

Département de la santé et des mobilités

Etats généraux des mobilités

Deuxième partie - 17 octobre 2023

Compte-rendu

| | |
|-------------------|--|
| Mandant | Département de la santé et des mobilités Rue de l'Hôtel-de-Ville 14 1211 Genève 3 |
| Titre du document | « Etats généraux des mobilités – 2 ^{ème} partie – Compte-rendu des travaux », C. Serdaly, décembre 2023 |
| Mandataire | Serdaly&Ankers snc Route de Florissant 210 1231 Conches www.serdaly-ankers.ch Christine Serdaly serdaly@serdaly-ankers.ch en collaboration avec Agorapublica https://agorapublica.com/ Christophe Zimmermann |

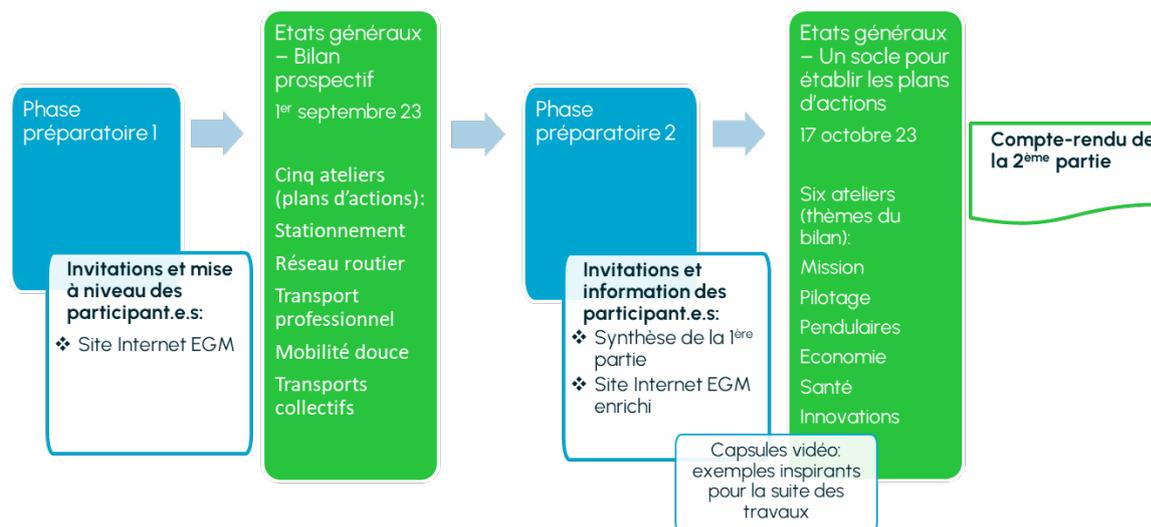
Sommaire

| | |
|--|----|
| Sommaire | 3 |
| Le processus | 5 |
| Lecture du compte-rendu | 6 |
| Atelier 1 – Missions : quelles doivent être les priorités de la politique des mobilités et pour quels objectifs ? | 8 |
| 1ère question - Dans quel but devrait-on prioriser ? (Pour quoi ?) | 8 |
| 2ème question - A quelles conditions peut-on adopter une priorisation ? | 9 |
| 3ème question - Quels sont les prochains pas ? | 9 |
| Atelier 2 - Pilotage de la mobilité et intégration de la concertation et de la coopération | 10 |
| 1ère question - Comment accélérer la mise en œuvre de la LMCE ? | 10 |
| 2ème question – Comment s'organiser pour réaliser un essai-pilote en application de la LMCE ? | 12 |
| 3ème question - Comment anticiper la construction d'infrastructures de transports planifiées ? | 13 |
| Atelier 3 - Travailleurs pendulaires: comment en finir avec l'engorgement des heures de pointe? | 14 |
| Persona – Un soignant venant travailler en moto à Genève depuis Saint-Genis-Pouilly | 14 |
| Persona – Une cadre bancaire habitant dans le canton de Vaud et travaillant à Genève..... | 16 |
| Persona – Une secrétaire habitant et travaillant à deux extrémités du canton | 17 |
| Atelier 4 - Quotidien de l'économie : quelle place pour les transports professionnels dans l'espace public ? | 19 |
| Persona – Un patron d'une PME d'installation sanitaire de 15 employé.e.s..... | 19 |
| Persona – Un responsable logistique romand d'un groupe suisse | 21 |
| Persona – Un livreur de 25 ans en camionnette pour une poste privée | 22 |
| Atelier 5 – Santé: quel doit être le rôle de la mobilité face aux enjeux de santé publique ? | 23 |
| Persona – Une femme veuve de 77 ans vivant dans une commune suburbaine | 24 |
| Persona – Une étudiante à vélo d'une commune suburbaine..... | 25 |
| Persona – Un informaticien à mobilité réduite se rendant à son travail en voiture..... | 26 |
| Atelier 6 - Innovations: comment faciliter les déplacements aujourd'hui et anticiper les usages de demain? | 28 |
| Proposition – Le Hub de mobilité partagée en interface avec les transports collectifs et/ou les aires de stationnement | 28 |
| Proposition – Les micro-mobilités, les nouveaux véhicules et leurs usages..... | 29 |
| Proposition - Les horaires pour optimiser l'usage des réseaux..... | 31 |
| En guise de conclusion | 33 |

Le processus

Les Etats généraux des mobilités ont été organisés en deux étapes d'une demi-journée chacune, le 1^{er} septembre et le 17 octobre 2023. Le schéma ci-après résume le processus dans ses différentes phases.

FIGURE 1 : DÉROULEMENT DES ETATS GÉNÉRAUX DES MOBILITÉS



Première étape – 1^{er} septembre 2023 : le bilan partagé

La première étape visait à réaliser un bilan partagé dans le cadre de cinq ateliers reprenant l'articulation des cinq plans d'actions sectoriels définis par la loi, qui doivent déterminer l'action de l'Etat lors de la législature : le stationnement, le réseau routier, le transport professionnel, les mobilités actives et les transports collectifs.

Afin que chaque participant.e ait une connaissance de base similaire pour effectuer le bilan souhaité, une documentation a été créée et mise à disposition en ligne, en amont de la première étape¹. De même, une présentation introductive en plénum, puis une présentation au sein de chaque atelier thématique, au sujet de chacun des plans d'actions concernés, ont été effectuées. Chaque présentation, réalisée par un duo de responsables de l'Office cantonal des transports (OCT), a permis d'aborder autant le contexte que les réalisations, les difficultés et les défis rencontrés dans la mise en œuvre du plan d'actions.

Sur ces bases, les participant.e.s ont été invités à confirmer ce qu'ils et elles savaient du sujet, à nommer leurs étonnements et à mettre en évidence leurs convergences et leurs divergences de vue. Ce bilan a mis en évidence huit convergences thématiques : le Grand Genève, l'offre, l'organisation de l'espace public, les aspects financiers, la communication, le pilotage, la vision et les missions.

Les participant.e.s ont reçu une synthèse thématique du bilan effectué² : Elle a servi de préparation à la deuxième rencontre de travail.

¹ <https://www.ge.ch/teaser/etats-generaux-mobilites>

² <https://www.ge.ch/document/etats-generaux-mobilites-synthese-premiere-etape>

Deuxième étape – 17 octobre 2023 : les pistes d'actions

La deuxième étape avait pour objectif d'identifier des pistes d'actions sur la base de ce bilan. Six thèmes ont été dégagés à partir de cette synthèse qui ont constitué autant d'ateliers que chaque participant.e. a pu choisir préalablement :

- Atelier 1 - **Missions**: quelles doivent être les priorités de la politique des mobilités et pour quels objectifs ?
- Atelier 2 - **Pilotage de la mobilité**: comment intégrer la concertation et la coopération dans les choix et la mise en œuvre des projets ?
- Atelier 3 - **Travailleurs pendulaires**: comment en finir avec l'engorgement des heures de pointe ?
- Atelier 4 - **Quotidien de l'économie**: quelle place pour les transports professionnels dans l'espace public ?
- Atelier 5 - **Santé**: quel doit être le rôle de la mobilité face aux enjeux de santé publique ?
- Atelier 6 - **Innovations**: comment faciliter les déplacements aujourd'hui et anticiper les usages de demain ?

Pour explorer le thème, **chaque atelier était divisé en trois groupes** qui ont chacun conduit une réflexion à partir d'une situation concrète (un « persona », un contexte ou une innovation). Seul l'atelier «Missions» a travaillé simultanément avec trois questions successives. Deux collaborateurs.trice.s de l'Office cantonal des transports ont participé à la phase de restitution dans chaque atelier.

Le présent document présente les contenus de chacun des ateliers, ainsi qu'une synthèse des éléments convergents et une brève analyse des principaux enseignements.

Lecture du compte-rendu

Résultats et durée

Les ateliers, d'une durée de 2h15 chacun, ont permis de dégager, à partir d'une analyse de la situation proposée, des pistes d'actions et d'identifier, dans la plupart des cas, les risques et les opportunités associés. Les participant.e.s ont été invités à prioriser ces pistes d'actions. L'atelier, d'une durée limitée, n'avait pas pour vocation ni de discuter des conditions de mise en œuvre, ni d'approfondir certains points de convergences ou des différences.

Propos des participant.e.s et propos de la rédaction

L'ensemble des contenus des ateliers est présenté, sans volonté de hiérarchisation. Certaines **précisions** ont été amenées lors de la rédaction, lorsqu'une information complémentaire semblait utile : elles figurent en **note de bas de page**.

Chaque thème d'atelier est illustré par une série de questions introductives (encadré). Elles avaient pour seule vocation de stimuler la réflexion.

Une courte **introduction** présente l'atelier. Une brève **synthèse des sujets issus de l'analyse de contexte et des pistes d'actions** les introduit (pour la plupart des ateliers, lorsque cela fait sens). Des **encadrés à la fin de chaque atelier** proposent une mise en évidence des propositions convergentes des trois groupes de chaque atelier. L'ensemble de **ces textes**, comme la conclusion du compte-rendu, émane de la rédaction (auteur.e.s du document). Hormis la conclusion, ces textes figurent **en italique** pour les distinguer des propos des participant.e.s.

Priorisation

Les mesures figurant dans les encarts sont celles qui ont reçu la **priorisation par trois personnes au moins** dans chaque groupe de discussion (environ 6 à 7 personnes par groupe): il s'agit de mesures qui semblent les plus simples et/ou les plus intéressantes à mettre en place.

Atelier 1 – Missions : quelles doivent être les priorités de la politique des mobilités et pour quels objectifs ?

Développement des infrastructures, priorisations ou restrictions : pour quels résultats ? La mobilité de loisirs doit-elle être traitée au même niveau que les déplacements de nécessité ? Quelle hiérarchie entre climat, loisirs, économie, sécurité ou santé ? Et pour quelles raisons ?

La question des missions de la politique des mobilités a été abordée par le biais de trois questions successives au sein des trois groupes qui travaillaient ainsi en parallèle. Des sous-questions-guides, qui structurent les propos ci-après, étaient fournies aux trois groupes.

Les propos retranscrits sont ceux réunis des trois groupes.

1ère question - Dans quel but devrait-on prioriser ? (Pour quoi ?)

*Qu'est-ce qui nous amène à cette discussion ?
Quels sont les sujets en tension ?*

L'augmentation démographique invite à un changement de dogme, et il est en cours.

Le système actuel ne marche plus, il y a des blocages partout, et des tensions à différents niveaux : entre les voitures et les autres ; entre bus, taxis et vélos qui sont sur la même voie et avec le « quidam » ; entre le centre-ville et les zones périphériques, dont les problématiques sont distinctes ; sur le plan du développement de l'offre de transports publics et dans les financements entre Suisse et France.

La mobilité décarbonée est un enjeu et le climat est « la » question fondamentale pour une planète viable. La disponibilité des ressources, tout comme la santé en sont d'autres.

S'il ne devrait pas y avoir de mobilité sans mobile, la question se pose de savoir quel déplacement est plus acceptable, en particulier lorsque quatre générations se côtoient et que chaque âge a ses besoins. Faut-il toutefois parler de besoin ou de désir ?

Faut-il prioriser ? Quels sont les avantages, les bénéfices d'une priorisation ?

Prioriser est nécessaire en lien avec

- La hiérarchisation des enjeux pour orienter les projets de mobilité et choisir sur la base de critères: lorsqu'il faut faire des choix, savoir quels enjeux sont "intangibles" et quels autres permettent plus de souplesse.
- L'obtention d'un effet maximal avec des moyens et du temps limité
- La logistique, l'attractivité et les besoins de l'économie plus généralement en regard de l'espace disponible et du partage de l'espace public
- La fluidité, la rapidité, et la facilitation des déplacements en fonction des besoins
- La sécurité avec des flux séparés
- L'environnement, la santé, la qualité de vie
- Des espace-temps mieux utilisés et utilisés différemment, par exemple la nuit pour les livraisons
- L'amélioration et la priorisation des transports publics
- Le développement d'une image d'avenir qui fait envie (communication).

Sur le plan des opportunités, c'est l'occasion de lutter contre les croyances et les idées reçues sur la mobilité douce (elle ne permettrait pas d'augmenter le chiffre d'affaires, elle ne couvrirait pas les frais d'infrastructures) ou sur d'autres points comme le coût des transports publics en regard du coût des autres modes de déplacement.

C'est également l'occasion, en termes de communication, de développer une image d'avenir qui fait envie.

Le quartier à 15 minutes, avec les exemples de l'Étang ou de Belle-Terre, constitue un point de départ et illustre un changement de paradigme. Il favorise aussi une modification de la vie sociale et la promotion de la santé.

Toutefois, il est relevé que la priorisation (faire des choix) nécessite du courage politique (notamment face à certains intérêts privés) et un "apprentissage social" des usager.e.s (l'exercice de nouvelles pratiques en matière de déplacement).

Il n'est pas non plus aisé d'articuler la vision à long terme (climat, santé) et celle à court terme (économie, loisirs, etc.). Et peut-on parler de priorités si on n'a pas tous les mêmes objectifs ? Quelle doit être, enfin, la place des travailleur.euse.s dans les objectifs ?

Quels sont les risques à ne pas le faire ?

En l'absence de priorités, le risque est d'avoir des améliorations insuffisantes, de coordonner plutôt que de prioriser et de continuer à s'enliser avec les conséquences que sont la congestion, la pollution, etc.

Le risque concerne également la personne : ne pas arriver à différencier ma personne de mon mode de déplacement et que chacun.e s'estime ou estime ses intérêts plus importants que ceux de l'autre.

Il s'agit ainsi de négocier les priorités dans un but "win-win", et d'admettre le besoin de flexibilité face aux incertitudes.

2ème question - A quelles conditions peut-on adopter une priorisation ?

Qu'est-ce qui émerge de nos discussions ?

Les éléments suivants sont cités par les groupes au titre de la réflexion et des thèmes qui ressortent :

- Appliquer les lois en vigueur
- Revoir les besoins en fonction de la temporalité et prioriser de nouveaux besoins tel que le bien-être
- Mieux intégrer les enjeux économiques

- Mieux intégrer la mobilité transfrontalière
- Avoir connaissance du cadre politique des autres pays, du regard sur d'autres villes et évaluer ce qui nous manque.

S'il est relevé que différents points de vue coexistent, il est cependant inutile de faire le procès d'une époque (le tout voiture), et il s'agit de se consacrer plutôt aux enjeux actuels pour y faire face.

Les convergences

Il faut une grande convergence de vues, en gardant en tête que tout changement est inconfortable. Il faut dès lors assumer la contrainte et l'inconfort.

Il y a une convergence sur le climat et l'évolution nous amène à un changement de dogme, ce qui n'est pas forcément négatif.

L'inclusion est proposée plutôt que l'exclusion tout comme passer de l'opposition à la complémentarité.

Les perspectives sont perçues comme positives. Il s'agit dès lors de présenter des pistes d'actions et des mesures incitatives et attractives.

3ème question - Quels sont les prochains pas ?

Qu'est-ce qui doit se passer ?

Il faut agir (« Action: stop talking ! »), rationaliser des choix et communiquer.

L'espace public, trop dédié à la voiture, doit être rééquilibré. Il manque toutefois des alternatives efficaces pour augmenter le transfert modal.

L'offre d'aménagements cyclables perçus comme sûrs pour les usager.e.s doit être accrue, tout comme l'offre de transports publics, et il faut veiller à bien desservir les zones périphériques.

La synergie et la complémentarité entre transports publics, vélos, taxis est une piste également.

Les stratégies suivantes sont par ailleurs proposées : objectiver l'avis des gens, favoriser l'échange "expert" et augmenter la compréhension entre partenaires. A ce titre il faut notamment mieux comprendre le cadre politique français. De manière générale, se connaître favorise les compromis, diminue les obstacles et permet de lutter contre les silos. Si l'infrastructure change les comportements des gens, il est aussi relevé que le changement de mode de transport doit être accompagné.

Quels sont les leviers ?

L'implication des acteurs privés, et notamment les nouvelles entreprises, est une piste. Favoriser les lobbies constructifs (« car on entend surtout les extrémistes ») en est une autre. Par ailleurs, il faut un accord sur les conditions de base et une discussion sur des objectifs concrets. Les compromis doivent être respectés, et il est nécessaire que les usager.e.s entre eux fassent preuve de civisme.

Face aux incertitudes devant les mutations, il s'agit de repenser les priorités entre les modes de transport et entre les usager.e.s en faveur du transfert modal, rechercher la flexibilité du cadre normatif (dispositions légales, règlements) et négocier dans une perspective "win-win". Il faut aussi briser les tabous en osant abandonner les projets qui ne font plus sens, développer des P+R en France financés par la Suisse - pas nécessairement à la frontière -, ou encore réduire massivement la voiture dans notre société. Ne pas opposer loisirs et travail, mais trouver des compromis gagnants. Il faut être ambitieux et aller plus vite, tout en sachant être patients sur plusieurs législatures.

Si la liberté de se déplacer doit être facile et agréable, ce n'est pas nécessairement avec n'importe quel mode de transport. La liberté devrait être associée à plus d'information, de façon à ce que chacun puisse prendre une décision éclairée quant à son mode de déplacement.

Atelier 2 - Pilotage de la mobilité et intégration de la concertation et de la coopération

Quels nouveaux formats de dialogue et de coopération adopter pour sortir des tribunaux ?

Comment développer et monitorer des projets-pilotes à grande échelle ?

Comment fonder une communauté partenariale pour la législation ? Sous quelle forme et à quelle échelle ?

Les défis et les enjeux liés au pilotage de la mobilité ont été abordés, en particulier, dans le contexte de la mise en œuvre de la Loi sur une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (voir illustration et légende ci-après).

Les trois groupes de travail ont abordé le thème sous l'angle de trois questions. Leurs contributions sont synthétisées ci-après.

1ère question - Comment accélérer la mise en œuvre de la LMCE ?

Les constats

Les participant.e.s ont analysé le contexte et mis en avant un certain nombre d'éléments qui caractérisent la situation actuelle en lien avec l'application de la LMCE.

Cadre légal et organisationnel

La LMCE n'est pas pleinement mise en œuvre, avec une application partielle de la ceinture urbaine et un besoin de définitions plus claires. Un questionnement concernant la pertinence et l'adaptation de la LMCE face aux enjeux énergie / environnement, ainsi qu'à la mise en œuvre du Plan climat est également soulevé (la loi est-elle en phase avec le besoin de diminution du transport individuel motorisé ?). Le besoin d'un socle commun pour rééquilibrer l'espace public, où le TIM occupe aujourd'hui

66% de la surface de voirie, est mis en avant, avec une interrogation quant à savoir si la LMCE est le bon socle.

FIGURE 2 : LES ZONES DE LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE (LMCE)

La Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) - votée en 2016 par 68% de la population genevoise - prévoit tout particulièrement :

- **Une ceinture urbaine (en noir sur la carte) homogène et lisible destinée notamment à canaliser le trafic de transit.**

Elle n'est pas soumise au régime de priorité défini dans les zones décrites ci-après.

- **Une zone I qui comprend l'hypercentre de la Ville de Genève (en rouge sur la carte).**

La priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux y est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

L'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint.

Les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées.

L'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie, sous réserve de réglementations particulières.

- **Des zones II qui comprennent les centres urbains du Canton, à savoir la grande partie de la Ville de Genève hors zone I, une partie de Carouge, les centres de Versoix, Meyrin, Vernier, Bernex, Onex, Lancy, Plan-les-Ouates, Thônex et Chêne-Bourg (en gris sur la carte).**

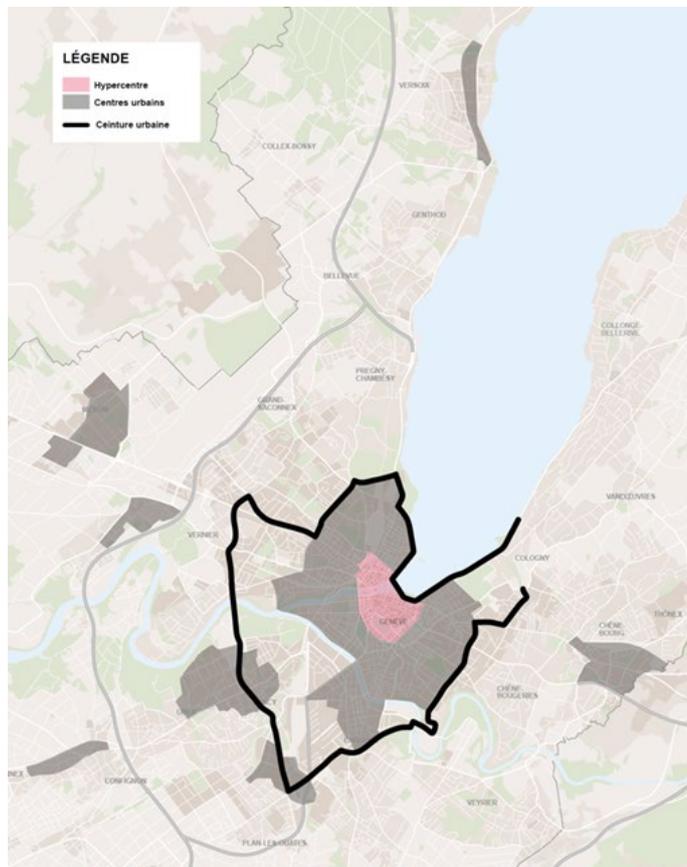
La priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux y est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

Le trafic de transit y est fortement restreint.

Des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé.

Des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos.

L'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie, sous réserve de réglementations particulières.



Parties prenantes

Les préoccupations portent sur l'absence de sérénité entre les différents modes de mobilité, en particulier pour les cyclistes pour lesquels les infrastructures manquent. S'il y a une volonté de débattre entre les acteurs, la concertation est difficile, marquée par une insatisfaction et un manque d'échanges entre les acteurs. Le pouvoir jugé insuffisant des communes est également souligné.

Offre

Le manque de places moto en ouvrage est relevé tout comme la saturation de leurs places sur la voie publique.

Effets

Les axes routiers, comme les trottoirs, sont encombrés ; les piétons attendent aux feux et sont en danger. Le transport individuel motorisé est entravé, mais le trafic n'est pas diminué.

Accompagner le changement

Le manque de données objectives est également souligné.

Les pistes d'actions

Le besoin de trouver des compromis est avéré pour éviter les blocages potentiels. Si les tribunaux ne sont pas la solution, il est toutefois relevé que les compromis peuvent dépendre d'un rapport de forces modifié par les recours.

Les pistes d'actions en matière de concertation portent sur

- La nécessité d'une concertation préalable entre les parties
- La coordination de cette concertation par l'État
- La définition d'un socle commun avec des objectifs clairs.

La clarification des lignes rouges des parties prenantes est aussi évoquée.

Concernant l'offre, les outils ou encore les développements, les actions suivantes sont suggérées :

- Le développement de l'infrastructure cyclable et des transports publics lourds (le ferroviaire)
- La création de vélostations
- Une offre P+R hors du canton
- L'augmentation du prix du macaron de stationnement avec des contreparties cohérentes
- La limitation de la durée de stationnement des motos sur la voie publique avec la gratuité pour les courtes durées de stationnement et un paiement pour les moyennes / longues durées.

Risques et leviers

L'absence de pilotage et/ou de pilotage transversal (interservices), tout comme la question de savoir s'il vaut mieux une mise en œuvre de la loi étape par étape ou un changement radical, sont des enjeux pour lesquels un leadership solide est identifié comme un levier essentiel.

Le prix du macaron et la mise en œuvre de projets-pilotes appellent quant à eux une réflexion sur les contreparties à offrir et leur opportunité pour favoriser de nouvelles pratiques en matière de mobilité (abonnement TPG ou type Mobility à tarif préférentiel).

2ème question – Comment s'organiser pour réaliser un essai-pilote en application de la LMCE ?

Les constats

Les participant.e.s ont mis l'accent sur les conditions-cadres d'un essai-pilote et ses ingrédients.

Cadre légal et organisationnel

La définition d'un cadre légal, d'un plan directeur (vision) et d'un plan d'actions sont

nécessaires pour la mise en place d'un essai-pilote en conformité avec la LMCE.

Caractéristiques du contexte

La prise en compte du territoire réel avec ses acteurs est également nécessaire.

Qualité du projet et de sa gestion

L'essai-pilote doit avoir un objectif défini, évaluable (indicateurs), et mettre en évidence ses conditions de reproductibilité.

De même, son organisation doit comprendre des détails sur les acteurs impliqués, les délais, le pilotage, la communication et l'évaluation continue. L'essai doit être fondé sur une certaine plasticité, la correction et le monitoring.

Les pistes d'actions

Les ingrédients évoqués sont illustrés plus concrètement par le groupe autour d'un projet établissant la perméabilité entre des quartiers, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, amenées à traverser un axe structurant (route de Chêne) :

- Impliquer les acteurs qui sont ici les personnes et les entités concernées
- Réaliser en préambule un état des lieux circonstancié et spécifique (diagnostic partagé)
- Communication à toutes les parties (bénéficiaires et impactés)
- Définir le temps d'essai et affirmer que l'essai n'est pas consensuel
- Utiliser des indicateurs primaires pour l'évaluation concernant les bénéficiaires directs (accidentologie, temps de parcours pour les habitant.e.s du quartier p. ex.)
- Utiliser des indicateurs secondaires, pour tous ceux qui sont impactés par la mesure sur un territoire plus large (comme p.ex. les pendulaires).

3^{ème} question - Comment anticiper la construction d'infrastructures de transports planifiées ?

Constats

Les éléments principaux de l'analyse préliminaire des participant.e.s est présentée ci-après.

Cadre légal et organisationnel

La planification des infrastructures de transport nécessite une prise en compte du temps long, impliquant à la fois une planification macro et micro, par exemple pour les chantiers.

La simultanéité des projets est perçue à la fois comme un défi et une opportunité (p.ex. gains d'efficacité, négocier plusieurs choses simultanément, aller plus vite en termes d'effets).

Caractéristiques du contexte

Les participants soulignent l'évolution rapide de la société et l'importance de l'anticipation, ainsi que la nécessité d'une relation étroite avec le terrain.

La consultation, la concertation, l'information et la communication, ainsi que le dialogue interservices sont des facteurs-clés.

Pistes d'actions

Les contributions mettent en avant les pistes suivantes :

- L'humain : rencontrer, dialoguer
- La création d'une communauté, soit des possibilités d'interactions, de dialogue, de points communs de compréhension et d'échange de données
- La consultation des associations en tenant compte de leur processus temporel
- L'implication de la Ville de Genève et des autres communes genevoises
- L'accompagnement au changement avec une attention particulière à sa pérennité
- Sur le plan technologique, l'utilisation d'outils numériques tels que SITG, IA et

BIM pour une gestion intelligente des chantiers et des informations en temps réel.

- Le contrôle de la donnée et son évolution dans le temps, avec l'importance de disposer des bons interlocuteurs.

Au-delà de la gestion soignée des relations et du projet, l'opportunité de tirer parti des projets pour offrir des compensations qui permettent d'expérimenter d'autres modalités de déplacement et pourront perdurer au-delà des travaux est proposée comme stratégie d'accompagnement au changement.

Risques et leviers

L'énergie, le climat et les coûts liés aux données, tout comme la perte de contrôle sont les risques potentiels évoqués.

Il est enfin relevé que la concertation a plus d'effet si elle est adossée à un projet pilote, dans un quartier, qu'une concertation globale sur la LMCE qui renvoie à un jeu politique de rapports de forces et à la négociation.

Les points de convergence de ces trois contributions portent sur la nécessité de disposer d'un cadre commun et partagé développé sur des objets concrets et définis, sur une approche anticipative intégrant une analyse soignée de chaque contexte, sur la participation et une collaboration étroite avec les parties prenantes, sur une définition des objectifs et des indicateurs, comme une gestion efficace des données, ainsi que des outils technologiques innovants. Les risques potentiels doivent être gérés de manière proactive pour assurer le succès du projet. Un leadership solide et identifié est un facteur-clé de réussite.

Enfin si la concertation est souhaitée, il y a une culture à bâtir autour de cette notion qui se distingue clairement dans ses attendus de la négociation.

Atelier 3 - Travailleurs pendulaires: comment en finir avec l'engorgement des heures de pointe?

Désenclaver les périphéries, supprimer l'effet de frontière, soulager les localités du trafic : comment faire rimer activités économiques et qualité de vie ? La voiture doit-elle vraiment disparaître, est-ce réaliste ? Le train comme nouvel horizon du Grand Genève ? Quels financements : publics ou privés ? Comment encourager les plans de mobilités des entreprises ?

La question du déplacement des travailleur.euse.s pendulaires a été abordée par le biais de trois « persona » : un soignant, une cadre bancaire et une secrétaire incarnant des problématiques en lien avec le thème.

Après l'analyse de la situation qui leur était attribuée, trois groupes différents se sont attelés à chacun des trois portraits pour une réflexion quant aux pistes d'actions possibles. Celles-ci sont présentées ci-après.

Persona – Un soignant venant travailler en moto à Genève depuis Saint-Genis-Pouilly

La problématique

Ce soignant aux horaires irréguliers travaille aux HUG. Aux heures de pointe, il lui arrive d'adopter des comportements à risque dans les bouchons, notamment dans le centre-ville. Arrivé, il ne trouve pas toujours une place en surface ou trouve les places occupées par des vélos et des scooters. Son employeur ne mettant pas suffisamment de places à disposition, il va parfois dans un parking souterrain à proximité ou doit aller relativement loin de son travail.

Pistes d'action

L'analyse préalable de la situation met en évidence les thèmes suivants : la compatibilité

de la distance logement-emploi, le réseau routier à compléter pour éviter le centre-ville, le manque d'efficacité de l'offre de transports publics transfrontalière, les nuisances engendrées par le trafic des deux-roues motorisées (2RM) (bruit, pollution de l'air, danger) et le stationnement (dommages, gestion, nombre).

Les pistes proposées le sont autour des sujets que sont le plan de mobilité des entreprises, le déploiement d'offres alternatives de déplacement, la gestion du stationnement et une réflexion sur le territoire et son aménagement en termes de responsabilité et de taille.

Accompagner le changement

Encourager l'établissement d'un plan de mobilité, en particulier par les grands employeurs dont le rôle est important en la matière, ainsi que le co-voiturage, et gérer le stationnement en tant que clé de voûte du système pour inciter au changement de comportement sont deux pistes qui suscitent une adhésion.

Aménagement

La question de savoir si le rôle du Canton est assumé en termes d'aménagement du territoire, dans la perspective d'une métropole à 1 mio d'habitant.e.s est une question qui semble importante à traiter.

Il est fait référence, en ce qui concerne les propositions d'aménagement concrètes, à la vision territoriale transfrontalière³ et sa réflexion par couloirs, ainsi que, dans un autre

³ Développée par le Grand Genève pour répondre aux enjeux de la transition écologique, ainsi qu'au développement souhaitable de services et d'infrastructures ; sera adoptée en 2024
<https://www.grand-geneve.org/vision-territoriale-transfrontaliere/>

⁴ La zone du Z-Pass est divisée en trois corridors qui couvrent des cantons voisins de celui de ZH. Avec un billet combiné, tous les moyens de transport peuvent être utilisés dans le corridor correspondant

registre, à la réhabilitation de la ligne ferroviaire du pied du Jura.

La piste de l'ajustement du marché du travail en France, soit l'augmentation de son attractivité, est aussi évoquée pour diminuer les déplacements.

Offre

Si la bonne offre pour le bon client est une posture de base, les pistes suivantes concernant le renforcement des transports publics et leur attractivité sont énoncées : éviter la rupture de charge en veillant à maintenir une offre concurrentielle, adapter les horaires, développer une offre sur le modèle du Z-Pass zurichois en définissant le / les périmètres concernés⁴.

Valeurs

Deux réflexions complètent les pistes : admettre d'une part, que le succès crée du déséquilibre (développement de Genève au « détriment » du territoire frontalier français) qui appelle en retour une nouvelle recherche d'équilibre ; et d'autre part, qu'il s'agit peut-être de créer des emplois / des pôles d'attractivité décentralisés et plus alignés avec les bassins de vie pour encourager d'autres mobilités (moins longues et avec d'autres itinéraires), tout en ne sachant pas si la mobilité crée d'autres bassins ou, a contrario, si la création d'autres bassins encourage la mobilité.

Risques et leviers

Un risque évoqué est de créer la pendularité de demain qui nécessite de savoir jusqu'où doit

(bus, tram, train, bateau), dans les limites de la zone achetée et de la validité temporelle du billet
<https://www.z-pass.ch/zpass/de/abos-und-billette/zonen.html>

A noter qu'une offre analogue existe avec le léman>>pass (un seul titre de transport par trajet entre les départements français de l'Ain, de la Haute-Savoie et les cantons de Genève et de Vaud)
<https://www.lemanpass.com/>

aller la métropole - définir son bassin de vie -, et l'offre de transports publics en conséquence. Ce travail peut se heurter à la résistance politique métropolitaine et appelle le courage d'affronter la vindicte populaire. Une stratégie de communication sous la forme d'un « récit commun transfrontalier » et d'une information de tous les élus, comme des employé.e.s est un levier complémentaire.

Les mesures qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- ⊙ La vision territoriale transfrontalière
- ⊙ Le rôle du Canton dans l'aménagement d'un territoire à 1 mio d'habitant.e.s
- ⊙ Le plan de mobilité des entreprises, en particulier celui des grands employeurs
- ⊙ Le co-voiturage
- ⊙ Une offre de type « Z-Pass » avec un billet unique pour les transports collectifs d'une région donnée
- ⊙ La gestion du stationnement comme outil de soutien du changement
- ⊙ La réhabilitation de la ligne du pied du Jura

Persona – Une cadre bancaire habitant dans le canton de Vaud et travaillant à Genève

La problématique

Cette femme, mariée avec deux enfants dont elle s'occupe l'après-midi, habite à Commugny (district de Nyon). Elle est cadre bancaire à mi-temps dans une entreprise située dans le quartier « Praille-Acacias-Vernets » (PAV) qui lui offre un parking pour sa voiture électrique, sans possibilité de recharge. Son temps de parcours est aléatoire en raison des bouchons, ce qui complique sa situation. L'alternative avec le Léman Express est plus lente et plus complexe en raison de l'indisponibilité du P+R dans sa région.

Pistes d'actions

L'analyse préalable de la situation met en évidence les thèmes principaux suivants : l'offre de P+R et le besoin de coordination supra-cantonale, l'offre de stationnement gratuite, la question du temps de parcours entre transports publics et voiture et l'offre de places de crèche. Les pistes d'actions identifiées mettent quant à elles l'accent sur les sujets principaux suivants : l'accompagnement au changement incluant une réflexion sur la fiscalité, ce d'autant sur des parcours qui semblent performants et l'agrandissement des P+R.

Accompagner le changement

Le plan de mobilité des employeurs y compris des éléments comme les critères d'attribution des places de parking ou l'offre d'une subvention pour les transports publics en complément de la possibilité de pouvoir télétravailler sont des pistes qui sont considérées comme utiles.

Elles sont accompagnées de deux propositions concernant la fiscalité, soit la défiscalisation des subventions que l'employeur accorderait pour les transports publics et la fiscalisation des places de parking.

L'invitation à tester à nouveau le parcours Commugny-Coppet avec des variantes (bus, vélo jusqu'au P+R) et des services (vélostation au P+R), puis le parcours avec le Léman Express, sont des pistes qui semblent également aisées à mettre en œuvre pour soutenir le changement d'habitudes.

Aménagement

Disposer d'une vélostation au P+R et agrandir les infrastructures P+R sont des développements identifiés. Il appelle, pour le P+R, la nécessité de disposer du foncier et du budget.

La question de la recharge électrique à domicile ou de la borne sur le lieu de travail est évoquée, tout en notant qu'il ne s'agit pas d'un enjeu majeur au vu de la longueur du trajet.

Offre

L'offre de places de crèche est citée comme un facteur de nature à amener une certaine souplesse face à la question des horaires.

Risques et leviers

Les risques évoqués sont les coûts (publics et privés, comme la garde des enfants) en lien avec les pistes évoquées, la consommation d'électricité accrue des employeurs avec les voitures électriques (coût et contraire à d'autres objectifs), tout comme la longueur du processus pour changer la fiscalité.

La question de la fiscalité apparaît cependant également comme un levier. Les critères pour accéder aux P+R sont également cités au titre de leviers.

Les mesures qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- ⊙ Plan de mobilité de l'employeur avec la révision des critères d'attribution des places de parking
- ⊙ La possibilité accrue du télétravail
- ⊙ Invitation à combiner vélo et Léman Express (ou bus et train)
- ⊙ Défisicaliser les subventions accordées par les employeurs pour les transports publics
- ⊙ Disposer du foncier et du budget pour agrandir le P+R de Coppet

Persona – Une secrétaire habitant et travaillant à deux extrémités du canton

La problématique

Cette jeune femme de 28 ans habite dans une commune suburbaine (Belle-Terre, Thônex) et travaille dans une zone industrielle située à l'opposé du canton (ZIMEYSA). Séparée avec un bébé en crèche, elle se déplace en voiture, malgré les bouchons, en raison du temps de parcours entre la crèche et son travail, des nombreux changements de bus et de train, et

du temps pour rejoindre la gare, et ceci malgré son intérêt pour les transports publics. Elle dispose d'une place de parking sur son lieu de travail, tout comme à son domicile.

Pistes d'actions

L'analyse de la situation met les thèmes suivants en évidence : la question des horaires et le cumul de profils identiques prenant la voiture, la distance entre maison et travail, les coûts voiture + parking et l'utilisation de deux places de parking, l'efficacité réduite de l'offre de transports publics, le manque de plan de mobilité de l'entreprise et le manque de services dans les zones artisanales et/ou industrielles (p. ex. crèches, vélo).

Les pistes d'actions mettent en évidence les sujets suivants : accompagner le changement tant au niveau de l'entreprise qu'au niveau individuel, l'aménagement à différents niveaux (territoire, infrastructures, vitesse).

Ces sujets sont présentés ci-dessous.

Accompagner le changement

Une série de pistes concernent l'entreprise avec la réalisation d'un plan de mobilité au niveau de la ZIMEYSA, comprenant une mesure relative au télétravail partiel. Dans ce sens, la modification des horaires de travail (p. ex. 4x10h au lieu de 5x8h) est une piste qui suscite de l'intérêt.

L'accompagnement des personnes, avec des cours de pratique des moyens de transport, par un.e « conseiller mobilité » sur le modèle de celles et ceux des SIG (programme éco 21), ainsi que la promotion financière des transports en commun sont les pistes évoquées.

Aménagement

Sur le plan de l'aménagement, les pistes portent sur

- ⊙ L'aménagement du territoire avec un accent sur la proximité entre lieu de travail et domicile et la mobilité piétonne en lien

- La liaison Annemasse-Bellegarde et le développement du ferroviaire dans le Grand Genève
- Des aménagements cyclables Rive droite (Meyrin, Servette, Vernier) attrayants, directs, continus et sécurisés (voies directes séparées)
- L'aménagement de sites propres pour les transports publics.
- Le 30km/h généralisé de façon à réduire la place du transport individuel motorisé.

Offre

Plusieurs pistes portent sur une offre multimodale : la systématisation des stations vélo aux gares, la combinaison possible du vélo, du vélocargo, de la trottinette, des transports publics, voire de l'autopartage avec la marche, et une navette ou une offre de vélos partagés.

Du point de vue des transports publics, une offre de transport en commun adaptée à la demande de type « TPG Flex » est mentionnée, ainsi que le développement de lignes tangentielles et de lignes de rabattement de tram sur le train.

Le besoin d'une pensée en réseau et de l'adaptation d'une offre dans ce sens est souligné ; de même que le besoin de préciser la vision pour l'offre ferroviaire dans le Grand Genève (p. ex. liaison Bellegarde-Annemasse).

Risques et leviers

Les coûts pour les collectivités comme le mille-feuille administratif du Grand Genève et les rôles des différents organes ou encore le fonctionnement en silo au sein de l'administration cantonale (aménagement / mobilités / politique sociale, etc.) sont autant de risques perçus que de leviers sur lesquels agir.

Les coûts perçus par les privés sont également un risque, dont les leviers sont le comparatif de coûts, les modèles ou des influenceurs et les bénéficiaires éprouvés sur sa santé ou son confort.

Si l'évolution de l'organisation du travail est un défi pour l'entreprise, elle est aussi un levier pour la gestion de la mobilité. La compréhension des besoins des acteurs concernés appelle une coordination entre entreprises et employé.e.s.

La résistance au changement des habitudes peut être contrée à la fois par la communication et le temps.

De manière générale, impliquer les acteurs collectivement – par exemple les entreprises, les politiques et les citoyens -, est un levier pour générer une forme de responsabilité collective.

Les mesures qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- Voies directes séparées, 30km/h généralisé et réduction de la place du trafic individuel motorisé pour plus de sécurité
- Promouvoir financièrement les transports publics
- La systématisation des stations vélo aux gares
- Le développement de lignes de transports publics tangentielles
- Le plan de mobilité pour une zone industrielle donnée, y compris le télétravail
- La modification des horaires de travail sur 4 jours au lieu de 5
- Améliorer l'organisation et la collaboration des collectivités publiques concernées.

Les points de convergence de ces trois contributions portent sur le développement des plans de mobilité des entreprises, incluant une réflexion sur l'organisation du travail, avec un accent sur les grands employeurs et les zones industrielles, ainsi que sur le soutien financier à l'utilisation des transports publics sous des formes directes (subventions) ou indirectes (fiscalité). L'aménagement du territoire réunit différentes facettes, du besoin d'une vision transfrontalière et de la « métropole », conjugué à une clarification des rôles et de l'organisation des collectivités publiques dans le sens d'une collaboration accrue, au développement du ferroviaire dans le Grand Genève (notamment ligne du pied du Jura, ligne Annemasse-Bellegarde). Sur le plan de l'offre, une offre multimodale bien articulée, autour des gares notamment, et des lignes radiales et sans rupture de charge sont des éléments transversaux aux situations examinées.

Atelier 4 - Quotidien de l'économie : quelle place pour les transports professionnels dans l'espace public ?

L'activité professionnelle doit-elle avoir un statut spécifique dans la gestion de la mobilité ? Quelle partie de l'espace public doit lui être consacrée ? Les aménagements actuels correspondent-ils aux besoins réels des professionnels ?

La question de la place des transports professionnels dans l'espace public a été abordée par le biais de trois « persona » : un patron de PME genevoise, un responsable logistique d'une entreprise romande et un livreur pour une poste privée incarnant des problématiques en lien avec le thème.

Après une analyse de la situation qui leur était attribuée, trois groupes différents se sont attelés à chacun des trois portraits pour une réflexion quant aux pistes d'actions possibles. Celles-ci sont présentées ci-après.

Persona – Un patron d'une PME d'installation sanitaire de 15 employé.e.s

La problématique

La PME, située dans la zone industrielle de Plan-Les-Ouates (ZIPLO), a des difficultés à gérer son activité en raison de l'engorgement du trafic qui impacte les déplacements de ses collaborateurs, frontaliers pour certain.e.s, pour venir au travail, ainsi que la planification des tournées en ville.

Pistes d'actions

Les pistes d'actions proposées sont réunies autour des sujets principaux suivants : des voies réservées au transport professionnel, des mesures autour de la réduction du trafic individuel, la collaboration ente entreprises dans les zones où elles sont réunies et le test de solutions.

Aménagement et développement

Privilégier certains axes au centre-ville pour les professionnels et créer des infrastructures réservées au transport professionnel sont des pistes qui apparaissent à la fois prioritaires et aisées à mettre en œuvre.

La diminution du trafic automobile pendulaire et de loisirs au centre-ville, le déploiement de parkings (P+R), ainsi que du Léman Express, ou la création d'écoquartiers où la voiture individuelle serait fortement limitée sont évoqués pour favoriser la fluidité du transport professionnel. Sur ce même thème, la question du péage est, quant à elle, évoquée sous forme d'interrogation.

Offre

Créer davantage de places de livraison, récupérer des places de stationnement longue durée (macarons) et les utiliser à bon escient,

ajuster la taille des places de livraison selon les véhicules, sont les pistes évoquées en matière d'offre de stationnement.

Du côté des entreprises, le développement de flottes de véhicules mutualisées dans les zones industrielles est évoqué.

Accompagner le changement

Le rôle actif des collectivités publiques est souligné pour trouver des solutions innovantes, tandis que des incitations de l'État, telles que des aides au changement de flotte de véhicules et des subventions, peuvent faciliter la transition.

Les participant.e.s suggèrent également de travailler en collaboration, en mutualisant les solutions par branches d'activités, plutôt qu'entreprise par entreprise, au sein d'une zone industrielle.

Outils

L'augmentation du contrôle du stationnement est une piste plébiscitée.

Le développement des plans de mobilité d'entreprises à différentes échelles (covoiturage intra zone industrielle, abonnements TP financés, partenariats TPG ?) rencontre également une adhésion.

Tester des solutions que ce soit à petite échelle (zone à trafic limité, péage, réduire les durées de parking) ou à grande échelle avant d'investir dans des infrastructures, est une stratégie évoquée.

D'autres pistes sont encore évoquées comme la différenciation des horaires des écoles et des entreprises et le développement d'une application qui permettrait d'identifier les places de stationnement libres dans les quartiers pour les livraisons.

Risques et leviers

Les risques et leurs leviers sont regroupés en quatre ensembles.

- Le premier, sur le thème du « trafic d'agglomération », présente les risques

du manque d'espace, de la congestion du trafic individuel motorisé, du report du trafic sur le quartier et de l'oubli des autres usagers.

Les leviers – qui ont parfois été déjà évoqués au titre de pistes – se trouvent dans le déploiement des mesures d'accompagnement du Léman Express et de la ceinture urbaine, ainsi que dans la réalisation de tests préalables, sur des périodes de 6 mois à 1 an, avant investissements.

- Le deuxième ensemble de risques, sur le thème du « trajet maison-travail », concerne la résistance des employé.e.s et le manque de place pour les utilitaires chez l'employeur.

Les pistes portent sur des packages incitatifs (abonnement en transport public, covoiturage), le rassemblement de filières ou la création / renforcement de zones industrielles / artisanales (échelle suffisante), le covoiturage avec une gestion de places longue durée et le développement de flotte de véhicules utilitaires mutualisés.

- Le troisième ensemble de risques identifiés autour du « trafic du centre-ville » porte sur la non-acceptation, le cadre légal qui ne serait pas en phase (zone trafic limité, péage) et une fois encore, l'oubli des autres modes de déplacement.

Les pistes sont ici la mesure-test et le financement ou la subvention (p. ex. pour le changement de véhicule / modification de la flotte).

- Enfin le quatrième ensemble de risques concerne le « stationnement pour les livraisons » avec le non-respect des règles de stationnement, la réduction des places pour le transport individuel motorisé et la compensation.

L'assouplissement du cadre légal et un renforcement du contrôle sont les mesures évoquées.

Les mesures qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- ⊙ Privilégier certains axes au centre-ville pour les professionnels et les infrastructures réservées au transport professionnel
- ⊙ Augmenter le contrôle du stationnement (places de livraison)
- ⊙ Développer les plans de mobilité d'entreprise

Persona – Un responsable logistique romand d'un groupe suisse

La problématique

Le responsable logistique doit assurer le ravitaillement d'une dizaine de magasins à Genève, plusieurs fois par semaine. Il rencontre des problèmes tant pour atteindre Genève que pour circuler ensuite en ville en raison de la densité du trafic. De plus la livraison dans certaines rues étroites de la Vieille Ville est compliquée.

Pistes d'actions

L'analyse de situation préalable met en évidence six thématiques qui sous-tendent la situation : la place de la mobilité professionnelle, les horaires de livraison, les places de livraison (stationnement), les bouchons en raison de la quantité trop importante d'usagers, les moyens de livraison et la santé.

Les pistes d'actions se rapportent quant à elles aux sujets suivants : l'innovation, la mobilité professionnelle, le dernier kilomètre, le stationnement et l'espace public.

Aménagement et développement

Laisser la route à ceux qui en dépendent réellement en soutenant le transfert modal, créer des accès routiers uniquement pour les livraisons (p. ex. avec macaron), autorisées à certaines heures, ainsi que des itinéraires de

décharge (en utilisant les voies bus à l'instar de Paris par ex. ?) et produire un Plan directeur pour la mobilité professionnelle pour les livraisons et les prestations forment un premier ensemble de propositions.

La ceinture urbaine, la traversée du lac, la diamétrale ferroviaire et le péage urbain sont évoqués quant à eux sur le mode de la question.

Revoir la gestion de l'espace public entre voiture, vélo, transport publics et mobilité professionnelle dans la perspective d'une qualité de l'espace public qui soit dès lors favorable pour l'économie.

Offre

Les pistes, sous l'angle du stationnement, proposent de repenser la gestion des places de livraison, de créer un macaron pour les livraisons (yc pour le personnel soignant), d'adapter les macarons multizones, d'augmenter le nombre de places de livraison pour diminuer l'attractivité des voitures individuelles, de prévoir la place pour les livraisons en vélos-cargo notamment et de contrôler le stationnement (places jaunes).

Outils, innovations

Le prix du stationnement pour les pendulaires, les habitants et les visiteurs est un moyen supplémentaire cité pour diminuer l'attractivité des voitures individuelles.

Plusieurs pistes convergent autour du dernier kilomètre : création de nano-hubs, de hubs de livraison « officiels » par vélo-cargos dans les quartiers ou au centre-ville, réfléchir au modèle des « point-relais » français pour la livraison des petits colis, et à la possibilité, en lien, de décaler les horaires de livraison.

Le modèle de Small City à Petit-Lancy est cité quant à lui comme une autre manière de favoriser la livraison entre magasin (entrepôt) et client (*centre de services, de commerces, d'artisanat et d'industrie, avec une organisation articulée autour des trois*

fonctions que sont le stockage, la transformation et la vente).

Risques et leviers

L'acceptabilité, la peur, la surcharge de l'espace public et les nuisances en lien avec des horaires de livraison changés, ainsi que la concurrence entre usagers sont les risques évoqués.

Les leviers résident dans un positionnement « zéro émission », dans le fait de tester (offre, services, outils), d'inciter et d'encourager à le faire ; d'effectuer des choix et de proposer des alternatives crédibles en termes de mobilité et de stationnement pour inciter les personnes / les acteurs concernés à changer leurs habitudes en matière de déplacement ; et de lutter contre les incivilités (parking).

Les mesures qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- ⊙ Les alternatives crédibles en termes de mobilité et de stationnement pour inciter au changement ou au test
- ⊙ Revoir la gestion des places de livraison (nombre, macarons, taille)
- ⊙ Lutter contre les incivilités par le contrôle (places jaunes)

Persona – Un livreur de 25 ans en camionnette pour une poste privée

La problématique

Le livreur a pour objectif de livrer un maximum de colis en un minimum de temps et doit, pour ce faire, s'arrêter au plus près des adresses où il doit livrer. Souvent les clients ne sont pas là et il doit retourner les colis à la centrale, ou alors attendre les clients. Dans certains quartiers, les camionnettes n'ont pas le droit de circuler.

Pistes d'actions

Les participant.e.s mettent en évidence, dans l'analyse préliminaire de la situation, les questions du stress et des conditions de travail, de l'équilibre à trouver entre un mode de vie (et de consommation) et la livraison, ainsi que les places de livraison en termes de zones et de sécurité.

Les pistes sont réunies autour de quatre thèmes : les coûts de distribution et le respect d'un modèle économique viable, l'analyse des types de produits, l'optimisation des relais pour la prise de colis et la signalisation intelligente selon divers critères d'usage.

Accompagner le changement - Aménagement

Le transport professionnel – qui comprend les artisans, les prestations, comme les personnes - doit être priorisé et intégré dans toutes les réflexions. Une approche orientée solutions avec moins de réglementation, de contraintes et de barrières à la livraison, tout comme, du point de vue des coûts de distribution, le respect d'un modèle économique viable constitue un socle de pistes à un niveau global.

Outils, innovations

Il y a une convergence de pistes autour de l'analyse des types de produits à livrer (taille, poids, froids, etc.), d'une meilleure classification de ces produits et de solutions adaptées aux contraintes du produit à livrer (p.ex. plus ou moins de 30kg, m³ de béton). L'usage du taxi pour le dernier kilomètre est évoqué.

L'optimisation des relais (prise de colis) et la création de points de livraison par rue ou par quartier, tout comme le développement des systèmes complémentaires de livraison (p. ex. en vélo) forment, avec les places de livraison et une réflexion sur les horaires de livraison (matinée, soirée, nuit), un autre ensemble de pistes autour de stratégies d'organisation.

Le développement d'une signalisation intelligente, selon différents critères d'usage

(ex. place de parking selon heure et jour, limites de vitesse, feux) et une application mobile complémentaire sont également cités au titre des outils et innovations souhaitables.

Risques et leviers

Les risques évoqués sont les coûts de la santé, le travail précaire, la modification des modes d'achat et de consommation, les points géographiques des relais mal situés ou insuffisamment adaptés aux besoins avec un risque de contre-productivité ou encore le manque de rapidité.

Les leviers sont quant à eux la réactivité avec la capacité de s'adapter et de modifier, les points de relais déplaçables avec une bonne analyse préalable (cartographie globale) et l'identification de l'ensemble des usagers et de leurs usages. Enfin, faire respecter les règles est également nommé.

Les mesures qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- ⊙ L'analyse et une meilleure classification des types de produits à livrer
- ⊙ Une signalisation intelligente selon différents critères d'usage (parking, feux, etc.)

Les points de convergence de ces trois contributions portent, de manière générale, sur la place à donner de manière structurée et lisible au transport professionnel, qui doit s'accompagner d'alternatives pertinentes et attractives pour les autres usager.e.s. Les plans de mobilité d'entreprise sont un instrument de cet accompagnement au changement.

La question de la gestion des places de livraison est prépondérante, qu'elle concerne le nombre ou la taille des places, leur attribution ou leur contrôle.

Le besoin d'innovation, que ce soit au niveau des entreprises elles-mêmes, avec de nouvelles pratiques, comme la mutualisation ou une réflexion sur le produit à livrer, ou au niveau des outils, tel qu'une signalisation intelligente, est un point commun, tout comme le fait de tester des solutions.

Atelier 5 – Santé: quel doit être le rôle de la mobilité face aux enjeux de santé publique ?

Comment la mobilité peut-elle contribuer au maintien de l'autonomie d'une population vieillissante ? Comment assurer l'accessibilité du territoire à chacun ? Un mode de déplacement sain pour un corps sain : hygiénisme ou bon sens ? Comment lutter contre le bruit et la pollution de l'air ?

La question de la santé en lien avec les mobilités a été abordée par le biais de trois « persona » : une personne retraitée, une étudiante et une personne à mobilité réduite incarnant des problématiques en lien avec le thème.

Après une analyse de la situation qui lui était attribuée, chaque groupe chargé d'un des trois portraits a produit une réflexion quant aux

pistes d'actions possibles. Celles-ci sont présentées ci-après.

Persona – Une femme veuve de 77 ans vivant dans une commune suburbaine

La problématique

Cette femme de 77 ans, veuve, habite dans un pavillon à Plan-les-Ouates. Elle entretient sa forme par la marche en campagne, et elle utilise sa voiture pour tous ses déplacements (courses, visites aux proches, théâtre et démarches administratives qu'elle n'aime pas faire en ligne), car elle a peur de faire du vélo dans la circulation et trouve l'usage des TPG trop compliqué. Elle a eu un accident sur un trottoir avec un vélo, ne sent plus en sécurité et évite certains trajets.

Pistes d'actions

L'analyse préalable de la situation met en évidence les thèmes de l'âge, de la fracture numérique, de l'insécurité, de la routine et de la peur du changement, de l'autonomie et de la peur de la perdre, de l'isolement, de l'idéalisation du recours à la voiture, des coûts ou encore de la complexité du réseau.

Les pistes énoncées ci-après portent sur les sujets suivants : l'accompagnement au changement d'habitudes, l'aménagement et la sécurisation des parcours, une offre de prestations alternatives à la voiture adaptée et des mesures sur le plan financier.

Accompagner le changement

Rassurer cette femme en lui proposant une promenade guidée en transports publics, et la faire accompagner dans ce parcours par un.e bénévole sont deux pistes plébiscitées.

De même, pour la formation avec un cours du type "Être et rester mobile".

Aménagement

La sécurisation des parcours piétons, en lien avec les vélos et les trottinettes sur les trottoirs, ainsi que des itinéraires cyclables

continus et sécurisés de bout en bout (vision globale) sont les éléments d'aménagement cités.

Prévention, contrôle et sanctions sur l'utilisation des trottoirs par les vélos et trottinettes complètent ces pistes.

Offre

Sur le plan de l'offre, les pistes portent sur des navettes de transports publics sur appel pour personnes âgées, un abonnement ou un forfait taxi et/ou TPG de proximité ou encore un abonnement taxi et/ou TPG pour les heures creuses, mesure qui rencontre une forte adhésion.

L'absence de rupture de charge dans son parcours en transports publics, depuis son domicile, est aussi une piste évoquée ou encore l'organisation d'une mobilité avec conduite partagée (co-voiturage).

Aspects financiers

La gratuité des TPG à l'âge de la retraite est une piste qui suscite un intérêt prépondérant. La discussion à ce sujet est de savoir si elle devrait être ou non assortie de contreparties (p. ex. abandon de sa voiture par la personne, cours de sensibilisation ou explications).

Outils

Sur le plan des outils qui pourraient faciliter un changement d'habitudes sont évoqués : une application de transports publics personnalisée (« Mon parcours et mon billet facile en fonction de mes besoins ») et adaptée (générale sans trop d'informations), une carte piétonne de proximité (quartier) avec une mise en visibilité par exemple des parcours, des services ou des transports publics et une idée de comparateur de budget transport individuel motorisé versus transports publics qui suscite un intérêt particulier.

Risques et leviers

Les risques identifiés sont ici autant de leviers : disposer du personnel d'accompagnement

(terrain), contrôler et sanctionner, avoir une vision et une cohérence des aménagements en termes de continuité, disposer d'un compromis politique et du financement et mettre la santé publique comme une priorité.

Les mesures qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- ⊙ Les transports publics gratuits dès la retraite
- ⊙ L'abonnement taxi et/ou transports publics pour les heures creuses
- ⊙ Un comparateur de budget transport individuel motorisé versus transports publics
- ⊙ La promenade guidée / accompagnée en transports publics, ainsi que la formation aux mobilités

Persona – Une étudiante à vélo d'une commune suburbaine

La problématique

Cette étudiante se rend à l'Université en ville, où elle s'est fait voler son vélo à plusieurs reprises, avec un trajet qu'elle juge compliqué. Elle pratique le hockey sur glace comme loisirs et doit parfois transporter du matériel qui excède les possibilités de son vélo.

Pistes d'actions

L'analyse de la situation met en évidence les thèmes suivants : la sécurité avec l'absence de pistes cyclables continues et un nombre de places de stationnement sécurisées insuffisant ; la multimodalité et le besoin d'une qualité de l'offre dans ce domaine ; la santé sous l'angle du stress et de la pollution plutôt que des bienfaits de l'exercice.

Les pistes sont réunies autour des axes que sont l'aménagement des voies pour les vélos, une offre multimodale et la réglementation pour promouvoir la diminution de la voiture individuelle.

Aménagement

Les voies réservées aux vélos, le déploiement de « voies vertes » et une meilleure connectivité dans les aménagements sont des pistes évidentes pour les participant.e.s.

La place pour le vélo dans les trains et les bus avec des solutions qui n'incommodent pas les autres voyageurs, en particulier les personnes à mobilité réduite ou les poussettes, est une piste en terme d'aménagement qui se conjugue au développement d'une offre multimodale.

Offre

L'offre de services "multimodalité" et le renforcement d'un écosystème vélo sont plébiscités. Ils comprennent le stationnement vélo associé à d'autres services comme du vélo-partage et vélo-cargo partagé, ainsi qu'un abonnement combiné transport publics – vélo-train.

Dans ce contexte, mieux communiquer sur l'offre en vélostations, qui permet par ailleurs de répondre à la question du vol, est également une piste. Une vraie base de données centralisée pour les vélos volés serait utile à ce titre.

Contrôle, réglementation

Ces pistes sont également assorties de réflexion sur le manque de surveillance du stationnement.

Par ailleurs, la diminution du nombre de voitures pour permettre des déplacements plus sécurisés en vélo par un péage urbain rencontre également un intérêt, comme la diminution de la vitesse à 30 Km/h.

Risques et leviers

La surcharge des transports publics avec les vélos est un risque. De même, en ce qui concerne les aménagements, le risque de recours en lien avec les autres usages implique, sur le plan des leviers, des stratégies comme la

concertation en amont, une signalétique mobilité douce, une information digitale, la formation et la prévention au service d'une cohésion sociale autour du vélo. Sur le plan de la sécurité, le tatouage de cadre et une innovation qualitative autour du vélopartage sont les leviers évoqués.

Les mesures qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- ⊙ L'offre de services « multimodalité » et le renforcement d'un écosystème vélo
- ⊙ Les voies réservées aux vélos
- ⊙ La diminution de la vitesse des voitures (30 Km/h) pour en réduire le nombre
- ⊙ Le péage urbain pour les mêmes motifs de réduction du nombre de voitures

Persona – Un informaticien à mobilité réduite se rendant à son travail en voiture

La problématique

Cet homme vit en ville et travaille à 80% dans une entreprise située dans une commune suburbaine. Il s'y rend 3 jours par semaine en voiture, bien que les embouteillages et le parking soient des freins, car le déplacement en transports publics est encore plus difficile : Léman Express bondé, pas assez d'ascenseurs dans les gares ou bus imposant des changements avec des interfaces peu adaptées.

Pistes d'actions

L'analyse de base de la situation par les participant.e.s a mis en évidence les sujets suivants : des espaces urbains insuffisants en termes d'accessibilité, les limites du télétravail avec le risque d'isolement et le droit à la mobilité pour tout le monde.

Les pistes portent sur l'aménagement de l'espace public y compris les espaces dédiés aux transports publics, une offre adaptée pour l'utilisation de ces derniers et un besoin

d'innovation et de connaissance des usager.e.s et de leurs usages, en relevant que ce qui est bon pour la personne à mobilité réduite est bon pour d'autres publics, voire la population en général.

Aménagement

L'aménagement de l'espace public est proposé sous l'angle de l'élargissement des trottoirs pour les personnes à mobilité réduite pour permettre une bonne cohabitation de leurs usagers et de l'augmentation du nombre de places de parking sur l'espace public.

Aménager les arrêts des transports publics, instaurer des lignes circulaires de ceinture et éviter les transbordements sont les pistes identifiées en matière de transports publics.

Offre

Du point de vue de l'offre, il s'agirait, de manière générale, de favoriser l'accès aux transports publics aux personnes à mobilité réduite et de soutenir ainsi leur mobilité active. L'adaptation se comprend non seulement en termes d'espace dans les bus, mais aussi d'horaires ; une offre de bus à la demande est également citée.

Contrôle, réglementation

Deux mesures sont associées à la question du contrôle ou de la réglementation : le respect des piétons sur les trottoirs et la diminution des vélos et des trottinettes dans les transports publics.

Innovation, outils

Le besoin d'innovation se traduit par l'instauration d'offre de transport alternatif à des prix abordables, avec un vélocargo ou un tricycle (« rickshaw ») par exemple, et l'appui sur les nouvelles technologies pour réserver une place de parking handicapé ou connaître le taux d'occupation des places.

Par ailleurs, mieux connaître « l'épidémiologie spatiale », avec des données de transport, de santé et de démographie, pour comprendre et

prédire les comportements en termes de flux (quand ou pourquoi les gens se déplacent ou devraient se déplacer), et anticiper des comportements pour évaluer les infrastructures nécessaires pour la mobilité en général et le pilotage de la politique publique, sont d'autres propositions.

Accompagnement du changement, valeurs

Des actions sur le plan de l'éducation et de la prévention de la population sur le plus long terme constituent aussi une piste, et il est enfin relevé, que réduire les nuisances en termes de santé publique, au niveau de la pollution de l'air, du bruit ou en termes de cohésion sociale, et favoriser une mobilité active sont des gains pour tous, et pas uniquement pour les personnes à mobilité réduite.

La mesure qui recueille le plus d'intérêt est la suivante :

- ⦿ L'aménagement des arrêts des transports publics

La plupart des pistes évoquées recueillent une appréciation positive concernant l'utilité de leur mise en œuvre, sans convergence marquée vers l'une ou l'autre.

Les points communs de ces trois contributions portent sur l'importance de connaître mieux certains publics et la nécessité de disposer d'informations concernant leurs besoins et leurs pratiques. Ce qui est relevé comme étant bon pour la personne âgée, l'est aussi pour la personne à mobilité réduite (offre de transport sur appel, parcours sans rupture de charge, applications intelligentes pour le parking ou l'usage des transports publics), voire pour l'étudiante (offres attractives en matière de multimodalité, sécurisation de parcours, voies réservées pour les vélos / trottinettes, amélioration des conditions de stationnement et contrôle), et ainsi souvent pour la vie de la collectivité en général. Les risques sont en lien avec les ressources financières des personnes comme des collectivités publiques, ainsi que les conflits d'usage ; les leviers mettent en évidence le besoin de concertation en amont, de formation et d'information, ainsi que le développement d'innovations dans les domaines évoqués.

Atelier 6 - Innovations: comment faciliter les déplacements aujourd'hui et anticiper les usages de demain?

Comment renforcer la capacité de réaction des pouvoirs publics face à la rapidité d'apparition de nouveaux véhicules et usages ? Aide aux déplacements : une application multimodale pour le Grand Genève ? Drones, véhicules autonomes, réseau souterrain pour les marchandises : opportunités ou fantasmes ? Télétravail, temps partiels, horaires libres : existe-t-il d'autres potentiels d'évolution sociétale ?

La question de l'innovation en lien avec les mobilités a été abordée sous l'angle de trois innovations concrètes : le « hub » de mobilité partagée, les micro-mobilités, les autres nouveaux véhicules et usages, ainsi que les horaires comme outil de gestion de la mobilité.

Après une réflexion préalable concernant le thème qu'il avait à traiter, chaque groupe a produit une réflexion quant aux pistes d'actions possibles relatives à leur mise en œuvre. Celles-ci sont présentées ci-après.

Proposition – Le Hub de mobilité partagée en interface avec les transports collectifs et/ou les aires de stationnement

Situation

Les hubs de mobilité rassemblent des solutions de mobilité partagées pour les premiers et derniers kilomètres autour de lieux physiques identifiés comme nœud intermodal. Ils visent à réduire l'utilisation de la voiture individuelle en déployant des pôles de mobilité partagée et durable (électrique).

Comment mettre en œuvre cette innovation ?

L'analyse de la situation met en évidence les problématiques suivantes :

- La définition des objectifs : faciliter l'usage des transports collectifs ? Eviter le transport individuel motorisé dans l'hypercentre ? Hubs pour quelle mobilité ? Quels usages (pendulaires, transport professionnel, loisirs) ?
- L'identification des partenaires
- L'efficacité de la chaîne de déplacements et la valorisation des modes les plus sobres et les plus capacitaires
- Les systèmes d'abonnement couplés (autoroute, parking, bus avec réductions), des avantages et l'harmonisation par couloir de déplacements
- Les parkings « tous modes de déplacement », le bouquet de services de mobilité et des services (si le train est en retard p. ex.)
- L'attractivité des temps de parcours, le parcours facilité, l'information lisible
- Anticiper la question du foncier, le coût pour la Commune, la temporalité de la planification du hub (prévisions à moins de 10 ans et création à plus de 10 ans)
- Réversibilité, adaptabilité, laisser les gens « agir »

Pistes d'actions

Les pistes d'actions proposées pour mettre en œuvre le Hub sont réunies autour des thèmes suivants : l'expérimentation, la localisation du Hub, sa multifonctionnalité sur le plan des modes de transport et la communication autour de celui-ci. Elles sont énoncées ci-dessous.

Accompagner le changement

Les micro-hubs expérimentaux de quartier et le principe du « Living Lab » pour expérimenter les pistes préconisées et permettre aux parties

prenantes de s'approprier le concept sont proposés.

Aménagement, développements

Les approches suivantes sont proposées : privilégier le Hub le plus en amont des centres (p. ex. sur les pôles /gares de l'agglomération), prévoir des parkings tous modes de déplacement (bus, tram, vélo, co-voiturage, taxi trottinettes, autopartage) et penser des Hubs efficaces en termes d'espace (peu de terrain) vivants et solidaires.

La signalétique de ces points de mobilité devrait être tant physique que numérique.

Offre

Le Hub devrait être accessible avec un abonnement multimodal et une tarification combinée qui évite de créer une concurrence entre les parkings (par ex. un parking en périphérie moins cher qu'un parking au centre-ville).

L'information est disponible pour tous les modes et tous les voyageurs en temps réel ("MAAS - Mobility as a service").

Outils, innovation

Une application multimodale intègre tous les acteurs de transport de personne et de marchandises.

Obstacles et leviers

L'obstacle est d'arriver à connecter tous les modes de transport.

Les stratégies qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- L'application multimodale qui intègre tous les acteurs
- L'abonnement multimodal et la tarification combinée
- Le parking tous modes de déplacement
- Les Hubs efficaces dans l'espace

Proposition – Les micro-mobilités, les nouveaux véhicules et leurs usages

Situation

Quelle doit être la place sur la route et dans la chaîne des déplacements de ces micro-mobilités et autres nouveautés en termes de véhicules et d'utilisation (p. ex. drones, véhicules autonomes, réseau souterrain pour les marchandises), et quel accompagnement les pouvoirs publics doivent-ils prévoir ?

Comment mettre en œuvre cette innovation ?

L'analyse de la situation met en évidence les questions et les idées suivantes :

- Le transport de marchandises sur les rails de tram ?
- Des rues en site propre pour les transports publics ? Le couloir de tram prioritaire comme obstacle infranchissable
- Des zones exclusivement piétonnes (trottinettes, vélos poussés en application de la loi)
- Des navettes de transports publics sur demande ; des lignes de transports publics périphériques
- La définition du transport collectif : vélopartage, autopartage ?
- Des zones 30 km/h avec priorité aux véhicules (prévues comme telles) et des solutions pour les piétons vulnérables (espace délimité et protégé pour l'accès piéton)
- Un grand vélo-cargo pour les livraisons interurbaines (véhicule bien pensé pour constituer une alternative réaliste
- Voitures autonomes : est-ce la solution à tout ?

Pistes d'actions

Les pistes d'actions relatives à la mise en œuvre des micro-mobilités sont centrées autour de la question de l'espace public, de l'accessibilité universelle et du développement de services

innovants. Elles font état de questions qui portent moins sur les formes de micromobilité que sur les conditions qui permettent aux innovations en matière de mobilité de prendre forme dans l'espace public. Ces pistes sont décrites ci-dessous.

Accompagner le changement

La cohabitation des mobilités "nouvelles" et "établies" est un fait. Sur cette question, il s'agit d'accompagner les personnes à mobilité réduite et les seniors à utiliser les outils modernes.

Les communes doivent avoir un rôle en plus de l'Etat.

Aménagement

Les stratégies de mise en œuvre relatives à l'aménagement portent sur le besoin d'espaces à disposition pour de nouveaux modes / usages et de prioriser les espaces du domaine public, pour les mobilités collectives, avec les Communes.

Les Hubs multimodaux et les places de parking pour les vélos-cargos sont également évoqués.

Offre

Le partage et la mutualisation apparaissent comme de nouvelles modalités face à une multiplicité des modes de transport. Il peut concerner la mobilité partagée (p. ex. vélos-cargos en libre-service, autopartage, type "Mobility"), le transport de personnes ou de marchandises qui peuvent être en partie mutualisés. A ce titre un "Mobility" pour les PME et les marchandises est proposé. Le stockage de marchandises et le point de dépôt / retrait peuvent être également mutualisés.

De même pour les véhicules autonomes à venir qui pourraient être partagés et ne pas être individuels. Ils devraient par ailleurs faire l'objet de régulation.

La livraison rapide par drone est également identifiée comme une offre possible de transport.

Le développement d'un maillage fin des services innovants est relevé.

Outils

La technologie est évoquée pour le développement de différents outils : l'interface de commande via un smartphone, obligatoire pour une réservation ou recevoir une annonce ; l'identification des véhicules TPG par les personnes avec une déficience visuelle, l'annonce du tram en approche ou le bouton d'appel clignotant "danger" rappellent, quant à eux, la nécessité de services y compris pour les personnes les plus fragiles.

Obstacles et leviers

Les obstacles évoqués sont la résistance au changement, les incivilités et le non-respect des règles pour ce qui concerne les trottinettes et les vélos, des nuisances supplémentaires "par le haut" avec les drones.

La question des moyens financiers est à la fois considérée comme un obstacle et un levier.

Ici le partenariat public-privé apparaît comme un levier, tout comme les expériences pilotes et la preuve par l'exemple.

Les stratégies qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- ⦿ L'accompagnement des personnes à mobilité réduite et les seniors dans l'utilisation des nouveaux outils
- ⦿ Prioriser les espaces du domaine public pour les mobilités collectives avec les communes
- ⦿ Les véhicules autonomes partagés, et pas de véhicules individuels

Proposition - Les horaires pour optimiser l'usage des réseaux

Situation

Quelles pourraient être les mesures incitatives ou contraignantes à mettre en place sur le plan des horaires pour contribuer à l'optimisation des déplacements (p. ex. télétravail, décalage des horaires scolaires, incitations aux heures creuses, etc.) ?

Comment mettre en œuvre cette innovation ?

L'analyse de la situation est à lire directement dans les pistes d'actions ci-dessous.

Pistes d'actions

Les pistes d'actions identifiées sont en lien avec les thèmes suivants : les horaires des écoles et du monde du travail, la connaissance avec des enquêtes, l'offre et sa tarification, les voies dédiées et la communication.

Accompagner le changement

La question des horaires des établissements scolaires appelle une coordination entre le DIP, le DSM et les établissements scolaires.

Du côté des entreprises, la stratégie concerne l'incitation à la flexibilité dans les horaires de travail : un élément nouveau de leurs plans de mobilité (« version 2.0 »). Cette flexibilité des horaires devrait elle aussi concerner les établissements secondaires.

Le télétravail devrait quant à lui être « sacralisé » pour les frontaliers.

Aménagements

Le développement et l'expérimentation relatives aux voies dédiées aux transports publics et au co-voiturage devraient se poursuivre et s'étendre, puis être soumis à votation (ancrer ces concepts routiers de manière démocratique) et leur usage contrôlé.

Communication

En termes de communication, les propositions portent sur la simplification et l'harmonisation

des canaux d'information aux voyageurs, ainsi que sur la communication des bonnes pratiques.

Offres

Si les offres de transports publics devaient être harmonisées sans distinction relative aux heures pleines et aux heures creuses et élargies dans leur amplitude-horaire, la tarification devrait promouvoir des offres « heures creuses ».

Outils

Concernant les outils, la proposition porte sur des enquêtes périodiques sur la mobilité (fréquences et horaires d'usage), le partage des résultats pour en déduire les besoins (p. ex. dans un Conseil en mobilité) et adapter l'offre.

Obstacles et leviers

Les capacités d'infrastructures (offres, voies dédiées) sont des obstacles et l'anticipation, la priorisation et le financement sont des leviers possibles.

Une gouvernance simplifiée (p. ex. modèle moins vertical, plus simple et plus lisible) et l'émergence d'un.e chef.fe de file (« leader » identifié et identifiable) sont des réponses face à la multiplicité des acteurs, en ce qui concerne les horaires de travail, les enquêtes, l'information aux voyageurs ou la tarification.

Les contraintes financières (ressources financières disponibles) en lien avec les offres citées peuvent être atténuées avec une mobilisation la plus large possible (consensus des personnes / acteurs concernés autour des propositions) contribuant à l'émergence de nouvelles sources de financement.

Enfin, si contraindre semble difficile (horaires, et voies dédiées), l'incitation, la sensibilisation et la communication sont des leviers.

Les stratégies qui recueillent le plus d'intérêt sont les suivantes :

- ⊙ L'incitation à la flexibilité des horaires de travail par le biais des plans de mobilité des entreprises
- ⊙ L'harmonisation de l'offre sans distinction horaire et l'élargissement de leur amplitude
- ⊙ La promotion d'offres tarifaires pour les heures creuses
- ⊙ La simplification et l'harmonisation des canaux d'information
- ⊙ Les enquêtes de mobilité et le partage des résultats et de leur analyse
- ⊙ La communication au sujet des bonnes pratiques

Malgré leurs différences thématiques, quatre éléments convergents peuvent être relevés entre les trois situations.

Le premier est de travailler ensemble, de se coordonner et de disposer de connaissances partagées.

Le deuxième porte sur l'information aux voyageurs, en temps réel, simplifiée et harmonisée et offerte aussi dans des formes digitales qui permet d'intégrer d'autres aspects ou d'autres acteurs concernés.

Le troisième porte sur la tarification qui devrait être coordonnée pour éviter une concurrence inutile, avantageuse en fonction des horaires et combinée dans le contexte d'une offre multimodale.

La quatrième porte sur l'espace public, sa gestion efficace et la promotion de processus visant à expérimenter, sur cet espace public, des innovations en les expérimentant et en les validant de manière collective.

En guise de conclusion

Les discussions des ateliers mettent en évidence une forte cohésion autour d'un changement de paradigme dans le rapport au transport motorisé individuel : il s'agit de lui trouver des alternatives attractives et acceptables pour répondre aux défis que pose l'engorgement important des routes, avec ses conséquences sur le travail, la santé, l'économie et le climat notamment, soit sur la population qui vit et travaille à Genève et dans la région du Grand Genève.

Ces changements ne peuvent se concevoir sans un ensemble de leviers, fortement interconnectés, qui doivent également assurer tout à la fois la pérennité des changements et leur adaptabilité en continu. Nous retiendrons des échanges et des propositions des participant.e.s aux Etats généraux des mobilités les leviers suivants :

- L'accompagnement du changement qu'il s'agisse des particuliers ou des entreprises qui suppose de connaître leurs caractéristiques et leurs besoins, ainsi que leurs territoires
- La connaissance des publics concernés – publics cibles et acteurs - qui se construit à la fois sur l'association de ces « parties prenantes » aux processus, aux projets ou à la réflexion, et nécessite la production de données
- La participation des parties prenantes qui invite à les identifier et à prévoir des processus qui tiennent compte du temps nécessaire dans leurs différentes phases (analyse, pilotage, réalisation, évaluation)
- La mise en œuvre de projets concrets, à petite échelle, qui favorise leur réussite et mette en évidence leurs ingrédients pour leur diffusion en aval
- Un cadre normatif qui permette d'innover et de tester des infrastructures, des offres ou des outils, dans des applications publiques, individuelles, partagées ou mutualisées, et les incitations nécessaires pour le faire
- Des stratégies et des outils de gestion de projets qui favorisent la réussite des tests et des mises en œuvre, ainsi que leur adaptation, et qui autorisent leur abandon (projets portés au plus haut niveau, projets conduits par des personnes au bénéfice d'une reconnaissance pour le faire, exploration préliminaire, préparation, accompagnement, évaluation)
- Des administrations publiques qui se connaissent et qui collaborent entre elles, notamment au niveau transfrontalier, interdépartemental et entre Canton et Communes, qui portent des choix concertés de manière lisible et visible
- L'application du cadre légal et des règles et l'invitation, par les acteurs concernés, à les faire respecter
- Des ressources financières pour accompagner le changement et assurer les développements souhaités et souhaitables.

Les éléments cités doivent permettre d'assurer ces alternatives crédibles en termes de mobilités et de partage de l'espace public, ce qui signifie qu'elles doivent être pertinentes et répondre à un besoin réel, être accessibles financièrement et rencontrer leur public, donc être connues.

Ces Etats généraux semblent montrer que le potentiel pour travailler ensemble de manière nouvelle existe, et qu'il invite à s'y exercer avec constance et patience, en prenant appui sur les ressources et les compétences complémentaires de toutes les parties pour le faire.