour favoriser l'accessibilité des lieux publics et la valorisation de leur caractère dédié à la marche urbaine.

La marche est un vecteur incontournable de la multimodalité qu'elle permet de développer à l'envi en servant de liant entre tous les autres composants de la panoplie de la mobilité urbaine. Il est à noter que chaque utilisateur d'un autre mode de déplacement est inéluctablement un marcheur à un moment ou à un autre, que ce soit pour accéder à son mode de déplacement ou pour passer d'un mode à un autre.

La commission était intitulée "covoiturage" au départ et, comme nous l'avons vu, elle **a évolué vers la dénomination de "mobilité partagée" du fait de la logique d'ensemble** d'une approche multimodale (pour le bouquet des offres modales à proposer) et intermodale (pour la pratique des usagers et leur recherche de plusieurs modes de déplacement complémentaires).