

Les autorités cantonales et municipales ont signé une feuille de route. L'idée: fluidifier la circulation en l'orientant sur la ceinture urbaine, développer les transports publics, les pistes cyclables et la piétonisation

# Canton et Ville s'allient sur la mobilité

MARC LALIVE D'EPINAY

**Mobilité** ► Question mobilité, la hache de guerre entre le canton et la Ville de Genève semble enterrée. C'est du moins le message qu'on fait passer le conseiller d'Etat Pierre Maudet, chargé du Département de la santé et des mobilités (DSM), et Marjorie de Chastonay, conseillère administrative responsable du Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM) de la Ville.

Lundi, les autorités ont présenté leur stratégie commune pour 2025-2028 en matière de mobilité. Cette ambitieuse feuille de route prévoit une meilleure coordination des politiques de mobilité afin de fluidifier les déplacements dans le canton. Car si les deux entités ont chacune leurs objectifs prioritaires, c'est bien une mise en commun dont il s'agit. Histoire d'avancer main dans la main pour éviter les blocages.

«Pour sortir des congestions de trafic vécues au quotidien par les Genevoises et Genevois, nous devons trouver des points d'accord, a expliqué Pierre Maudet. Avec cette feuille de route, la Ville de Genève et le canton s'engagent à développer les transports publics et à préserver le transport professionnel au centre-ville.»

Pour Marjorie de Chastonay, il s'agit de «travailler en bonne intelligence avec le canton». Avec plusieurs idées phares: désengorger les routes du centre-ville en orientant le trafic routier sur la ceinture urbaine, développer un réseau de transports publics performant, garantir des conditions optimales pour le transport professionnel, piétoniser aussi, et offrir plus de pistes cyclables.

Les communes concernées par le trafic de report – comme Vernier, Lancy et Meyrin – seront consultées, si ce n'est déjà fait, et impliquées dans ce processus.

## Rive bientôt piétons

Parmi les chantiers d'importance, celui du secteur du rond-point de Rive, qui fera l'objet d'un réaménagement total. Une zone piétonne, et arborée, est prévue sur cette actuelle bande de béton inhospitalière qui sert d'escale pour



«La Ville de Genève et le canton s'engagent à développer les transports publics et à préserver le transport professionnel au centre-ville», a expliqué Pierre Maudet. Pour Marjorie de Chastonay, il s'agit de «travailler en bonne intelligence avec le canton». JPDS

les bus. Ce chantier devrait débuter en 2027.

Pour éviter de se mettre à dos les commerçant·es du centre-ville – comme cela a été le cas pour les travaux à la rue de Carouge –, la magistrate verte est d'ores et déjà en discussion avec leurs homologues des alentours de Rive. Celles et ceux du marché, qui prend ses quartiers deux fois par semaine au boulevard Helvé-

## Le secteur du rond-point de Rive fera l'objet d'un réaménagement total

tique, et l'association qui fédère les marchand·es des Halles de Rive. Piétonisation toujours, il est prévu que les abords de certaines écoles (l'avenue Blanc, rue des Plantaporrêts, rue Necker, rue Micheli-du-Crest) soient totalement offerts aux piéton·nes ou mieux sécurisés.

A cela s'ajoute la volonté d'améliorer la circulation en vieille-ville et notamment celle induite par les livrai-

sons. La Ville et le canton espèrent «innover» en la matière. Comment? On ne sait trop.

Sans oublier les cyclistes. Le «décollage fulgurant» – dit la magistrate – de la pratique du vélo ces dernières années se doit d'être accompagné de mesures à la hauteur. Une des priorités est donc de «séparer les flux» entre «axes rapides» et ceux plus «apaisés» – les voies vertes –, a encore souligné la conseillère administrative. De nouveaux axes seront créés, comme ceux à proximité du quartier en construction des Vernets, imaginés après discussions avec le TCS et Pro Velo. La place et les alentours de la gare Cornavin devraient bénéficier de nouvelles infrastructures: trois vélostations totalisant 4000 places sont aussi prévues. Quant au problème du U lacustre, il n'a toujours pas trouvé de solution satisfaisante après le refus dans les urnes de la passerelle à 54 millions. «Il faut reprendre ce sujet. Et on ne manque pas d'idées», a esquissé Pierre Maudet.

## Nouvelle vignette

Le magistrat cantonal a également souligné l'importance de garantir des conditions adéquates pour les véhicules professionnels. Une nouvelle vignette pour les utilitaires d'entreprises de livraison fera d'ailleurs son apparition mi-2026. Le conseiller d'Etat veut aussi leur offrir un nombre adéquat de places de stationnement.

Derrière cette entente cordiale, le ministre cantonal et la magistrate municipale n'ont pourtant pas caché un ou deux points de désaccord, et notamment sur les 30 km/h. Un non pour Pierre Maudet, qui y voit plutôt une entrave à la liberté de déplacement, et un grand oui pour Marjorie de Chastonay pour des questions de «réduction de bruit, de qualité de vie et de santé publique».

«Malgré ces différends, nous pensons que les enjeux de mobilité dépassent le clivage gauche-droite», a estimé Pierre Maudet. Pour s'assurer du bon suivi de ces mesures de mobilité, une quinzaine de rencontres de coordination sont prévues chaque année entre les services ainsi qu'entre les magistrat·es cantonal et communale, jusqu'en 2028. I