



## **Politique de mobilité de la commune de Meyrin**

Le présent document\* se base sur différentes lois, règlements, plans d'actions, chartes - détaillés ci-dessous -, dont la « Charte pour une mobilité urbaine durable »\*\* , développée par l'Union des villes suisses (en pièce jointe).

*\*Document adopté par le Conseil administratif de la ville de Meyrin le 21 février 2018.*

*\*\*Charte adoptée par le Conseil administratif de la ville de Meyrin le 21 février 2018.*

## 1. Vision

- La politique de mobilité de la commune de Meyrin doit anticiper les changements quantitatifs et qualitatifs, évaluer les perspectives de développement et prévoir les interventions prioritaires.
- Dans le but de répondre aux tendances d'évolution de la mobilité, les options proposées sont développées à partir d'un principe de mieux répartir les modes et les usages des transports : par types de déplacements, par secteurs géographiques, en tenant compte d'une situation territoriale globale.
- Le Plan directeur communal de 2011 démontrait déjà l'intérêt d'une planification des déplacements à l'échelle communale considérant l'importance d'infléchir un report modal vers les modes de transports collectifs et doux afin de notamment limiter les effets négatifs de la saturation des réseaux de transports individuels motorisés.
- Aujourd'hui, il est primordial de préciser comment et avec quelles mesures d'accompagnement la commune de Meyrin peut accueillir sur son territoire de nouvelles infrastructures, ce qu'elles induisent en termes de réorganisation des réseaux, d'aménagement d'espaces publics, d'accessibilité aux services, d'impacts environnementaux, en précisant de manière claire le niveau de coordination entre le Canton et la Commune.
- L'enjeu réside notamment à ce que ces infrastructures ne soient pas conçues uniquement sous l'angle de la mobilité, mais qu'elles soient compatibles avec les fonctions urbaines (aménagements, espace public, accès aux services et équipements, etc.).
- La commune de Meyrin a successivement adhéré aux Plans directeurs cantonaux 2015 et 2030 concernant la nécessité de créer une ville compacte, multi polaires et verte. Cette politique volontariste a entre autre pour but de limiter la circulation individuelle motorisée à l'intérieur des quartiers d'habitations et mixtes. Il est indéniable que les habitants, actuels et à venir, doivent se déplacer autrement. La construction de la ville « en ville » doit être corrélée à la réduction des déplacements motorisés. À Meyrin, le Conseil municipal a successivement poursuivi ces objectifs en aménageant une ville dense. L'écoquartier des Vergers, les modifications de zones en cours à Cointrin, la densification par voie de surélévation, en sont des exemples notables.
- L'équilibre du développement des logements et des emplois à Meyrin doit impérativement être mis sur pied. En influençant la création d'emplois de proximité et en mettant en place des quartiers créant une mixité fonctionnelle, Meyrin générera des circuits et donc des déplacements courts. C'est en priorisant le développement de ce type que notre Commune réussira à pacifier les problèmes de mobilité. Le développement du télétravail et/ou du co-working permettra son application.

## 2. Principes directeurs

- Le contexte actuel en matière de mobilité impose un premier constat clair. **Le réseau ne peut plus être appréhendé ou utilisé tel qu'il l'est aujourd'hui.** Cette constatation nous impose à tous de considérer que nous n'avons plus la liberté individuelle et collective d'utiliser tous les modes de transport n'importe quand et n'importe où. Le choix de nos différents modes de transport doit dépendre des infrastructures de mobilité à disposition, de la distance de déplacement à parcourir, du but du déplacement. C'est par cette **modulation du choix de transport à chacun de nos déplacements** qu'une solution pourra être trouvée. Sans cette prise de conscience, nos modes de déplacement auront des conséquences de plus en plus néfastes sur notre économie, notre environnement, notre santé, notre urbanisation et sur notre qualité de vie. L'attractivité de Meyrin mais plus largement de Genève se verra de plus en plus altérée.

***À Genève près de 50% du trafic automobile implique des déplacements de moins de 3 kilomètres. Ces déplacements devraient être effectués par d'autres modes de transport. Cela permettrait de fluidifier le trafic pour les automobilistes n'ayant pas d'autre choix que d'utiliser un mode de transport individuel motorisé, et de réaliser des infrastructures de transports en commun et de mobilité douce performantes.***

- Il faut être pragmatique et conscient des limites de notre espace et de notre réseau. **Les modes de déplacement sont appelés à changer**, à Meyrin et ailleurs. Ceci en raison de notre urbanisation concentrée, du développement démographique, de l'espace limité, de la nécessité d'offrir aux entreprises une attractivité pérenne, du changement climatique.
- La politique de mobilité doit s'inscrire dans un **système de développement urbain global** couvrant le territoire communal, cantonal et transfrontalier. Le traitement des différentes échelles en matière de mobilité est essentiel dans le bon fonctionnement du réseau dans son ensemble.
- Cette politique de mobilité doit être développée en **tenant compte de différents facteurs d'égale importance** - et certes parfois contradictoires -, tels que l'écologie, l'économie et le social, à savoir les trois piliers du développement durable.
- Les différents moyens de transport doivent en outre être planifiés en tenant compte de la nécessité d'une **exploitation durable de ressources limitées**, comme l'espace, l'énergie et les moyens financiers. Cela suppose un arbitrage clair entre différents intérêts, à savoir les transports, l'aménagement, l'économie, la sécurité, la santé publique et l'esthétique.
- Il est primordial de **mettre en œuvre des principes de planification de mobilité orientés vers l'offre et non des principes de planification orientés vers les demandes, lesquelles sont et seront multiples infinies et donc irrésolubles.** À ce titre, il est nécessaire de prévoir la construction de nouvelles infrastructures de transport qu'à partir du moment où cela s'avère être la solution pour désengorger des quartiers urbains. La pression en matière de transports individuels est tellement forte que **la création de nouvelles infrastructures n'aura pour effet que d'ouvrir de nouvelles valves qui seront**

**automatiquement saturées.** En lieu et place d'un tuyau bouché, la Commune financerait et aménagerait des nouveaux tuyaux bouchés avec des effets sur l'attractivité, l'économie, la santé et la qualité de vie extrêmement néfastes.

- Les différents exemples de villes suisses, européennes ou mondiales démontrent **qu'aucune infrastructure de mobilité de transports individuels motorisés sans mesures d'accompagnement performantes n'a eu un effet bénéfique sur la fluidité du trafic.**
- Dans les zones urbaines à forte densité de population, des formes de transports durables, à l'instar des transports publics, de la mobilité pédestre et cycliste, assurent une grande partie de la mobilité. Ces formes de transports doivent recevoir la priorité en termes d'investissement.
- Respecter le **Plan de mobilité interne à l'administration.** Se référer à la politique interne de développement durable. Encourager le transfert modal du TIM vers les MD et les TC.
- La Commune soutient une **politique novatrice et durable** visant à prôner le transport public, favoriser la mobilité douce et le développement d'alternatives intelligentes dans le but de limiter le recours aux transports individuels motorisés. Ces mesures ont pour but de favoriser le trafic professionnel motorisé bénéfique à l'économie.
- Soutenir et développer les **plans de mobilité d'entreprises** en lien avec les démarches des ecoparcs industriels.

### **3. Plan d'action pour Meyrin**

#### **A) PAR MODE DE TRANSPORT**

##### **→ TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS**

- L'intensité du trafic sur le réseau routier urbain ne peut pas continuer à augmenter. L'accroissement des besoins de transport sera résolu en premier lieu par de nouvelles offres en transports publics, de la mobilité pédestre et cycliste ou combinant ces différents modes.
- À Meyrin, il est et sera difficilement envisageable de créer de nouvelles infrastructures routières en raison de la zone agricole protégée, de la proximité de poches d'habitations à préserver (bruit, nuisances, etc).
- Tout projet de nouveaux axes ou infrastructures de stationnement doit être justifié par des études d'impacts fines (report de trafic, effet de multiplication des tuyaux, effet sur le territoire, santé publique, etc.) et se doter de mesures d'accompagnement fortes.
- Maîtriser la pression croissante et perpétuelle du trafic sur le réseau routier non « primaire ». La gestion du réseau de desserte doit être réfléchi sous forme de poches n'offrant pas d'itinéraires de transit attractifs.
- Redéfinir les principes de hiérarchie du réseau routier. Meyrin doit redéfinir le statut de l'avenue de Mategnin, du chemin Terroux, de l'avenue de Vaudagne, de la rue des Vernes et de la route de Meyrin sur sa partie supérieure (cf. projet de « compromis historique »).

- Aménager les grands axes routiers, tel que l'axe A-F Dubois, en conséquence du trafic de transit (revoir les gabarits, améliorer les dessertes TIM + TC + MD).
- Redéfinir une régulation de feux routiers adaptée pour fluidifier les axes primaires et éviter la saturation des réseaux.
- Sur le réseau routier communal, modérer la vitesse de trafic dans les quartiers d'habitations. L'aménagement de zones 30 ou 20 doit répondre à des objectifs de sécurité routière, mais également de qualité de vie dans les quartiers.
- La politique de stationnement (parkings privés et publics) est un thème clé dans le cadre de la bonne gestion du trafic individuel motorisé. En la matière, c'est la quantité de véhicules à absorber et à rejeter sur le réseau qui doit servir de point de repère. En outre, la priorité doit être donnée aux parkings couverts et mutualisés (silos), de manière à décharger les rues du plus grand nombre possible de véhicules.
- Développer des services de mobilité. Une offre de services de mobilité, comme l'autopartage (Mobility), les plans de mobilité des grands générateurs de déplacements (entreprises, centres de formation et de soins, etc.). À titre d'exemple, les systèmes « Mobility » et « Catch a car » devraient être développés de manière plus importante à Meyrin.
- Mettre en place une signalétique adaptée, de sorte à éviter un trafic parasite et à mieux canaliser le trafic automobile.
- L'offre en stationnement doit être adaptée à la localisation et aux affectations. Le stationnement doit être géré et dimensionné de manière à satisfaire les clients/visiteurs. Les habitants devront absorber leurs besoins en stationnement sur fond privé. Dans les quartiers en surface, la priorité sera donnée aux habitants et visiteurs en complément de l'offre sur domaine privé.
- Hors des zones urbaines (habitats et activités), une grande importance doit être accordée au développement d'une mobilité multimodale (Park & Ride, etc.). Des connexions rapides et performantes doivent être couplées à la construction de ces infrastructures situées idéalement en France voisine dans une approche transfrontalière.
- Mettre en place un péage urbain en entrée d'agglomération.
- Promouvoir le télétravail, la création d'espace de co-working, notamment dans une commune telle que Meyrin, ainsi que l'aménagement des horaires de travail.

## → TRANSPORTS EN COMMUN

- Les limites du système routier étant atteintes, les transports publics (et les modes doux) seront déterminants pour digérer la croissance prévisible des déplacements. À cet effet, le développement des transports publics ne devra de loin pas se limiter aux trams, des capacités supplémentaires sont nécessaires aussi sur les autres pénétrantes urbaines et il est capital d'offrir une meilleure mise en relation des pôles d'habitat et d'emplois de la couronne urbaine (liaisons tangentielles).
- Augmenter l'attractivité des transports publics en renforçant la desserte territoriale et l'accessibilité aux pôles d'attraction ainsi qu'en les rendant plus attractifs en termes de temps de parcours, de confort, de fréquence, de lisibilité

du réseau et des horaires. La desserte des nouveaux quartiers doit par ailleurs être anticipée afin d'influencer tout de suite le comportement des usagers. En ce sens, les quartiers de la Citadelle, de Mategnin et de Meyrin-Village doivent bénéficier de desserte plus optimale.

- Prolonger la ligne de tram 18 jusqu'à Saint-Genis et augmenter la fréquence des trams au regard de la densification en cours et à venir de la Commune. La création d'un P+R à « Porte de France » doit être corrélée au prolongement du tram.
- Réaliser un bus à haut niveau de service dans les zones industrielles.
- Développer des transports en commun de proximité et de rabattement (bus électrique de proximité).
- Améliorer les interfaces de transports. Des installations de parcage permettant aux usagers de se rabattre sur les transports publics doivent être mises en place dans les endroits stratégiques (intersections stratégiques entre le réseau routier, le réseau de mobilité douce, et le réseau de transports publics) et des installations d'attente pour les mobilités douces (abris).
- Créer des conditions de circulation performantes pour les transports publics (voies réservées, feux préférentiels, etc.) et les améliorer. Ceci concerne le réseau primaire, mais peut aussi concerner le réseau local (Cointrin, Cité).
- Prévoir une liaison performante entre l'aéroport et les zones industrielles, en passant par Blandonnet (navettes, monorail).
- Renforcer la ligne RER la Plaine et prévoir des bus de rabattement aux gares pour desservir les quartiers d'habitations et d'activités.
- Aménager l'axe François-Dubois pour une meilleure fluidité des TC (et MD).
- Soutenir le développement des offres de transports publics nocturnes.

## ➔ MOBILITES DOUCES

- Augmenter l'attractivité de la mobilité douce. Pour promouvoir la pratique du vélo comme alternative à la voiture, le développement d'un réseau cyclable continu et sûr est indispensable. Il y a lieu de promouvoir les modes doux en les sécurisant vis-à-vis du trafic automobile et en les rendant plus attractifs en termes de continuité des cheminements, de sécurité, de temps de parcours et de confort. Des manquements importants doivent être comblés : route de Meyrin, avenue F-Dubois principalement.
- Renforcer les infrastructures de stationnement pour deux-roues. Des installations de parcage pour les deux roues doivent être prévues dans les secteurs stratégiques (centre, gare, quartiers d'habitations, pôles d'activités) ainsi qu'à proximité des arrêts de tram.
- Améliorer la fréquence des traversées, le temps d'attente aux feux, la sécurité, etc.
- Soutenir et développer des services de mobilité à destination des cyclistes (Caddie service, Meyrin-Roule, subventions aux vélos électriques, vélos-taxis).

## **B) PAR SECTEUR GEOGRAPHIQUE**

### **→ SECTEURS HABITÉS**

- Réduire globalement la génération du trafic motorisé.
- Plafonner les charges de trafic et hiérarchiser le réseau routier.
- Diminuer le trafic dans les quartiers d'habitations.
- Améliorer la sécurité du trafic.
- Garantir une offre en stationnement adaptée.
- Augmenter l'attractivité des transports publics.
- Améliorer les interfaces de transports publics.
- Augmenter l'attractivité de la mobilité douce.
- Renforcer les infrastructures de stationnement pour deux-roues.
- Finaliser les zones 30 km/h.

### **→ SECTEURS INDUSTRIELS**

- Créer de nouveaux axes routiers pour mieux desservir les entreprises et les industries.
- Accompagner le développement de la demi-jonction Canada et du barreau routier de Montfleury.
- Répartir le trafic sur les différents axes selon leur hiérarchie.
- Améliorer l'offre des TP (arrêts, fréquence).
- Gérer le stationnement sur fond privé (réglementer les ratios) et sur fond public (réglementer le régime), notamment par la création de parkings mutualisés en silo.
- Construire des infrastructures pour vélos sécurisées et continues.

## **C) ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ**

### **→ PRIORITÉS COMMUNALES**

- Requalifier l'avenue de Vaudagne et la rue des Vernes pour améliorer les interfaces entre l'écoquartier des Vergers et le reste de la Cité.
- Requalifier la route de Meyrin au niveau de l'Hôpital de la Tour et de l'écoquartier des Vergers, créer un carrefour urbain.
- Requalifier la route de Meyrin sur sa partie supérieure au niveau de Meyrin-Village.
- Requalifier l'avenue A-F Dubois en développant les infrastructures MD et TC.
- Déclasser en route cantonale et aménager l'avenue de Mategnin (tronçon route de Meyrin – rue Lect).

## **4. BASES LÉGALES**

### **A) LOIS**

**Loi sur l'aménagement du territoire (LAT), du 22 juin 1979 (Etat le 1er janvier 2016)**

**H 1 05 Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR), du 18 décembre 1987**

Cette loi régit l'application de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR), de la loi sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route, du 24 juin 1970 (LAO), ainsi que leurs dispositions d'exécution.

**H 1 05.01 Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR), du 30 janvier 1989**

Ce règlement régit les prescriptions d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR), dont un volet important sur la gestion de la compensation.

**H 1 10.03 Règlement concernant la circulation et le stationnement des véhicules sur les terrains privés (RCSV), du 26 juillet 1961**

Ce règlement édicte la procédure à suivre pour interdire la circulation ou le stationnement sur un fonds privé.

**H 1 13 Loi sur la Fondation des parkings (LFPark), du 17 mai 2001**

Cette loi présente la Fondation des parkings, comme l'entité à laquelle est confiée la construction de parcs de stationnement sur le canton de Genève, leur exploitation ainsi que la prestation de contrôle du stationnement.

**H 1 80 Loi sur la mobilité douce (LMD) du 15 mai 2011**

Cette loi énonce le plan directeur cantonal du réseau de mobilité douce et décrit l'offre de base ainsi que le financement des aménagements.

**H 1 50 Loi sur le réseau des transports publics (LRTP), du 17 mars 1988**

Cette loi traite de l'établissement d'un réseau des transports publics, à savoir un ensemble de modes de transports collectifs et semi-collectifs organisés de manière à offrir un réseau complet au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

**H 1 50.01 Règlement d'exécution de la loi sur le réseau des transports publics (RRTP), du 6 novembre 2002**

Ce règlement contient les dispositions d'exécution de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

**H 1 55 Loi sur les transports publics genevois (LTPG), du 21 novembre 1975**

Cette loi traite de l'établissement de droit public des Transports publics genevois, du but qu'il poursuit, de son organisation administrative et de sa relation avec les pouvoirs exécutif et législatif genevois.

**H1 60 Loi sur le développement des infrastructures ferroviaires (LDIF-GE) du 27 janvier 2011**

Cette loi a pour but de favoriser le développement de l'offre et des infrastructures ferroviaires bénéficiant et susceptibles de bénéficier de financement fédéraux, notamment dans le cadre du projet Rail 2030.

### **L 1 10 Loi sur les routes (LRoutes), du 28 avril 1967**

Cette loi énonce le plan directeur du réseau routier et la hiérarchie du réseau routier et traite notamment de l'établissement, de la correction et de l'entretien des voies publiques, des chemins privés, de l'utilisation et de la protection des voies publiques.

### **L 1 10.03 Règlement concernant la classification des voies publiques (RCVP), du 27 octobre 1999**

Ce règlement dresse les listes des diverses voies publiques sur le canton de Genève : les routes nationales, les routes cantonales, les routes communales principales.

### **L 1 10.04 Règlement portant sur l'organisation du réseau routier (RORR), du 27 septembre 2004**

Le présent règlement présente le plan directeur du réseau routier, sa hiérarchie et les plans d'organisation spécifique à chaque mode de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports collectifs, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied.

### **Zones 30 et zones de rencontre**

### **L1 11 Loi sur les zones 30 et les zones de rencontre (LZ30), du 21 septembre 2007**

Cette loi règle les conditions et les détails à observer lors de la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre.

### **L 5.05.10 Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP), du 23 juillet 2008**

Ce règlement vise à préciser les modalités régissant l'obligation d'aménager des places de stationnement sur fonds privés à l'occasion de la construction ou de la modification d'une construction, ou encore du changement d'affectation de bâtiments ou d'installations. Des ratios de stationnement tant pour le logement que pour les activités y sont arrêtés. Il faut relever l'importance de l'article 8 prévoyant des dérogations aux ratios énoncés dans le règlement.

## **B) DOCUMENTS DE PLANIFICATION**

- Plan directeur communal
- Plan directeur cantonal
- Plan directeur des transports collectifs
- Mobilités 2030 - Stratégie multimodale pour Genève
- « Compromis historique » sur la mobilité
- Plan directeur du stationnement,
- Plan directeur du réseau routier (PDRR)
- Plan d'actions de la mobilité douce