

Charte de l'Union des Villes genevoises

Entre

la Ville de Genève

la Ville de Carouge

la Ville de Vernier

la Ville de Meyrin

la Ville de Lancy

la Ville d'Onex

1. Préambule

La politique de mobilité menée par les Villes de Genève, Carouge, Vernier, Meyrin, Lancy et Onex vise à offrir des conditions de transports adaptés aux besoins des citoyens et à encourager le report modal de la voiture aux transports publics et aux mobilités dites actives comme le vélo et la marche. C'est en ce sens que des investissements considérables sont faits par les Villes et le Canton pour développer les réseaux ferroviaires (Léman Express), les lignes de tram et de bus, ainsi que le réseau cyclable et les itinéraires piétons. Ces investissements s'inscrivent notamment dans le cadre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

Les résultats de l'étude de mai 2019 « Typologie et évolution des logiques de choix modal – Résultats pour l'Union des Villes Genevoises » met en évidence que les habitants des communes suburbaines (soit Carouge, Vernier, Meyrin, Lancy et Onex) ont les mêmes dispositions à l'égard de l'intermodalité que les habitants de la ville centre, Genève. Face à ce constat, elles s'unissent afin de poursuivre les efforts de manière coordonnée et cohérente.

2. Cadre

Les villes de Genève, Carouge, Vernier, Meyrin, Lancy et Onex ont pris connaissance des résultats de l'étude mentionnée ci-dessus, et menée par le laboratoire LASUR de l'EPFL. Les villes retiennent les enseignements suivants des conclusions de cette étude :

- les conditions de stationnement sur le lieu de travail continuent à favoriser l'utilisation de l'automobile ;
- la tarification des transports publics est perçue comme dissuasive ;
- La vitesse commerciale et le confort apparaissent comme insuffisants ;
- le vélo et la marche constituent un potentiel de report modal important et sous-exploité, moyennant des aménagements adaptés et sécurisés ;
- les automobilistes exclusifs ont quasiment disparus dans les villes de l'Union des Villes Genevoises : la population tend vers une mobilité multimodale ;
- la recherche de confort et d'efficacité dans les déplacements sont des critères prépondérants au choix modal ;
- les stratégies de report modal de l'automobile vers d'autres moyens de transport doivent être segmentées par mode et donc diversifiées ;

L'étude met en exergue les conditions qui poussent les habitants des communes suburbaines à choisir un mode de transport par rapport à un autre.

Les six villes de l'Union des Villes Genevoises partagent des objectifs (point 3) tant quantitatifs que qualitatifs en termes de report modal. Pour les atteindre, elles identifient des moyens d'actions (point 4) sur lesquelles, par cette convention, elles s'engagent à travailler ensemble afin d'augmenter la multimodalité et améliorer la qualité de vie dans les villes.

3. Objectifs visés

Sur la base des constats partagés, les six villes se fixent les objectifs suivants :

- profiter de la dynamique d'augmentation de l'offre ferroviaire avec la mise en service du Léman Express pour parvenir à une réduction durable du trafic ;
- encourager le report modal et ainsi diminuer les nuisances sonores, améliorer la qualité de l'air et lutter contre la sédentarité ;
- offrir des conditions cadres favorables au report modal vers les modes doux;
- réduire l'usage de la voiture dans les villes ;
- libérer les espaces publics de l'emprise excessive de la voiture, en faveur d'infrastructures dévolues aux mobilités actives, aux transports publics et à l'aménagement d'espaces conviviaux adaptés aux populations fragiles.

4. Moyens d'action

Les six villes formalisent cet accord par la signature de la présente charte et s'engagent à œuvrer pour la mise en œuvre des actions suivantes :

- agir pour améliorer la vitesse commerciale et augmenter l'offre des TPG ;
- améliorer la cadence, les dessertes et la densité du réseau sans augmenter le prix pour l'utilisateur ;
- développer massivement et prioritairement des pistes cyclables continues, confortables, sûres et bien signalisées ;
- garantir aux piétons des trottoirs sécurisés et sans obstacles ;
- garantir des conditions d'accès performantes et confortables aux équipements publics (loisirs, sports, culture, administration, formation, etc.) pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun ;
- garantir des modalités de stationnement en nombre suffisant pour les vélos à proximité immédiate des entrées des équipements publics précités
- agir sur les conditions de stationnement en partenariat avec la Fondation des Parkings, les entreprises et les régies immobilières pour limiter le stationnement pendulaire ;
- diminuer la vitesse de circulation en ville à 30 km/h.

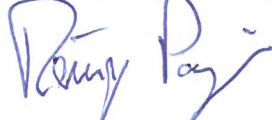
5. Modalités de suivi

Les Villes de l'Union des Villes Genevoises évalueront ensemble annuellement l'avancement des objectifs et mettront à jour les différents objectifs généraux visés.

Fait en 6 exemplaires originaux signés par les parties.

Dates et signatures :

Ville de Genève, soit pour elle le Conseiller administratif, représenté par le Magistrat du
Département des constructions et de l'aménagement

Genève, le 1^{er} octobre 2019


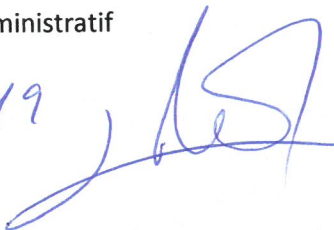
la Ville de Carouge, Service de l'Urbanisme
Représentée par M. Nicolas Walder, Conseiller administratif

Carouge, le 2.9.2019



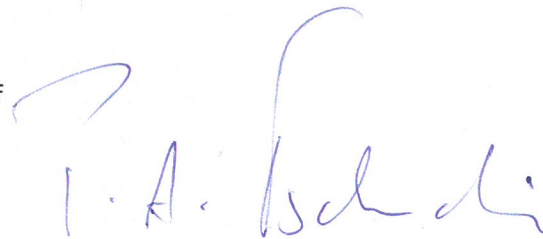
la Ville de Vernier
Représentée par M. Yvan Rochat, Conseiller administratif

Vernier, le 9.9.2019



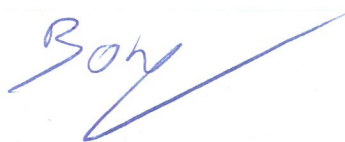
la Ville de Meyrin
Représentée par M. Pierre-Alain Tschudi, Conseiller administratif

Meyrin, le 17.9.2019



la Ville de Lancy
Représentée par M. Damien Bonfanti, Conseiller administratif

Lancy, le 19.09.2019



la Ville d'Onex
Représentée par Mme Ruth Bänziger, Maire

Onex, le 24.05.2019

