

Date de dépôt : 28 octobre 2015

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018

Mesdames et
Messieurs les députés,

La mobilité douce doit être considérée comme un pilier central du système de transport. En effet, près de la moitié de nos déplacements sont effectués à pied et à vélo, alors que cette proportion n'était que d'un tiers en 2000, et les résidents du canton continuent à être de plus en plus nombreux à opter pour ces modes au centre-ville, en couronne urbaine, comme en périphérie.

Le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 s'inscrit dans la stratégie multimodale Mobilités 2030. Il propose de répondre à la demande croissante de déplacements en s'appuyant encore davantage sur les modes doux au vu de l'augmentation constatée plus haut, dans la perspective d'une organisation des réseaux qui propose une priorité à la mobilité douce au centre-ville et à l'hypercentre, en complémentarité avec les transports collectifs.

Cette multimodalité de l'offre de transports permettra également au canton d'assurer une desserte adaptée des secteurs urbanisés, par une coordination entre les processus d'urbanisation et de transports. Cette coordination urbanisation-transport, recommandée par la Confédération, est essentielle au développement « compact, multipolaire et vert » recommandé par le plan directeur cantonal 2030.

De plus, le canton de Genève se doit de mener une action favorisant les modes doux, en cohérence avec les politiques en matière d'environnement, d'énergie et de santé publique, qui préconisent également leur développement.

Il est d'autant plus important d'agir sur le développement de la mobilité douce qu'elle nécessite relativement peu d'infrastructure. Cette infrastructure

se doit néanmoins d'être sensiblement améliorée et développée, afin d'attirer de nouveaux usagers qui délesteront d'autant les autres réseaux de transports déjà saturés.

Le plan d'actions de la mobilité douce énonce les orientations des politiques publiques en lien avec la mobilité douce pour la période 2015-2018 et guide l'action de l'Etat en la matière. Il résulte de la nécessité pour l'Etat de disposer d'une déclinaison opérationnelle des planifications directrices relatives à la mobilité douce, de façon à mieux répondre aux besoins de mobilité du canton et de son agglomération transfrontalière.

Ce document prend toute sa place dans les différents documents de planification de l'Etat de Genève portant sur les transports. En tant que « plan d'actions », il vise l'amélioration de l'organisation de l'offre de transport à court terme dans la lignée de Mobilités 2030. Il se veut également un document concret et opérationnel pour améliorer la mobilité de l'ensemble des usagers de la voirie.

Le présent rapport expose les éléments clefs de ce deuxième plan d'actions de la mobilité douce. Il est établi en étroite coordination avec la politique des transports collectifs, du réseau routier, du stationnement, de l'environnement et du développement territorial.

Suite à la validation de ce plan par le Conseil d'Etat, le Grand Conseil dispose d'un délai de trois mois pour l'adopter par voie de résolution.

1. Introduction

Pour répondre à la demande croissante en déplacements et au développement prévisible du canton de Genève ces prochaines années, mais également pour faire face à la dégradation des conditions de déplacement, le Conseil d'Etat a mis au point une stratégie de développement multimodal des réseaux de transports concrétisée notamment dans le document « Mobilités 2030 – Stratégie multimodale pour Genève », adopté par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013.

Déclinaison concrète et opérationnelle de cette stratégie, le présent plan d'actions constitue un outil de programmation des interventions pour les piétons et les vélos. Il ambitionne ainsi de présenter une vision claire et réaliste des capacités de réalisation de l'Etat pour ces prochaines années. En ce sens, il vise à agir sur « l'offre de transport » plutôt que sur la « demande »; cette dernière étant plutôt déterminée par les planifications directrices à long terme.

Ce plan d'actions s'inscrit dans la droite ligne du plan directeur de la mobilité douce (PDMD) voté par le Grand Conseil le 25 janvier 2013. Il a pour objectif de poursuivre l'action engagée dans ce premier document.

Le présent plan d'actions a été réalisé en collaboration avec les directions et offices concernés par cette thématique dans le cadre de la direction de projet mise en place sur ce thème : pour le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), la direction générale des transports (DGT), la direction générale du génie civil (DGGC), la direction générale de l'environnement (DGE) et la direction générale de la nature et du paysage (DGNP); pour le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), l'office de l'urbanisme (OU); pour le département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé (DEAS), la direction générale de la santé (DGS); pour le département de la sécurité et de l'économie (DSE), la police; pour le département de l'instruction publique, de la culture et du sport (DIP), la direction générale de l'enseignement obligatoire. L'équipe du projet d'agglomération du service des affaires extérieures et fédérales, rattaché au département présidentiel (PRE), a également été consultée.

Il a par ailleurs fait l'objet de présentations à l'ensemble des communes du canton et tient compte de leurs remarques.

Enfin, le Conseil des déplacements (CODEP) a également été consulté. Ce dernier a formulé plusieurs observations qui ont permis d'en préciser le contenu.

2. Raison d'être du plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018

A travers la loi sur la mobilité douce (LMD – H 1 80), du 15 mai 2011, votée par le peuple, ce document constitue un instrument de traduction des politiques publiques pour les piétons et les vélos.

Au-delà de ce caractère légal, ce document répond également à plusieurs enjeux d'intérêt cantonal qui en renforcent la légitimité.

Gérer la mobilité sur une surface de voirie limitée

La contrainte majeure est la limitation des surfaces de voirie utilisables. Cette limitation n'est pas un choix politique ou technique, mais une donnée de base résultant de l'état de l'urbanisation. A Genève, les possibilités de construire de nouvelles routes ou d'élargir les routes existantes sont sévèrement limitées, en ville comme en campagne, et les projets routiers sont soumis à de nombreuses contraintes.

Un plan d'actions opérationnel

Ce plan est consacré principalement aux mesures pouvant être mises en chantier sur le territoire cantonal pendant la période 2015-2018, mais son action s'exerce dans un cadrage plus large. D'une part, les mesures réalisables dans le canton ne sont pas séparables de l'échelon transfrontalier, où se forme une partie de la demande de déplacements; d'autre part, les mesures efficaces à court terme ne sont pas concevables sans une vision à plus long terme de l'évolution du réseau routier.

Ce plan pluriannuel intègre également un certain nombre de considérations portant sur l'échelon transfrontalier et sur le plus long terme.

La démarche est conduite en articulation avec les autres planifications directrices du canton et de l'agglomération, notamment celles relatives au développement de l'urbanisation et à la protection de l'environnement, qui sont déterminantes pour la gestion du système de mobilité.

3. Cadre légal et institutionnel

La constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE – A 2 00), du 14 octobre 2012, notamment dans son article 190, pose les enjeux fondamentaux du système de mobilité, soit le libre choix du mode de transport, la complémentarité, la sécurité et la fluidité des moyens de transport publics et privés et l'encouragement de la mobilité douce.

La LMD impose l'établissement d'un « plan directeur du réseau de mobilité douce ». Son règlement d'application (RMD – H 1 80.01), du 27 novembre 2013, précise qu'un plan d'actions de la mobilité douce est élaboré sur la base du plan directeur et revu au début de chaque législature. Il a comme objectifs (art. 3, al. 2 RMD) :

- a) l'identification des mesures à prendre pour chaque action du plan directeur et l'établissement d'une priorisation des mesures;
- b) la définition des objectifs chiffrés et des échéances pour chaque mesure qu'il prévoit ;
- c) l'échelonnement des étapes menant à la réalisation de l'offre de base visée à l'article 2 de la loi;
- d) l'établissement d'un plan de mise en œuvre et d'un budget pour la réalisation des mesures identifiées, en vue de leur intégration dans le budget de l'Etat.

Par ailleurs, l'article 2 de la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21) (LDD – A 2 60) stipule que « Le Grand Conseil et le Conseil d'Etat veillent à la cohérence des objectifs poursuivis et

des modalités adoptées, dans tous les domaines de l'action publique, avec la perspective d'un développement durable ».

4. Contenu

Des mesures à poursuivre

Durant ces dix dernières années, une nette augmentation dans le recours à la marche et au vélo pour les déplacements quotidiens a été constatée : 42% des déplacements se font à pied ou à vélo, alors que cette part était de 33% en 2000. Les comptages vélo réalisés toutes les années impaires ont montré une progression importante de la pratique du vélo. Le vélo à assistance électrique (VAE) est également en forte progression.

A ce jour, le réseau aménagé pour les cyclistes représente 24% de la totalité du réseau routier du canton. 52% des routes sur le domaine cantonal sont aménagées, tandis que 21% des réseaux communaux sont dotés d'aménagements cyclables. Ces quatre dernières années, les aménagements en faveur de la mobilité douce ont connu un fort développement : 75 km d'aménagements cyclables ont été réalisés entre 2011 et 2014, dont 40 km sur le réseau routier cantonal.

Malgré les évolutions positives constatées en matière de sécurisation des aménagements, il subsiste des dangers et des obstacles importants. De plus, les déplacements à pied et à vélo ont encore un potentiel élevé dans les zones urbaines centrales et dans la couronne urbaine, mais sont également appelés à se développer pour les déplacements en échange avec le centre-ville, renforcés par une utilisation combinée avec les transports collectifs et par le VAE. Par ailleurs, la mobilité douce joue un rôle important pour la réduction des problèmes environnementaux et de santé publique présents à Genève, raisons pour lesquelles la pratique de la marche à pied et du vélo est encore amenée à augmenter et les efforts entrepris pour améliorer les réseaux doivent se poursuivre. Dans cette perspective, deux grands principes d'actions conduisent le travail du canton de Genève. Le premier oriente les mesures sur le développement de l'infrastructure (réseaux de mobilité douce) et le second sur la promotion de la mobilité douce auprès des usagers.

Une mise en œuvre selon 6 axes de développement

Axe 1 : développer le réseau cyclable

Afin d'offrir un réseau cyclable sécurisé, deux actions complémentaires sont à envisager pour 2015–2018. D'une part, il convient de le développer pour offrir à la population un réseau continu, sûr et confortable; d'autre part, il s'agit de mieux utiliser les infrastructures déjà existantes dédiées à ce mode

de transport. Ainsi, les actions prévues dans ce plan prévoient, tout en tenant compte des contraintes budgétaires de l'Etat, de réaliser des aménagements cyclables en priorisant les interventions les plus nécessaires sur le plan de la sécurité des usagers, c'est-à-dire en réalisant des aménagements supprimant les « points noirs ». Elles prévoient également de travailler à la mise en valeur du réseau cyclable déjà en place de manière à mieux orienter les cyclistes vers des itinéraires sécurisés existants pouvant se trouver hors trafic.

Axe 2 : améliorer les réseaux piétonniers

Afin de stimuler la marche dans le canton, les réseaux piétons doivent être adaptés aux besoins et habitudes selon les différents usagers. Enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, pendulaires pressés et usagers sortant de leur bus ou de leur voiture ont tous des besoins spécifiques qui nécessitent d'être mieux pris en compte dans l'organisation des voiries, mais aussi dans le cadre des projets de développements urbains. Au-delà des normes qui permettent d'assurer la sécurité des plus vulnérables, il s'agit de repenser certains aménagements en vue d'une meilleure prise en compte de l'importance des flux piétons, de l'usage qu'ils font du lieu ou encore de la qualité environnementale des espaces traversés (par exemple : qualité sonore, qualité de l'air).

Axe 3 : rendre les espaces publics favorables à la mobilité douce

La qualité des espaces publics et leur appropriation par les usagers est un facteur important pour la qualité de vie et joue, par ailleurs, un rôle non négligeable dans l'attractivité du canton.

Si l'espace extérieur a servi pendant plusieurs décennies principalement de lieu de déplacement, dévolu en grande partie aux véhicules motorisés, il redevient un lieu qui fait l'objet de nombreuses attentes en tant qu'espace de vie dans lequel diverses activités sont amenées à se développer. Ce changement de paradigme n'est pas teinté d'idéologie, mais naît du simple constat que plus la ville devient dense, plus les usages du domaine public se multiplient et plus la qualité de l'espace public devient importante. Ces espaces stratégiques sont soumis à une pression croissante et leur aménagement demande une attention particulière. Afin d'améliorer la qualité des déplacements des piétons et, pour corollaire, leur confort et leur bien-être, il faut adapter le fonctionnement de l'espace public urbain aux déplacements à pied, et cela dans le cadre des projets d'aménagements de toute nature.

Axe 4 : optimiser le fonctionnement des réseaux

Afin de permettre aux piétons et cyclistes d'utiliser pleinement et sans entraves les réseaux de mobilité douce, il est nécessaire de garantir leur bon

fonctionnement. En plus du besoin d'entretenir les surfaces destinées à la marche à pied et au vélo pour un usage quotidien, la régulation des carrefours et les panneaux de signalisation et de balisage doivent également être adaptés et contrôlés. D'une façon plus large, il y a matière à faciliter la bonne cohabitation entre les usagers de l'espace public, essentiellement par des mesures de sensibilisation.

Axe 5 : développer le stationnement vélo

Chaque trajet en vélo commence et finit par un emplacement de stationnement. Le risque de se faire vandaliser ou voler son vélo est, à côté de la sécurité routière, une des raisons de ne pas utiliser son vélo au quotidien. Des infrastructures adéquates permettant de stationner son vélo de manière sûre sont donc indispensables pour l'utiliser tous les jours. Durant la période 2015-2018, le renforcement du stationnement vélo se concentrera sur trois mesures complémentaires : les vélostations dans les gares principales, le stationnement vélo aux interfaces des transports publics et la mise à disposition de compétences techniques pour l'aménagement de stationnement vélo sur les domaines public et privé.

Axe 6 : développer des services et des actions de promotion de la mobilité douce

L'augmentation de la part modale des modes doux passe obligatoirement par une sensibilisation de tous les groupes sociaux. En complément des mesures liées aux infrastructures, la promotion de la marche et du vélo nécessite la mise en place de services adaptés aux besoins des différents groupes-cibles (avec une attention particulière à accorder aux enfants, seniors, nouveaux cyclistes, pendulaires, etc.). En accompagnement, une communication ciblée permet de valoriser les offres à disposition auprès des usagers potentiels et favorise ainsi la pratique de la marche et du vélo.

Un plan décliné en 52 mesures

La réalisation des objectifs attachés à ce plan d'actions se décline à travers une série de 52 actions qui donneront lieu à des études et/ou des réalisations durant la période 2015-2018. Elles se déclinent, selon les 6 axes de développement décrits plus haut, en actions localisées ou transversales portant sur l'ensemble du canton à réaliser à court, moyen ou long termes.

Une programmation pluriannuelle des actions

Volet essentiel d'un plan d'actions, ce document comporte également une programmation des études et réalisations envisagées pour chacune des actions sous l'angle de la planification et de leur financement.

L'objectif de cette programmation est de s'assurer au mieux de la mise en œuvre concrète de ce plan d'actions en identifiant les ressources, tant financières qu'humaines, nécessaires.

5. Conclusion : un plan d'actions responsable

Ce plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 propose 52 actions concrètes dont la finalité est l'amélioration durable des conditions de déplacements des piétons et des cyclistes. Il est de la responsabilité de chacun, politiques, autorités et membre de la société civile de contribuer à sa mise en œuvre.

Ce plan d'actions, qui affirme la politique de développement de la marche à pied et du vélo suite au premier plan directeur de la mobilité douce 2011-2014, a l'ambition de présenter des objectifs de développement clairement structurés et organisés, en coordination avec les autres planifications en matière de transports.

Malgré le contexte budgétaire difficile du canton et les coupes qui ont dû être opérées sur les sources de financement qui avaient permis, jusqu'à présent, de développer la mobilité douce sur le domaine public cantonal, le plan d'action recense les projets à développer pour poursuivre les efforts, même de façon plus réduite, en optimisant les ressources, en améliorant la coordination entre les politiques publiques et en proposant des actions qui, par étapes, permettront d'atteindre les objectifs fixés dans Mobilités 2030.

Compte tenu des bienfaits de la mobilité douce dépassant les impacts strictement liés aux transports, il conviendra à l'avenir de s'interroger sur la possibilité d'allouer des moyens plus conséquents à ces modes de déplacement d'une grande efficacité en regard de leur coût.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP

Annexe : plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018



PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2015–2018

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

VALIDÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT
EN VUE DE SON EXAMEN PAR LE GRAND CONSEIL

**DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS
ET DE L'AGRICULTURE (DETA)**

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

Directeur Général: Blaise Hochstrasser

DIRECTION DE LA PLANIFICATION

Directeur: Alexandre Prina

Cheffes de Projet: Julie Barbey Horvath et Claudia Heberlein

L'ensemble des publications de la direction générale des transports
est disponible en téléchargement sur le site : **www.ge.ch/transports/publications**

© État de Genève, 9 octobre 2015

SOMMAIRE

PLAN D' ACTIONS

DE LA MOBILITÉ DOUCE

2015–2018

AVANT-PROPOS DU CONSEILLER D'ÉTAT	7
--	----------

EN BREF

LE PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2015-2018	9
--	----------

CHAPITRE 1

INTRODUCTION	11
---------------------	-----------

1.1 Les objectifs du plan d'actions de la mobilité douce 2015–2018	12
1.2 Du plan directeur de la mobilité douce 2011–2014 au plan d'actions 2015–2018	12
1.3 Une ambition partagée	12
1.4 Rappel des compétences	13
1.5 Élaboration du plan d'actions de la mobilité douce 2015–2018 (PAMD)	15

CHAPITRE 2

CADRE LÉGAL DES PLANIFICATIONS DIRECTRICES	17
---	-----------

2.1 Bases légales fédérales	17
2.2 Bases légales cantonales	17
2.3 Documents de planification directrice	18

CHAPITRE 3

ÉTAT DES LIEUX	21
-----------------------	-----------

3.1 Les déplacements à pied et à vélo à Genève	21
3.2 Les aménagements en faveur de la mobilité douce	22
3.3 La sécurité des piétons et cyclistes	24
3.4 Environnement et santé publique	26
3.5 Bilan des actions du PDMD 2011–2014	28
Action 1 : réseau cyclable d'intérêt cantonal	28
Action 2 : espaces piétonniers	29
Action 3 : fonctionnement des réseaux	30
Action 4 : stationnement vélo	31
Action 5 : promotion et nouveaux services	33

CHAPITRE 4

AXES DE TRAVAIL 2015–2018	37
----------------------------------	-----------

4.1 Principes d'action	37
Axe 1 : Développer le réseau cyclable	38
Axe 2 : Améliorer les réseaux piétonniers	45
Axe 3 : Rendre les espaces publics favorables à la mobilité douce	47
Axe 4 : Optimiser le fonctionnement des réseaux	49
Axe 5 : Développer le stationnement vélo	50
Axe 6 : Développer des services et des actions de promotion de la mobilité douce	51

CHAPITRE 5

MISE EN ŒUVRE DES MESURES 53

5.1	Synthèse des mesures cantonales sur la période 2015–2018	53
5.2	Projets améliorant la mobilité douce inscrits dans le Plan d'actions du réseau routier 2015–2018	56
5.3	Projets à moyen/long terme	57
5.4	Projets d'aménagement mobilité douce portés par les communes	57
5.5	Structure de mise en oeuvre	58
5.6	Coordination des acteurs et des politiques publiques	59
5.7	Monitoring	61

CHAPITRE 6

PROGRAMMATION DES MESURES 63

CHAPITRE 7

FICHES DE MESURES 67**CONCLUSION 121****ANNEXES 123**

	Etudes et références	123
	Sigles	125
	Liste des figures et cartes	126

RESPECT, SÉCURITÉ ET RESPONSABILITÉS PARTAGÉES

La marche et le cyclisme sont depuis longtemps des modes de déplacement bien genevois, facilités topographiques et densité du centre obligent. Et c'est l'évidence même : dans un canton-ville dont le cœur concentre autant de logements que d'activités, dans un canton de paysages et de rives, dans un canton qui connaît aux heures de pointe un endémique problème d'encombrements sur les routes comme dans les transports publics, marcher ou pédaler se révèle souvent un moyen efficace de se déplacer. Le peuple l'a d'ailleurs clairement signifié aux autorités dans les urnes.

DES AMBITIONS RAISONNABLES

Pour la deuxième édition du plan cantonal dédié à la mobilité douce, le Conseil d'Etat a souhaité, comme c'est le cas pour le réseau routier, développer une vision pragmatique et adaptée au contexte budgétaire actuel, capable de conduire son action selon des ambitions raisonnables.

L'objectif principal : que ces planifications soient désormais plus opérationnelles, plus concrètes, afin de rendre plus lisible, plus claire l'action de l'Etat pour la législature en cours. Il s'agit également d'intégrer à cette démarche la dimension financière des mesures qui y sont présentées.

Il est par ailleurs fait appel aux communes à travailler de concert avec les services de l'Etat pour assurer une complémentarité de leurs actions et investissements au profit de l'usager, et s'intégrant dans une vision globale.

L'avenir de la mobilité douce passe aussi par la réalisation de grands projets tels que le CEVA, la Gare Cornavin en souterrain, l'autoroute de contournement et la Traversée du Lac dont les multiples mesures d'accompagnement permettront de libérer et pacifier le centre et l'hyper-centre.

RESPECTER ET ÊTRE RESPECTÉ, AFIN DE GARANTIR LA SÉCURITÉ DE TOUS LES USAGERS

L'attitude de l'ensemble des acteurs des transports et des usagers représente un enjeu fondamental afin de contribuer ensemble à améliorer les conditions de déplacements au sein de notre agglomération. Il est en effet de la responsabilité de chacun de contribuer à pacifier la question sensible de la mobilité genevoise, plus particulièrement par le respect des dispositions légales sur la circulation routière et le respect des autres usagers, afin de garantir la sécurité de tous.

Il apparaît dès lors impératif d'améliorer la cohabitation entre les usagers de la route, notamment entre cyclistes et piétons, en rappelant à chacun les principes de bienséance sur la voie publique ainsi que les règles de circulation en vigueur. C'est le sens des campagnes de prévention focalisées sur cette importante notion de respect que le Conseil d'Etat entend mener ces prochaines années.

Le respect est un engagement citoyen. Un engagement envers soi et envers les autres. Il est le point de départ nécessaire à l'amélioration des conditions de circulation à Genève.

Luc BARTHASSAT

CONSEILLER D'ETAT

chargé du département de l'environnement,
des transports et de l'agriculture (DETA)



EN BREF

LE PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2015–2018

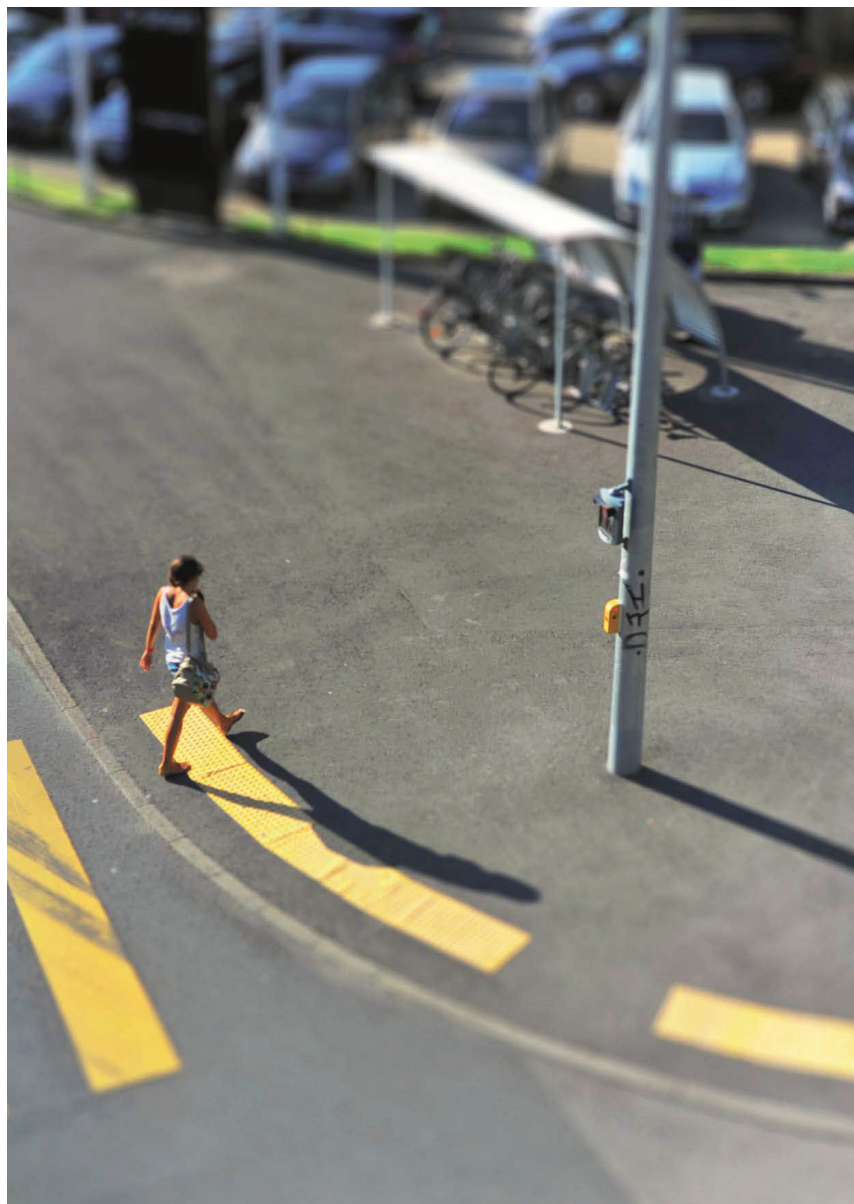
Le Plan d'actions de la mobilité douce vise à définir les mesures (études, projets et réalisations) en faveur des piétons et des cyclistes qui seront menées par le Canton de Genève pendant la période 2015–2018.

Ce plan d'actions vise d'une part à améliorer l'infrastructure par des mesures de sécurisation, d'amélioration de la continuité et de la qualité des réseaux piétonniers et cyclables, et d'autre part, à agir sur la mise en valeur de la marche à pied et du vélo par des actions de promotion visant un public élargi, de l'enfance jusqu'au troisième âge.

52 mesures ont été identifiées, selon 6 axes d'intervention :

- 1 Le réseau cyclable
- 2 Le réseau piétonnier
- 3 Les espaces publics
- 4 Le fonctionnement des réseaux
- 5 Le stationnement vélo
- 6 La promotion et les nouveaux services

Ces mesures concernent la plupart des politiques publiques majeures menées par l'Etat, plus particulièrement celles des transports, de la sécurité, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, mais concernent également le logement, la santé, l'action sociale, la formation, le tourisme. Elles nécessitent souvent une coordination pour leur mise en œuvre, impliquant la collaboration entre les services du canton, les communes et d'autres partenaires publics et privés de l'agglomération du Grand Genève. Instrument de programmation transparent, le Plan d'actions de la mobilité douce identifie les ressources financières et les étapes nécessaires à la concrétisation des mesures.



CHAPITRE 1

INTRODUCTION

UNE RÉPONSE EN COHÉRENCE AVEC LE DYNAMISME DE GENÈVE

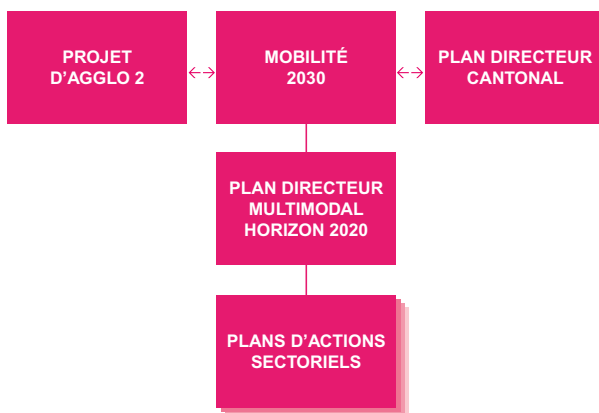
Le développement que connaît le Canton de Genève depuis plusieurs années s'accompagne d'une augmentation de la mobilité et d'une dégradation croissante des conditions de déplacement.

Les projections socio-économiques à l'horizon 2030 prévoient une augmentation de 100'000 habitants et 70'000 emplois localisés sur le Canton. Ainsi, les tendances aujourd'hui observées vont selon toute vraisemblance, se trouver confirmées ces prochaines années.

Pour répondre à ce phénomène de fond, le Conseil d'État a développé une stratégie de développement multimodale des réseaux de transports formalisée notamment dans «Mobilités 2030 - Stratégie multimodale pour Genève».

Les plans d'actions thématiques concernant le réseau routier, la mobilité douce, les transports en commun et le stationnement viennent apporter des réponses concrètes et opérationnelles pour ces prochaines années, tout en assurant la cohérence avec les stratégies de développement à plus long terme.

Figure 1
Structure projetée des
documents de planification
(source : Mobilité 2030)



1.1 LES OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2015–2018

Le plan d'actions de la mobilité douce 2015–2018 (PAMD) a pour objectif de définir les mesures - études, projets et réalisations - en faveur des piétons et des cyclistes qui seront menées par le Canton de Genève, les communes et autres partenaires publics et privés de l'agglomération du Grand Genève pour la période concernée.

1.2 DU PLAN DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE 2011-2014 AU PLAN D' ACTIONS 2015–2018

Le premier plan directeur de la mobilité douce 2011-2014 (PDMD), adopté par le Conseil d'État le 31 mars 2011, avait pour objectif d'instaurer la politique cantonale en matière de mobilité douce, en définissant les champs d'action visant à favoriser la pratique de la marche et du vélo sur le territoire genevois, et en identifiant les partenaires amenés à collaborer pour les mener à bien.

Ce deuxième document, le plan d'actions de la mobilité douce 2015–2018, complète et actualise le plan directeur précédent. Il a pour ambition de présenter une vision réaliste des projets qui pourront être réalisés dans les prochaines années compte tenu du contexte budgétaire. En ce sens, il intègre une programmation des projets qui met en évidence les ressources et partenariats à rechercher pour que les actions inscrites soient menées à bien.

1.3 UNE AMBITION PARTAGÉE

Compte tenu de la nécessité de coordination des projets par différents acteurs, la mise en œuvre de ce plan d'actions ne pourra se faire par le Canton seul. La réalisation des différentes mesures du PAMD 2015–2018 s'inscrit dans une logique partenariale Canton – communes, et par le biais de partenariats qui s'étendent également au secteur privé.

1.4 RAPPEL DES COMPÉTENCES

DES COMPÉTENCES PARTAGÉES

Canton et communes se partagent la propriété du domaine public. Chaque propriétaire est responsable de l'aménagement et de l'entretien du domaine qui lui appartiennent. En règle générale, chaque mesure de ce plan d'actions est portée par le propriétaire de la voirie impliquée. Le territoire genevois compte 1816 km de routes, dont 15% (260 km) appartiennent au canton et 83% aux communes (et 2% étant des autoroutes nationales).

COMPÉTENCES DES COMMUNES

Les communes, propriétaires de la majorité du réseau viaire situé sur le territoire du canton de Genève, ont l'obligation d'aménager et d'entretenir leur domaine public pour assurer la sécurité et le confort de tous utilisateurs, dont ceux de la mobilité douce. A ce titre, pour répondre à la demande en déplacement et entretenir les aménagements existants, il leur revient de planifier la réalisation des infrastructures sur leur domaine, avec la validation du canton.

COMPÉTENCES DU CANTON

En tant que propriétaire des routes cantonales, l'État de Genève a l'obligation d'équiper son domaine public pour améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes.

Par ailleurs, l'État de Genève dispose de l'ensemble des compétences pour réglementer la circulation et le stationnement. Il est donc amené d'une part à préavis les projets de requête en autorisation de construire présentés par les communes sur leur domaine public lorsque des travaux sont envisagés. Il autorise d'autre part les mesures nécessitant des réglementations de trafic ou la modification de marquages.

PROCESSUS D'ÉLABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE

Suivant ce qui précède, chaque propriétaire de voirie est amené à développer le réseau de mobilité douce (piétonne et cyclable) sur le domaine public qui lui appartient. Dans ce cadre il planifie le réseau, projette les aménagements et les réglementations à prévoir, puis les soumet aux autorités compétentes pour autorisation et, une fois ces dernières obtenues, les réalisent, en ayant bien entendu procédé aux démarches nécessaires auprès des organes qui le supervisent pour disposer des financements. La direction générale des transports (DGT) peut accompagner, voire coordonner une partie des démarches comme l'illustre la figure suivante :

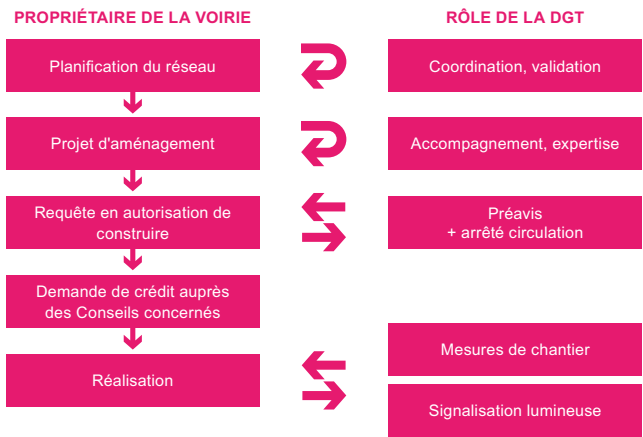


Figure 2
Etapes d'un projet d'aménagement routier
(source : DGT)

Au surplus, ce plan d'actions est lié à différentes politiques publiques. La politique des transports est liée à celles de la sécurité, de l'aménagement du territoire, de l'environnement, du logement, de la santé, de l'action sociale, de la formation et de l'économie. Les services de l'État responsables sont ainsi amenés à proposer des mesures coordonnées visant à développer la mobilité douce.

1.5 ELABORATION DU PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2015–2018 (PAMD)

L'élaboration du PAMD a été l'occasion de mener une consultation auprès des communes et des associations au stade de son élaboration, afin de partager les enjeux et priorités d'action.

Le contenu de ce document a ainsi bénéficié d'une consultation auprès des 45 communes du Canton, sollicitées en mai et juin 2014 lors de trois séances en groupements de communes. Celles-ci ont pu par la suite formuler leurs remarques de sorte à pouvoir être prises en compte lors de la rédaction du document final au printemps 2015.

La Direction de projets mobilité douce a également été sollicitée à quatre reprises en automne hiver 2014-2015 afin de formaliser les enjeux, objectifs et mesures qui concernent plusieurs politiques publiques. Cette structure interdépartementale, définie dans le plan directeur de la mobilité douce 2011-2014, réunit des représentants de la Direction générale des transports, de la Direction générale de la nature et du paysage, du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non-ionisants, de l'Office de l'urbanisme, de la Direction générale de la santé, de la Police et de la Direction générale de l'enseignement obligatoire.

L'équipe du projet d'agglomération (SAEF-présidence) a également été consultée.

Ce plan d'actions a fait l'objet d'une consultation auprès du CODEP lors des séances du 9 septembre 2014, 21 avril et 9 juin 2015.



CHAPITRE 2

CADRE LEGAL DES PLANIFICATIONS DIRECTRICES

2.1 BASES LÉGALES FÉDÉRALES

La Confédération légifère en matière de circulation routière (LCR, RS 741.01 et ses nombreuses ordonnances d'application) et de chemins pour piétons (LCPR, RS 704 et ses ordonnances d'application).

La loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01 et ses ordonnances d'application) vise notamment à réduire les nuisances créées par le fonctionnement des réseaux routiers (en traitant des thématiques en lien avec le bruit, la pollution de l'air, les eaux, les accidents majeurs, les études d'impact sur l'environnement, etc.).

La loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451) impose de préserver la connectivité entre les habitats naturels dignes de protection, nécessaire pour garantir les déplacements de la faune.

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr) prévoit notamment un soutien financier fédéral aux infrastructures de transport des agglomérations, conditionné par la présentation de projets d'agglomération garantissant une cohérence entre transport, urbanisation, environnement et paysage.

2.2 BASES LÉGALES CANTONALES

L'article 190 de la Constitution de la République et canton de Genève définit les principes liés à la politique cantonale de la mobilité :

- 1 L'État élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation.
- 2 Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés.
- 3 Il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport.
- 4 Il encourage la mobilité douce.

L'article 16 de la Constitution de la République et canton de Genève garantit l'accès des personnes à mobilité réduite :

Art. 16 Droits des personnes handicapées

L'accès des personnes handicapées aux bâtiments, installations et équipements, ainsi qu'aux prestations destinées au public, est garanti.

LA LOI SUR LA MOBILITÉ DOUCE ET LE RÈGLEMENT SUR LA MOBILITÉ DOUCE

La loi sur la mobilité douce (H 1 80) impose l'établissement d'un « plan directeur du réseau de mobilité douce ». Son règlement (H 1 80.01) précise qu'un plan d'actions de la mobilité douce est élaboré sur la base du plan directeur, et revu au début de chaque législature. Il a comme objectifs (art. 3 al. 2 H 1 80.01) :

- a) l'identification des mesures à prendre pour chaque action du plan directeur et l'établissement d'une priorisation des mesures ;
- b) la définition des objectifs chiffrés et des échéances pour chaque mesure qu'il prévoit ;
- c) l'échelonnement des étapes menant à la réalisation de l'offre de base visée à l'article 2 de la loi ;
- d) l'établissement d'un plan de mise en œuvre et d'un budget pour la réalisation des mesures identifiées, en vue de leur intégration dans le budget de l'État.

LA LOI SUR L'ACTION PUBLIQUE EN VUE D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE (LDD)

L'article 2 de la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (LDD) (Agenda 21) (A 2 60) stipule que : « *Le Grand Conseil et le Conseil d'État veillent à la cohérence des objectifs poursuivis et des modalités adoptées, dans tous les domaines de l'action publique, avec la perspective d'un développement durable* ».

2.3 DOCUMENTS DE PLANIFICATION DIRECTRICE

PROJET D'AGGLOMÉRATION

Le projet d'agglomération du Grand Genève définit les objectifs et mesures sur lesquels les partenaires se sont engagés afin de dessiner le futur du Grand Genève. Il est constitué notamment d'un projet paysage, d'un schéma d'agglomération et d'une liste de mesures en matière d'urbanisation, de mobilité, de paysage de d'environnement. En matière de mobilité douce, on compte 37 mesures dans le projet d'agglomération 1, et 56 mesures complémentaires dans le projet d'agglomération 2.

PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Le plan directeur cantonal 2030 définit les grandes orientations et les conditions de mise en œuvre de la politique d'aménagement cantonal. Il se compose notamment d'un concept cantonal d'aménagement et d'un schéma directeur comprenant des fiches de mesures et de projets ainsi qu'une carte représentant l'ensemble des mesures proposées.

PLANS D'AFFECTATION DU SOL

Les plans d'affectation du sol, tant généraux que spéciaux (zones, plan directeurs de quartiers, plans localisés de quartier, plans localisés agricoles), conditionnent les mesures de mobilité douce que l'on peut y mettre en œuvre ou doivent les prévoir, lorsque celles-ci ont un impact territorial.

AUTRES PLANIFICATIONS GÉNÉRALES

Plusieurs autres planifications générales sont liées et coordonnées avec le Plan d'actions de la mobilité douce :

- ✚ Le Plan directeur des chemins de randonnée pédestre, adopté en 2002 conformément à la Loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 1 60), identifie les chemins existants et souhaitables, la nature de leur revêtement ainsi que les traversées piétonnes dangereuses à réaménager. Le maintien, l'accessibilité et le développement du réseau de chemins est de la compétence de la direction générale de la nature et du paysage (DETA-DGNP).

Schéma directeur cantonal

Fiche B05
Promouvoir la mobilité douce
Fiche A10
Développer et valoriser les espaces publics d'importance cantonale
Fiche A11
Développer le réseau des espaces verts et publics
(Source : www.ge.ch/amenagement/
plan-directeur-cantonal-2030)

- ✎ Le **Plan de mesures OPair 2013-2016** fixe les actions à engager en matière d'assainissement de la qualité de l'air pour préserver la santé de la population. En matière de mobilité notamment, il s'agit de la réduction du trafic individuel motorisé au centre de l'agglomération, de l'offre de transports publics et de l'encouragement à la mobilité douce. Le plan OPair est de la compétence du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (DETA-SABRA).
- ✎ Le **Plan des mesures d'assainissement du bruit routier** selon OPB art. 19, août 1998, identifie les routes bruyantes à assainir sur le canton et prévoit les mesures limitant l'exposition au bruit sur la population du canton. Ce plan des mesures est actualisé en 2015 et est de la compétence du SABRA et du SR (DETA).
- ✎ Le **Plan cantonal de promotion de la santé et de prévention 2011-2016** intègre une série de mesures visant à lutter contre la sédentarité et les maladies cardio-vasculaires par le mouvement et notamment par la marche à pied et le vélo. Il est de la compétence du Service du médecin cantonal (DEAS-DGS).
- ✎ Le **Plan d'actions environnementales de l'administration cantonale**, dont l'objectif 11 consiste à diminuer la consommation d'énergie fossile des collaborateurs en mettant en œuvre le **Plan de mesures MultiMobilité 2014-2020 de l'administration cantonale**. Il est de la compétence du Service de management environnemental de l'État (DETA-SME).
- ✎ **Environnement 2030**, concept cantonal de protection de l'environnement, présente les orientations de long terme de la politique environnementale cantonale, et vise à anticiper et intégrer la protection de l'environnement dans l'ensemble des activités.
- ✎ Enfin, à l'échelle communale, les **plans directeurs communaux et les plans directeurs des chemins pour piétons** selon L1 60 intègrent des actions visant à encourager la mobilité douce, et définissent un réseau piétonnier communal. Ils sont établis en cohérence et dans le respect des planifications cantonales.

DÉVELOPPER LA MOBILITÉ DOUCE

Le canton s'engage à favoriser le développement de la mobilité douce en constituant un réseau cohérent, sûr, agréable et rapide pour les cyclistes et les piétons. Il veille à renforcer les continuités du réseau des espaces publics en garantissant la perméabilité des quartiers et leurs connexions.

Il assure une bonne accessibilité locale, notamment des équipements et commerces, et accompagne la mise en œuvre des plans directeurs des chemins pour piétons établis par les communes.

A l'échelle des quartiers, il favorise la mixité entre piétons et autres modes de déplacement, en privilégiant les zones de modération. Il veille à la mise à disposition de places de stationnement sécurisées pour vélos, à proximité des gares, des équipements publics et dans les quartiers, ainsi que dans toutes les nouvelles constructions. Il fixe les objectifs dans un plan directeur de la mobilité douce.

Source : Extrait du Concept de l'aménagement cantonal, Plan directeur cantonal Genève 2030



CHAPITRE 3

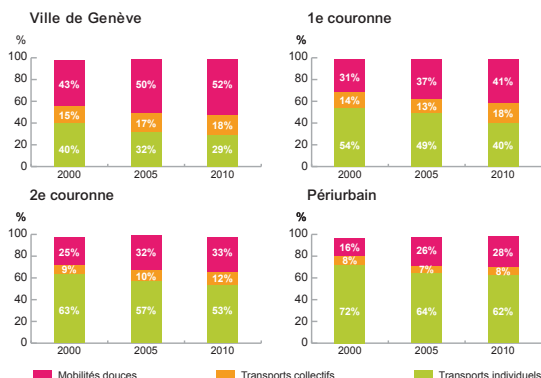
ÉTAT DES LIEUX

3.1 LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO À GENÈVE

Durant ces dix dernières années, on a pu constater une nette augmentation dans le recours à la marche et au vélo pour les déplacements quotidiens : 42% des déplacements se font à pied ou à vélo, alors que cette part était de 33% en 2000.

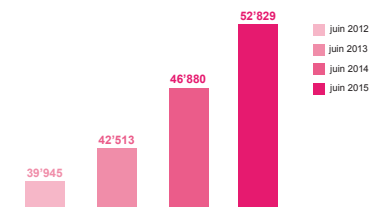
Si la pratique de la marche ou du vélo est plus développée en Ville de Genève (52% des déplacements), on constate également une progression dans les secteurs du canton plus périphériques (voir graphique ci-dessous).

Figure 3
Parts modales
selon le découpage
du canton
(source : Annuaire statistique
des transports)



Les comptages vélos réalisés toutes les années impaires ont montré une progression spectaculaire de la pratique du vélo entre 2009 et 2011 (+30%). Dans le prolongement de cette évolution positive, le compteur automatique installé à l'avenue d'Aire depuis décembre 2011 a montré une augmentation de 32% du trafic cycliste entre juin 2012 et juin 2015. On compte généralement plus de 1000 passages de cyclistes chaque jour sur les pistes bidirectionnelles au centre-ville (quai Ansermet, avenue d'Aire).

Figure 4
Nombre de cyclistes en juin;
Compteur automatique
Avenue d'Aire
(source : DGT)



Le vélo à assistance électrique (VAE) est également en forte progression : 12,5% des vélos en circulation en 2013 sont des VAE, part qui n'était que de 8,5% en 2011. Par contre, la possession d'un vélo est plutôt en recul dans les ménages genevois, et s'établit en moyenne à 56% de ménages équipés d'au moins un vélo, contre 63% en 2000.

Les déplacements à pied et à vélo ont encore un potentiel important dans les zones urbaines centrales et dans la couronne urbaine, mais sont également appelés à se développer pour les déplacements en échange avec le centre-ville, renforcés par une utilisation combinée avec les transports collectifs et par le VAE.

3.2 LES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE

A ce jour, le réseau aménagé pour les cyclistes représente 24% de la totalité du réseau routier du canton (y compris les zones à modération de trafic – zones 20 et 30km/h - qui représentent 903km). 52% des routes sur domaine cantonal sont aménagées, tandis que 21% des réseaux communaux sont dotés d'aménagements cyclables.

Ces quatre dernières années, les aménagements en faveur de la mobilité douce ont connu une forte progression :

- ✚ 75 km d'aménagements cyclables ont été réalisés entre 2011 et 2014, dont 40 km sur le réseau routier cantonal. En incluant les zones modérées, 173 km de routes dans le canton ont été sécurisés pour les cyclistes pendant la période étudiée.
- ✚ On compte en 2014 une progression de +30km de pistes cyclables par rapport à 2010, et +25km de bandes cyclables, le restant se composant de nouveaux contre-sens et voies bus ouvertes aux cyclistes.
- ✚ 22 zones de modération de trafic ont été réalisées, la plupart hors de la Ville de Genève (qui en compte 3 nouvelles depuis 2011). Les zones de modération représentent en total plus de 200 kilomètres de réseau routier.
- ✚ Plusieurs zones et places ont été piétonnisées dans le canton, dont la Place Simon-Goulart en Ville de Genève, qui a reçu une distinction dans le cadre du Flâneur d'Or 2014.

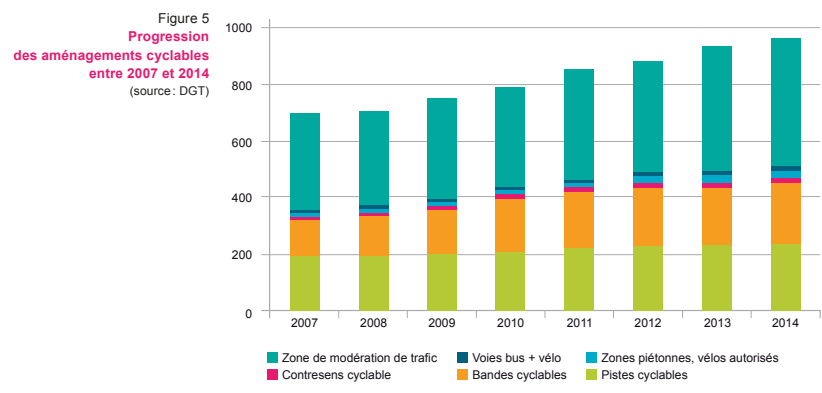
LE CHOIX DES ITINÉRAIRES AU CENTRE-VILLE DÉPEND DE LA PRATIQUE DU VÉLO

En 2013, une étude d'analyse des comportements des cyclistes basée sur un suivi GPS a été menée auprès de 30 cyclistes urbains pour analyser leurs stratégies d'itinéraires [23].

Parmi les résultats obtenus, elle a notamment mis en évidence que l'optimisation des choix d'itinéraires est un enjeu généralement négligé par les cyclistes. Certains individus ne sont pas conscients qu'ils pourraient passer par des itinéraires répondant mieux à leurs préférences personnelles, alors que d'autres préfèrent adopter rapidement des habitudes de parcours plutôt que de tester des variantes d'itinéraires.

D'autre part, les nouveaux cyclistes conservent généralement des habitudes de parcours liées à un autre mode de déplacement, malgré le fait que les parcours en question ne sont guère adaptés à la pratique du vélo.

Ces habitudes peuvent perdurer longtemps sans être remises en question, et ces cyclistes néophytes pensant que le vélo est un mode de déplacement « plutôt dangereux », leurs expériences quotidiennes les confortent dans cette image qu'ils ont du vélo. En leur indiquant des parcours alternatifs, plus sécurisés et surs, cette image pourrait s'améliorer.



DÉFINITIONS DES DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS DE MOBILITÉ DOUCE :

PISTE CYCLABLE
Voie cyclable séparée physiquement du trafic par une bordure, franchissable ou non.

BANDE CYCLABLE
Voie cyclable séparée des voies de circulation par une ligne jaune.

ZONE DE MODÉRATION DE TRAFIC
Zone limitée à 20km/h ou 30km/h, généralement sans aménagements cyclables ni traversées piétonnes, qui offre des conditions de déplacements optimales pour la mobilité douce.

VOIE BUS + VÉLO
Voie réservée aux bus avec accès aux vélos.

CONTRESENS CYCLABLE
Lorsqu'une rue à sens unique est autorisée dans les deux sens pour les cycles, le sens interdit pour les autres véhicules se dit « contresens cyclable ».

ZONE EN MIXITÉ AVEC LES PIÉTONS
Zone piétonne avec dérogation pour permettre la circulation des cycles.

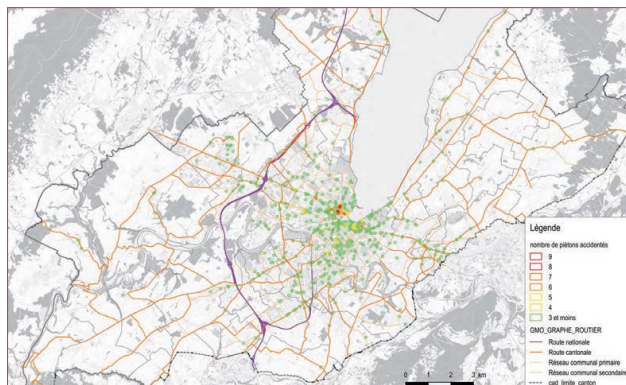
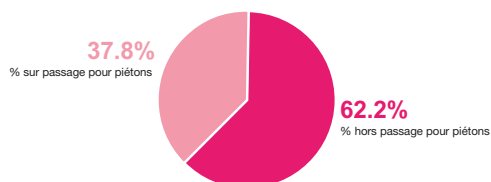
1 km de route aménagée dans les deux sens est comptabilisé comme 2 km d'aménagements cyclables, un km dans chaque direction.

3.3 LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET CYCLISTES

Malgré les évolutions positives constatées en matière de sécurisation des aménagements, il subsiste des dangers et des obstacles importants. Il est donc nécessaire de poursuivre les efforts entrepris pour rendre plus sûre la pratique de la marche et du vélo. Une récente étude menée par la DGT met en exergue les lieux les plus accidentogènes ainsi que ceux perçus comme étant les plus dangereux par les piétons et les cyclistes.

ACCIDENTS IMPLIQUANT DES PIÉTONS

764 accidents ont impliqué des piétons entre 2010 et 2013 à Genève. 245 accidents (36%) ont eu des conséquences graves, avec 12 décès. 475 accidents ont eu lieu hors d'un passage pour piétons et 289 sur un passage piéton.



Carte 1
Lieux à concentration d'accidents de piétons
(source: [23] d'après données Mistra)

Parmi les lieux à concentration d'accidents de piétons, la carte ci-dessus fait ressortir nettement les lieux suivants :

- Place Cornavin
- 22-Cantons – Chantepoulet – Rue du Mont-Blanc
- Carrefour Servette/Wendt
- Avenue de Châtelaine
- Place des Eaux-Vives
- Avenue Henri-Dunant
- Route de Chêne (Chêne-Bourg/Chêne-Bougeries)

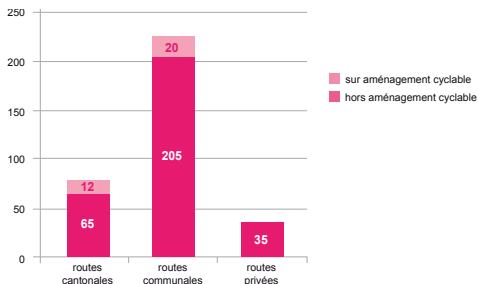
ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CYCLISTES

Un tiers des accidents impliquant des cyclistes ont eu des conséquences graves pour ces derniers, dont 4 accidents fatals entre 2010 et 2013.

Sur 337 accidents, seulement 32 accidents se sont produits sur un aménagement cyclable, alors que 305 ont eu lieu hors aménagement cyclable! On compte également 27 incidents entre cyclistes et piétons. Si la moitié des accidents a eu lieu le long des axes routiers, un tiers se retrouvent à des intersections.

Figure 6

Nombre d'accidents impliquant un vélo 2010-2013
(source : [23] d'après données Mistra)



Carte 2

Lieux à concentration d'accidents de cyclistes
(source : [23] d'après les données MISTRA)



Alors que la concentration d'accidents est la plus élevée en Ville de Genève, sur le réseau cantonal (hors Ville de Genève) les lieux les plus accidentogènes pour les cyclistes sont les suivants:

- la route de Drize dans le secteur Rondeau de Carouge
- le carrefour route de Soral/route de Pré-Lauret
- Route de Chêne (chemin de la Montagne)
- Route de Lausanne (Bellevue)

3.4 ENVIRONNEMENT ET SANTÉ PUBLIQUE

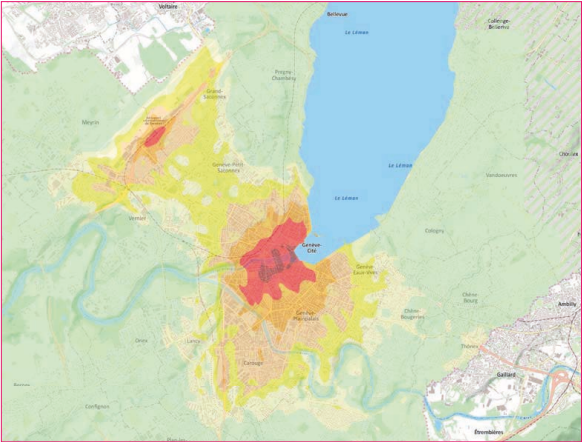
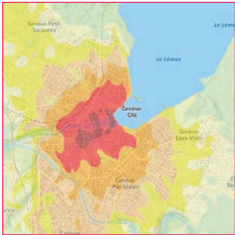
La mobilité douce joue un rôle important pour la réduction des problèmes environnementaux et de santé publique présents à Genève :

- **La sédentarité de la population.** A Genève, 10% des enfants de 5 à 6 ans sont en surpoids et 2.4 % obèses. L'obésité est un important facteur de risque pour le développement des maladies cardiovasculaires, le diabète, les troubles musculo-squelettiques, et certains cancers. Dans le cadre du plan cantonal de promotion de la santé et de prévention, le canton de Genève identifie la promotion de la marche et du vélo comme mesure importante de prévention de ces maladies. Plus généralement, les mobilités douces permettent de contrer les conséquences d'un mode de vie trop sédentaire, néfastes tant sur la santé physique que psychique.
- **Personnes à mobilité réduite et vieillissement de la population.** A Genève, près de 43'000 personnes peuvent être considérées comme étant en situation de handicap, soit 12% de la population âgée de 15 ans et plus, vivant à domicile. S'y ajoutent toutes les personnes fragilisées momentanément ou plus durablement, notamment du fait de l'âge. Les cheminements de mobilité douce sont des maillons essentiels qui peuvent faciliter ou entraver la liberté de mouvement et d'action de chacun, favoriser ou péjorer son autonomie, sa participation socio-professionnelle, ses loisirs, son éducation et ainsi, son bien-être. Selon les projections démographiques de l'OCSTAT, le vieillissement de la population est appelé à s'accroître dans les prochaines décennies. D'ici à 2040, la part des personnes de plus de 65 ans devrait passer de 15,7% à 21-22%¹. Des mesures devraient ainsi être mises en place pour prévenir la perte d'autonomie des personnes âgées. La promotion de la mobilité douce et la prise en compte des besoins des seniors dans la planification peuvent jouer un rôle important à ce niveau.
- **Le bruit routier :** Le trafic routier est la principale source de bruit sur le canton : environ 120'000 personnes sont exposées à des niveaux de bruit excessif. Le développement d'aménagements pour la mobilité douce permet d'agir directement et indirectement sur le niveau de bruit, soit en éloignant le trafic des habitations soit en favorisant les déplacements non motorisés.
- **Les émissions de gaz à effet de serre :** Les récents résultats du Bilan carbone territorial (BC) nous indiquent que la mobilité des personnes (y compris le trafic aérien...) et le fret sont responsables à hauteur de 40% des émissions de CO₂ sur le canton. Uniquement pour les TIM, cela représente environ 15% de notre BC. Les mesures de promotion des modes doux apportent une réponse aux problèmes des émissions de CO₂ sur le canton.
- **La pollution de l'air.** Après plusieurs dizaines d'années de lente amélioration, la qualité de l'air dans le canton de Genève affiche une tendance à la stagnation. Les valeurs limites d'immission (VLI) OPair pour les principaux polluants ne sont toujours pas respectées dans certaines parties du territoire cantonal : le dioxyde d'azote (NO₂) est en quantité excessive principalement au centre de l'agglomération et près de l'aéroport, l'ozone et les particules fines (PM10) le sont sur tout le territoire genevois. Le trafic motorisé, les chauffages et la construction sont les principaux émetteurs d'oxydes d'azote et de particules fines (PM10). Les composés organiques volatils (COV), issus du trafic et des industries, sont des précurseurs importants de l'ozone. Cette situation étant non conforme, l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair) exige au canton un plan de mesures pour assainir la qualité de l'air et préserver la santé de la population.

¹ Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève, Projections démographiques pour le canton de Genève. Population résidente de 2010 à 2040, Genève, 2011
<http://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2011/analyses/communications/an-cs-2011-39.pdf>

L'assainissement de la qualité de l'air dans le centre de l'agglomération, territoire à forte densité d'habitants et d'emplois, est prioritaire en vue de préserver la santé de la population. La zone de l'aéroport, le centre-ville et les communes attenantes à ces deux zones sont identifiées comme devant faire l'objet d'une action d'assainissement spécifique, notamment par le développement des déplacements piétons et cyclables dans ces secteurs (carte ci-après).

Carte 3
Immissions moyennes de
NO₂ sur le Canton de Genève
pour la période 2007 à 2014
(valeur limite 30 µg/m³)
(source : SERMA)



3.5 BILAN DES ACTIONS DU PDMD 2011-2014

ACTION 1 : RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL

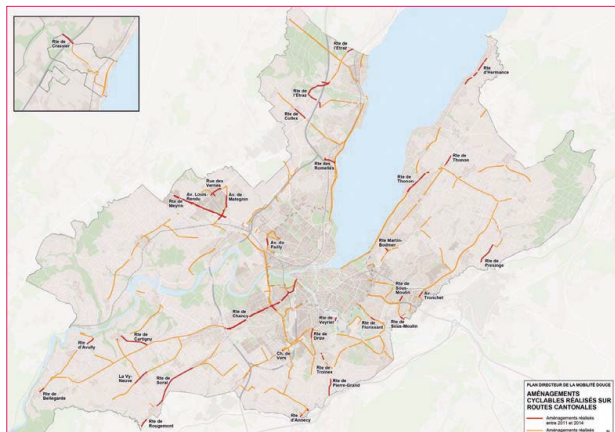
LA CARTE DU RÉSEAU CYCLABLE GÉNÉRAL

Le Plan directeur de la mobilité douce 2011-2014 a défini un réseau cyclable général, d'intérêt cantonal, qui doit être équipé et entretenu par le canton et les communes pour développer l'usage du vélo. Ce réseau cyclable d'intérêt cantonal représente 651 kilomètres, dont 125 kilomètres hors du réseau routier. (cf. A1.1)

AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS SUR ROUTES CANTONALES

40 km ont été réalisés sur routes cantonales entre 2011 et 2014, dont :

- Avenue de Mategnin : pistes cyclables et aménagements sécurisés aux carrefours
- Route de Meyrin : axe tramway avec pistes cyclables bilatérales, améliorations ponctuelles
- Route de Chancy : axe tramway avec pistes cyclables bilatérales, sécurisations ponctuelles (marquages rouges) entre Chancy et P+R Bernex.
- Route de Soral : piste cyclable bidirectionnelle
- Route de Thonon : pistes/bandes cyclables et aménagements mixtes bus-vélo



Carte 4

Aménagements cyclables réalisés sur routes cantonales

en rouge : réalisations 2011-2014
(source: DGT-DGCG)

LE RÉSEAU CYCLABLE HORS DES AXES DE TRAFIC ROUTIER VOIE VERTE

Le projet de Voie verte d'agglomération entre Annemasse et Saint-Genis, aménagement mixte piéton-cycliste, a donné lieu à des études d'avant-projets sur les secteurs suivants :

- Ville de Genève et Carouge : franchissement avenue d'Aire, élargissement du pont de la Jonction, bords de l'Arve, ch. Henri-Mussard
- CEVA : couverture des voies du CEVA d'Annemasse aux Eaux-Vives
- Zimeysa : définition et chiffrage des coûts d'un tracé le long des voies CFF

Dans le cadre du projet d'agglomération du Grand Genève, deux autres projets de voies vertes sont à l'étude et visent à relier :

- Bernex et le centre de l'agglomération / Bois de la Bâtie (horizon 2015–2018)
- Gex et le centre de l'agglomération (horizon 2018-2022)

RÉSEAU PAYSAGER BALISÉ

Le réseau cyclable paysager balisé, coordonné au niveau suisse par la Fondation SuisseMobile, contient 5 itinéraires sur le sol genevois : la Route du Rhône reliant les sources du Rhône à la Méditerranée (n°1), la Route du Pied du Jura reliant Genève à Olten (n°50), et trois itinéraires « locaux » permettant d'offrir des liaisons pour le cyclotourisme et les loisirs à vélo (n°102, 103, 104). De plus, Genève dispose depuis juin 2013 d'un nouvel itinéraire franco-suisse :

- Un balisage cyclable de 54 km a été réalisé par le CERN en partenariat avec les collectivités genevoises et françaises et avec SuisseMobile dans le cadre du projet « Passerport Big Bang ».

Le schéma d'agglomération déposé en 2012 a inscrit deux nouveaux projets d'itinéraires cyclables balisés définis dans le Plan directeur de la mobilité douce :

- L'itinéraire « Seymaz » : reliant les Bois de Jussy au centre de l'agglomération
- L'itinéraire « Balcon du Léman » Ce dernier, sous l'appellation Tour du Léman, est un projet intercantonal et transfrontalier balisé et inauguré en 2015 par les autorités des cantons de Genève, Vaud et Valais, de la Haute-Savoie et de l'Ain.

LE SCHÉMA CYCLABLE DU GRAND GENÈVE

Le Grand Genève a lancé en 2012 l'étude d'un schéma cyclable à l'échelle de l'agglomération. Le schéma cyclable du Grand Genève a pour but de relier le réseau cyclable d'intérêt cantonal aux régions frontalières, et met l'accent sur les pénétrantes cyclables et les principaux itinéraires tangentiels, et sur les grands itinéraires supra-régionaux. Il a également pour objectif de coordonner les politiques de stationnement vélo (notamment les vélo-stations), le jalonnement et la réglementation des itinéraires, et d'identifier les instruments de financement en France et en Suisse.

ACTION 2 : ESPACES PIÉTONNIERS

L'action sur les espaces piétonniers a été facilitée par une coordination étroite de l'Office de l'urbanisme, de la DGNP et de la DGT en matière de planification piétonne.

Les espaces partagés entre piétons et vélos ont été discutés, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre de la Voie verte d'agglomération et la mixité entre itinéraires cyclables et chemins de randonnée pédestre.

Un important travail d'inventaire a été réalisé pour recenser :

- Les 3841 passages pour piétons du canton qui ont été géolocalisés
- Les traversées piétonnes problématiques et points noirs piétons.

PLANS DIRECTEURS PIÉTONS COMMUNAUX

- 23 plans directeurs de chemins pour piétons ont été adoptés à ce jour, dont 11 dans la période 2011-2014. Ces plans proposent un réseau de chemins piétonniers à l'échelle communale. Une mise à jour de ces planifications communales voire intercommunales devra être menée.
- 2 plans localisés de chemin pédestre selon LaLCPR (art. 12 à 14) ont été adoptés par la Ville de Genève dans le secteur de la gare des Eaux-Vives. Ils visent à renforcer l'accessibilité de la future interface ferroviaire.

Au niveau suisse, le canton de Genève est cité en exemple, notamment pour son cadre légal cantonal très complet et pour le suivi systématique de l'élaboration des PDGP (Plan directeur de chemins pour piétons), accessible au grand public sur internet, sous forme cartographique et PDF pour les rapports de chaque commune. Le travail de mise en cohérence et de visualisation des différents plans piétons et pédestre se poursuit par la mise à disposition d'une couche dans le SITG.

PROJETS PIÉTONS ET NOUVEAUX ITINÉRAIRES

Plusieurs projets thématiques d'envergure ont été initiés ou poursuivis entre 2011 et 2014 :

- Analyse des points noirs des traversées piétonnes et passages pour piétons
- Stratégie cantonale des espaces publics
- Projets d'interfaces et espaces publics CEVA
- Piétonisation du centre-ville (Clés-de-Rive, Quai des Bergues, notamment)
- Sécurisation du passage des voies CFF à la route de la Donzelle, création d'un passage inférieur pour piétons et vélos (2014).

5 nouveaux itinéraires intégrés au réseau SuisseMobile se sont concrétisés dans la période 2011-2014 : deux « Chemins sans obstacles », adaptés aux personnes à mobilité réduite :

- La Promenade du coteau entre Arve et lac, entre Corsier et Hermance
- La Promenade du Lac Léman, dans la rade de Genève, ainsi que trois « balades viticoles »
- Rive Droite, entre Meyrin et le Mandement
- Entre Arve et Rhône, entre Croix-de-Rozon et La Plaine
- Entre Arve et Lac, entre Choulex et Hermance.

ACTION 3 : FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

ENTRETIEN DES ROUTES CANTONALES (revêtements, évacuation eau, déneigement...)

Le réseau de pistes et bandes cyclables sur les routes cantonales est à ce jour long de 267 km, réparti sur l'ensemble du canton de Genève, dont la surface représente environ 5% du réseau routier.

Le canton est divisé en sept secteurs d'entretien spécifiques, dont le personnel affecté a pour mission d'en assurer l'exploitation, à un niveau élevé de sécurité, afin de garantir l'utilisation du domaine public cantonal pour tous les usagers, dont les cyclistes font partie, sur le réseau de pistes et bandes cyclables.

Ce réseau est entretenu de manière hebdomadaire (en dehors des interventions hivernales) et à une cadence plus élevée selon les sites (proximité exploitations gravières etc.) au moyen de machines spécifiques (balayeuses, petites laveuses et balais) dont la prestation s'élève à env. 800'000.- francs par an.

Une coordination avec les services d'entretien de la Ville de Genève a été mise en place pour optimiser le déneigement.

Le maintien d'un niveau d'entretien optimal à toute saison est indispensable pour sécuriser les déplacements des piétons et des vélos.

RÉFECTION DU BALISAGE (itinéraires vélo SuisseMobile)

En 2012, le balisage des itinéraires SuisseMobile a été contrôlé de façon systématique. Suite à ce contrôle, les panneaux des itinéraires 01, 50, 102, 103 et 104 ont été repositionnés et mis aux normes.

CAMPAGNES PRÉDIRE TOUCHANT TOUS LES USAGERS (Police Genevoise)

De nombreuses campagnes de prévention se sont déroulées entre 2011 et ce jour. Elles ont permis de toucher les usagers automobilistes, motocyclistes, piétons. Ces campagnes visent à pacifier les voies de circulation, à accroître la sécurité routière et à améliorer la cohabitation entre cyclistes et piétons sur les trottoirs et autres portions de l'espace public problématiques.

CHANTIERS (CEVA, ...)

Lors des chantiers, le canton de Genève veille à maintenir les itinéraires pour les mobilités douces. Des séances bilatérales se sont tenues avec des associations d'usagers

(notamment Pro Vélo Genève et l'association HAU Handicap Architecture Urbanisme), durant lesquelles des propositions d'amélioration de l'accessibilité, des marquages et du jalonnement des itinéraires ont été formulées. Des adaptations localisées ont pu être faites sur la base de ces propositions constructives.

ACTION 4 : STATIONNEMENT VÉLO

STATIONNEMENT VÉLO AUX INTERFACES DE TRANSPORTS PUBLICS ET VÉLOSTATIONS

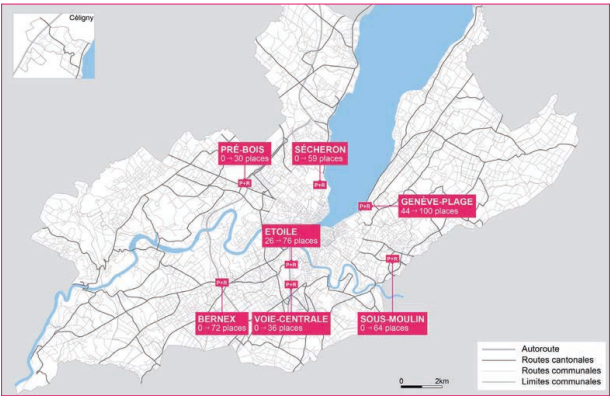
Une vélostation a ouvert ses portes le 24 janvier 2012 en proposant 338 places à Mont-brillant, permettant l'échange avec la gare Cornavin. Exploitée par la Fondation des Parkings, elle est munie d'un distributeur de billets journaliers, hebdomadaires et mensuels, tandis que Genève Roule se charge de la vente des abonnements annuels. Elle est déjà proche de la saturation, et compte plus d'une centaine d'abonnés annuels. Une seconde vélostation a été ouverte en avril 2015 en face de la première, mise à disposition par les CFF et exploitée par la Fondation des Parkings.

241 interfaces de transports publics (dont 20 gares) à l'échelle du canton ont été identifiées pour être équipées de stationnement vélo. À l'échelle du canton, 6'329 places de stationnement pour vélos ont été recensées sur 145 interfaces de transports publics. À moyen terme, selon les estimations (cf. [21] [22]), plus de 12'000 places devraient encore être réalisées aux interfaces de transports publics du canton. De plus, les infrastructures existantes ont été comparées à des standards d'équipement préalablement définis, du plus basique (simples arceaux), à l'équipement complet (vélostation clôturée), en passant par l'intermédiaire (abris vélos permettant d'attacher son vélo).

STATIONNEMENT P+B (PARK AND BIKE) DANS LES PARKINGS D'ÉCHANGE

Les installations de stationnement voiture P+R (park&ride) offrent également des places de stationnement pour vélos sécurisées aux utilisateurs désirant poursuivre leur trajet à vélo après avoir stationné leur voiture. Entre 2011 et 2014, 5 nouvelles installations P+B et 367 places ont été créées: les P+B de Bernex (72 places), Voie Centrale (36), Sous-Moulin (64), Sécheron (59) et Pré-Bois (30) viennent compléter ceux de l'Étoile (76) et de Genève-Plage (100). L'offre actuelle comprend désormais un total de 7 P+B, offrant 437 places de stationnement. La Fondation des Parkings chargée de gérer ces installations compte actuellement 262 abonnés vélos réguliers, dont 109 à Genève-Plage et 55 à Sous-Moulin.

Carte 5
Taille et emplacement
des P+B
(source: Fondation des Parkings)



STATIONNEMENT VÉLO DANS LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Pour les établissements scolaires, la DGT a mis en place une coordination avec le DIP sur la question du stationnement. En 2012, la DGT a réalisé un inventaire des places de stationnement pour vélos, permettant d'avoir une vue d'ensemble de la qualité du stationnement offert, qui est très variable selon les sites (abris, arceaux et autres protections contre le vol, etc), et de se rendre compte de son utilisation effective.

NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT POUR VÉLO (2012)

Type d'établissement	Non couverts	Couverts	Total	Moyenne par établ.
Ecole secondaire obligatoire	893	1'291	2'184	115
Ecole secondaire post-obligatoire	1'657	2'922	4'579	121
Haute école	490	290	780	48
Université	1'210	638	1'848	123
Total	4'250	5'141	9'391	106

GUIDE DU STATIONNEMENT VÉLO

Dans l'objectif de mettre à disposition un outil pratique à l'attention des communes, bureaux d'ingénieurs et d'architectes, entreprises et investisseurs immobiliers, un « Guide genevois du stationnement vélo » a été édité en 2014. Celui-ci donne des indications sur la démarche générale de planification du stationnement vélo, ainsi que sur les aspects infrastructurels (choix du type d'installation et de support, éclairage, etc.) et de gestion (contrôle du stationnement, signalisation, gestion des conflits avec les deux-roues motorisés, etc.). Le guide a été diffusé largement auprès du public concerné.



ACTION 5: PROMOTION ET NOUVEAUX SERVICES

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

Un système de vélos en libre-service a été conçu sous la direction des TPG avec 15 communes genevoises. Le projet est actuellement réévalué afin de l'adapter au contexte financier restreint.

BALISAGE ET OUTILS D'ORIENTATION

Plusieurs nouveaux itinéraires thématiques ont été réalisés et balisés en conséquence entre 2011 et 2014 (voir actions 1 et 2).

Une actualisation de la Carte vélo a été réalisée en 2013, en collaboration avec la Ville de Genève. La carte vélo « Genève et environs », éditée à 20'000 exemplaires comprend une carte de l'agglomération (échelle 1:10'000) et une carte du canton, englobant les localités de France voisine (échelle 1:30'000).

PROMOTION DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)

Le canton de Genève fait la promotion du VAE en proposant un soutien financier aux citoyens souhaitant en faire l'acquisition. Cette subvention s'élève à CHF 250.-. Les subventions sont versées par les communes à leurs résidents. Entre 2011 et 2014, 3'418 subventions ont été octroyées.

Des bornes de recharge pour VAE ont été intégrées à la vélostation de Montbrillant.

Une documentation-conseil est diffusée sur le site internet www.ge.ch/transport

VEILLE TECHNOLOGIQUE SUR LES OFFRES INNOVANTES DE MOBILITÉ DOUCE

Dans son activité de veille technologique, l'État de Genève s'est intéressé avec la Ville de Genève à un système facilitant le franchissement des voies de tram pour les cyclistes. Dans ce but, la société STRAIL a été sollicitée pour développer un dispositif spécifique consistant à couvrir l'ornièr du rail d'une langue de caoutchouc. Suite à un premier test concluant sur le Boulevard James-Fazy en 2009, deux nouveaux essais ont été réalisés en 2011 par le canton, la Ville de Genève et les TPG. Le premier a été réalisé sur l'emblématique « point noir » du Boulevard Georges-Favon et le second, sur le Quai de la Poste, nouvellement équipé d'une voie de tram. Le bilan effectué en 2013 s'est avéré positif pour les trois partenaires, y compris pour les TPG, et permet d'envisager l'implantation du système en d'autres points sensibles.

CAMPAGNE DE PROMOTION DU VÉLO

Dans le cadre du plan de mesures OPair et à l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité 2014, l'État de Genève, sous l'égide du DEAS, a mené la campagne « Pour-quoi pas à vélo? Aujourd'hui, j'essaie! » visant à sensibiliser la population aux nombreux bénéfices liés à la pratique régulière du vélo. Des affiches dans les rues et les parkings genevois ont incité les passants à essayer le vélo comme mode de transport au quotidien. En parallèle, des stands d'information ont invité la population à découvrir les multiples bienfaits du vélo sur les plans de la santé individuelle, de la mobilité et de l'environnement. En collaboration avec l'association PRO VELO Genève, des conseils étaient prodigués à la population et des gilets de sécurité offerts pour encourager un usage quotidien en toute sécurité.

SOUTIEN AUX ASSOCIATIONS FAVORISANT LA MOBILITÉ DOUCE

Pédibus. La Coordination Pédibus-Genève a pour objectif de soutenir et conseiller les parents et associations de parents désirant mettre en place des lignes de Pédibus. La Coordination, intégrée au Groupement des associations de parents d'élèves du primaire (GAPP) vise également à stimuler la création de nouvelles lignes, dans le cadre des projets portés par les associations de parents d'élèves et des conseils d'établissements scolaires. En moyenne, environ 25 lignes pédibus sont en activité chaque année.

Genèveroule. Parmi ses activités, l'association Genèveroule propose des vélos en prêt gratuit durant la belle saison et en location toute l'année. Entre 2011 et 2014, plus de 35'000 prêts et locations de vélos ont été comptabilisés chaque année. Depuis septembre 2013, Genèveroule propose également un service de Mécanicien Volant pour offrir aux particuliers un dépannage lorsque les cyclistes se retrouvent bloqués au bord de la route. Enfin, des solutions clés-en-main de location et/ou d'entretien de vélos et vélos électriques sont proposées aux entreprises et institutions du canton. Genèveroule est une entreprise de réinsertion : 90% de son personnel est constitué de personnes en situation socio-professionnelle précaire : entre autres, des requérants d'asile, des chômeurs en fin de droits ou encore des réfugiés trouvent chez Genèveroule une activité formatrice et intégratrice.

SuisseMobile. La Fondation SuisseMobile a pour but de promouvoir les formes de mobilité et de tourisme faisant appel à la mobilité douce, en développant dans tous les cantons suisses des circuits à vélo, à VTT, à pied, en rollers et en canoë, en combinaison avec les transports en commun. Dans le canton de Genève, elle participe activement au développement des 8 itinéraires pédestres dont la Via Jacobi (Chemin de Compostelle), et des 5 itinéraires cyclables dont l'itinéraire international « Via Rhôna » (Route du Rhône). Elle en fait la promotion au niveau suisse.

AUTRES INITIATIVES DE PROMOTION

Cours de mobilité à l'attention des seniors. L'association Mobilité piétonne Suisse organise des ateliers « Marcher sans limite d'âge » visant à conforter les seniors dans leurs déplacements à pied. Ces ateliers d'une durée de 1h30, menés avec les personnes âgées d'un quartier, d'une commune ou d'une région, font souvent émerger certains points noirs en termes de sécurité piétonne pour les aînés, et bien souvent pour tous les usagers. Dans le canton de Genève, 9 cours ont été organisés en 2014, notamment en Ville de Genève (Champel, Eaux-Vives) et au Petit Lancy, dont un cours spécifique PMR. Au total, une centaine de personnes y ont pris part.

Accompagnants pour les personnes à mobilité réduite. Les transports publics genevois proposent en partenariat avec la Fondation Foyer-Handicap des accompagnants pour les personnes en situation de handicap amenées à se déplacer en transports publics, mais n'ayant pas les capacités motrices ou cognitives pour y parvenir de façon autonome. (<http://www.tpg.ch/fr/services-en-plus>).



CHAPITRE 4

AXES DE TRAVAIL 2015–2018

4.1 PRINCIPES D'ACTION

Il est proposé de reprendre les cinq axes de travail principaux du PDMD 2011–2014 (réseau cyclable, réseau piétonnier, fonctionnement des réseaux, stationnement vélo, promotion) auxquels s'ajoute un axe consacré aux espaces publics.

Les actions à mener durant la période 2015 à 2018 concernent donc d'une part l'infrastructure et son usage (sécurisation des réseaux de mobilité douce) et d'autre part la mise en valeur de la marche et du vélo (promotion de la mobilité douce).

SÉCURISATION DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ DOUCE

Durant la législature 2015–2018, étape marquée par un contexte de contraintes budgétaires pour les collectivités publiques, l'objectif est de poursuivre le développement d'aménagements de mobilité douce sécurisés et accessibles à tous. Les réalisations seront concentrées sur certains lieux identifiés comme dangereux, inaccessibles à certains usagers (PMR), sur des discontinuités dans les itinéraires principaux, et sur les opportunités d'intervention coordonnées.

Améliorer, compléter et créer. Il s'agit de poursuivre les projets de sécurisation ponctuelle à réaliser rapidement sur les réseaux cyclables et piétonniers. En parallèle, il convient de poursuivre les études de projets ou d'avant-projet pour les tronçons de pistes cyclables à réaliser, les aménagements piétons à améliorer, les ouvrages d'art à adapter ou à construire, et les offres de mobilité à coordonner. Les nouvelles infrastructures devront minimiser les impacts sur la végétation existante et sur les milieux naturels, et offrir la possibilité d'une réflexion quant aux opportunités ouvertes en matière de nature et de paysage.

Sécuriser et pacifier les voies de circulation. L'amélioration de la sécurité routière est une condition impérative si l'on veut accroître l'usage de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens. Au-delà de l'amélioration de l'infrastructure, il convient de mener parallèlement une action forte sur la prévention des accidents et incivilités, visant le strict respect des règles de la circulation routière.

PROMOTION DE LA MOBILITÉ DOUCE

En corollaire de la sécurisation des réseaux, la promotion visera à mettre en valeur les modes doux pour que leur usage redevienne « naturel », dès la petite enfance, jusqu'au troisième âge.

Se déplacer, sans limite d'âge et sans obstacle. Les actions à mener visent le cadre scolaire et les partenariats avec les programmes, institutions et associations déjà reconnus, notamment en matière de promotion de la santé, de développement durable et d'intégration des personnes en situation de handicap. De plus, en réponse au vieillissement de la population, il s'agit de prévenir la perte d'autonomie des personnes âgées par des offres de mobilité douce adaptées.

Choisir son itinéraire. D'autre part, la mise à disposition d'outils d'aide au choix des itinéraires est une composante essentielle de la promotion de la mobilité douce : du simple balisage réglementaire aux cartes et plans de parcours, en tenant compte d'une utilisation accrue des supports numériques.

Mettre à disposition des services de mobilité. Enfin, ce plan d'actions inclut la concrétisation de nouveaux services de mobilité douce tels que les vélos en libre-service et les vélostations, et met en évidence des services émanant d'initiatives locales (vélos-taxis, véhicules légers pour le transport de marchandises, livraisons à domicile) qu'il convient de faciliter.

AXE 1 : DÉVELOPPER LE RÉSEAU CYCLABLE

Afin d'offrir un réseau cyclable sécurisé, deux actions complémentaires sont à envisager pour 2015–2018. D'une part, il convient de prioriser les interventions les plus nécessaires sur le plan de la sécurité des usagers en réalisant des aménagements supprimant les « points noirs ». D'autre part, il s'agit d'orienter les cyclistes vers des itinéraires sécurisés existants.

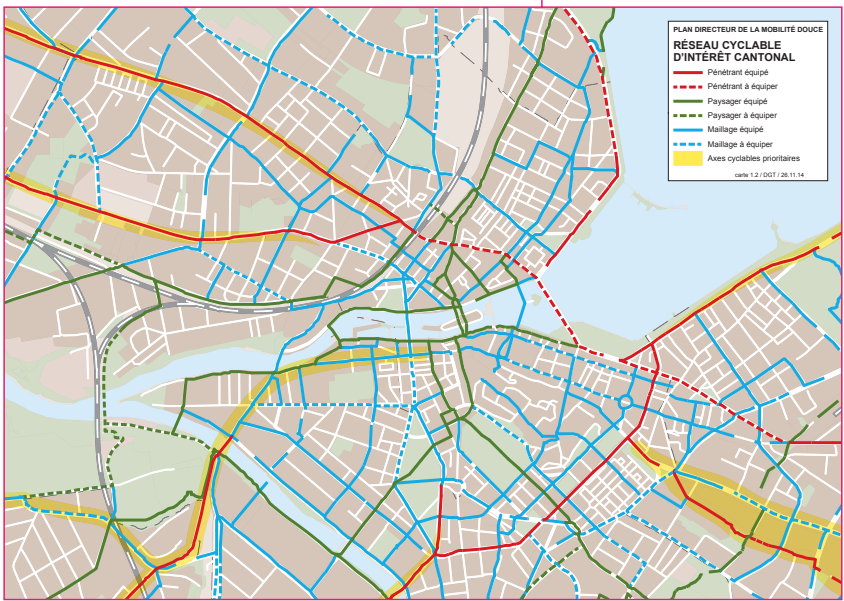
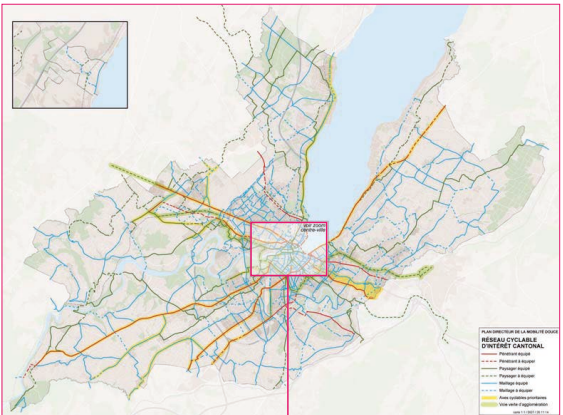
A 1.1 DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL

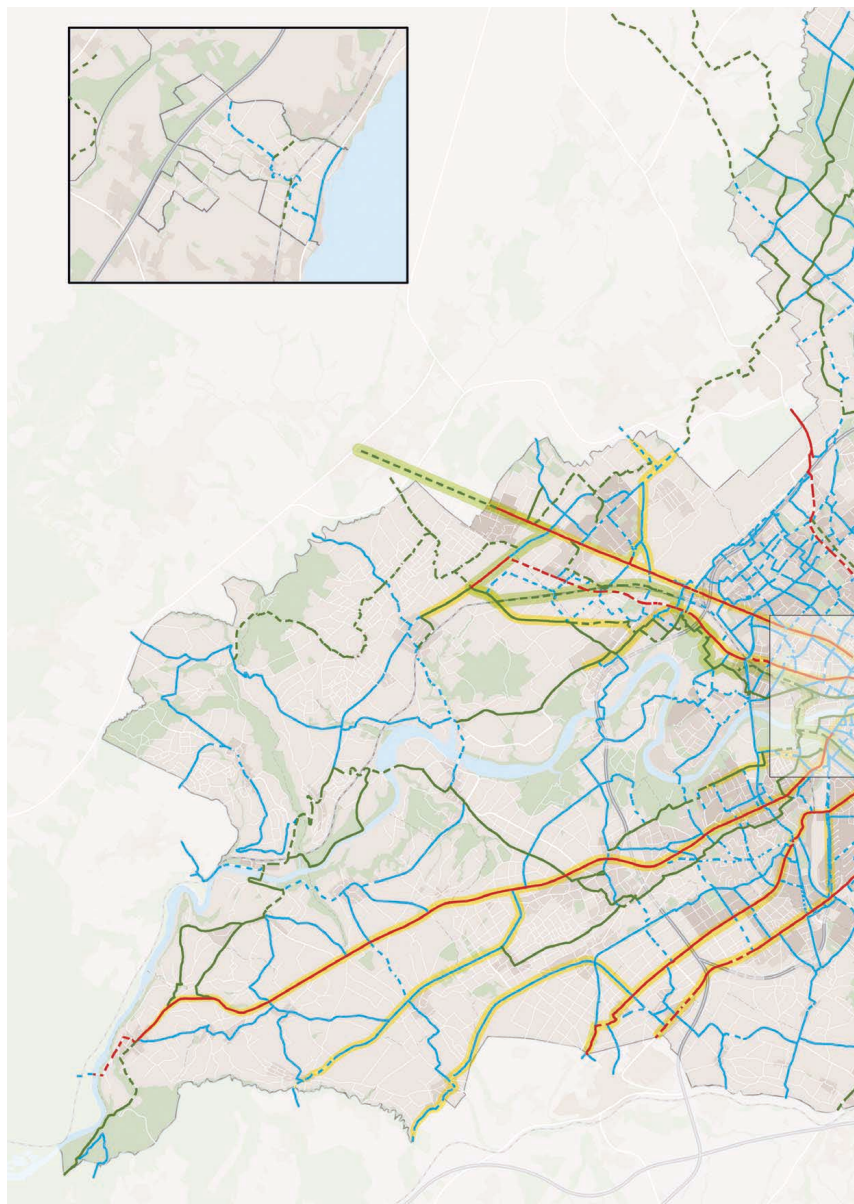
Bien que la loi H 1 80 donne charge au canton et aux communes d'équiper l'intégralité du réseau routier primaire et secondaire pour les cyclistes, une telle sécurisation (environ 400 km à aménager) n'est pas envisageable dans les délais voulus par la loi (8 ans)².

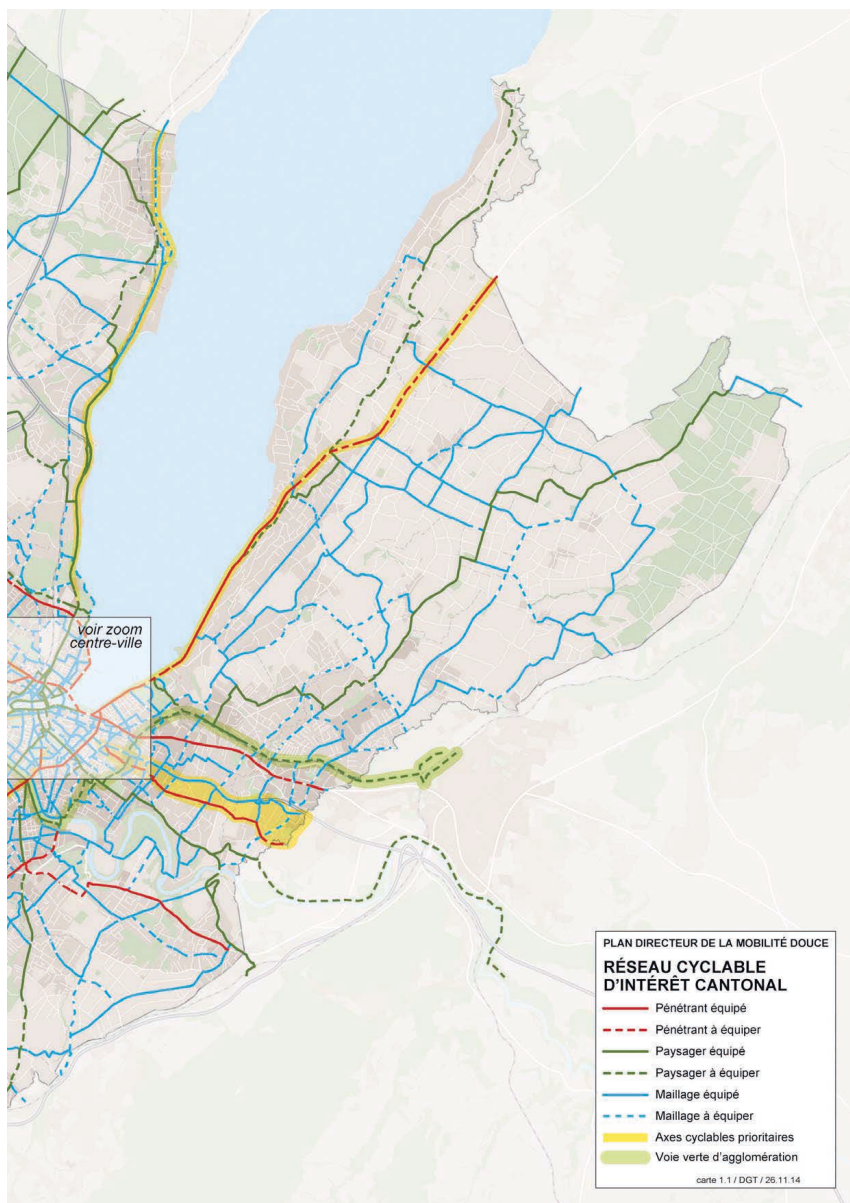
La priorité est donnée à la sécurisation du réseau cyclable d'intérêt cantonal (80 % du domaine routier cantonal) défini dans le présent plan d'actions.

² Une telle sécurisation du réseau routier représenterait :
- 241 km à équiper sur routes cantonales, soit 49 %
- 156 km à équiper sur réseaux communaux, soit 50 %

Carte 6
Réseau cyclable d'intérêt cantonal
(source: DGT)







RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL

	Définition	Kilomètres aménagés	Kilomètres à aménager
Réseau structurant urbain (84km)	Privilège l'efficacité et la rapidité sur des axes directs, avec des aménagements fonctionnels et rapides (pistes et bandes cyclables, franchissements de carrefours...)	48 dont 34 sur réseau routier cantonal 57% aménagé	36 dont 18 sur réseau routier cantonal 43% à aménager
Réseau paysager et voies vertes (155 km)	Offre des chemins sécurisés hors des axes de trafic important, généralement balisés (réseau Suisse-Mobile)	97 dont 21 sur réseau routier cantonal 63% aménagé	58 dont 13 sur réseau routier cantonal 37% à aménager
Réseau de maillage (412 km)	Liaisons complémentaires d'accès aux centralités, aux interfaces de transports et aux grands équipements générateurs de déplacements.	253 dont 71 sur réseau routier cantonal 61% aménagé	159 dont 60 sur réseau routier cantonal 39% à aménager

Plus de 400 tronçons de ce réseau ne sont pas encore sécurisés. Leur sécurisation se fera selon un classement effectué en fonction de critères intégrant la dangerosité du parcours, le niveau de fréquentation par les cyclistes et les opportunités d'intervention sur les voiries, notamment en lien avec l'assainissement du bruit routier.

MESURES PRÉVUES DANS LE PLAN D' ACTIONS 2015–2018

- Aménager des pistes et bandes cyclables sur les tronçons prioritaires du réseau routier cantonal (mesure 1 et carte page précédente)
- Sécuriser les 8 pénétrantes cyclables prioritaires (mesures 1.1 à 1.9)
- Sécuriser les lieux accidentogènes (mesure 1.10)

CIBLE À ATTEINDRE EN 2018

- 15 kilomètres sur le réseau structurant, dont 7 sur le réseau routier cantonal
- 24 km sur le réseau paysager (vert sur la carte) (dont 16km sur l'itinéraire « Tour du Léman », cf. p. 28)
- 10 kilomètres sur le réseau de maillage (en bleu sur la carte), dont 5 sur le réseau cantonal.

EVOLUTION 2018-2030

A l'horizon 2030, l'objectif est de faire évoluer les axes cyclables prioritaires et certains tronçons du réseau paysager vers un réseau d'axes forts vélo. Les itinéraires cyclables majeurs (paysagers-balisés ou urbains) seront dans la mesure du possible séparés des axes de trafic principaux, et desserviront de façon efficace les principales localités du canton.

A1.2 MISE EN VALEUR DU RÉSEAU CYCLABLE BALISÉ ET DES ITINÉRAIRES HORS TRAFIC

Afin d'offrir une sécurité optimale pour les personnes peu habituées à cohabiter avec le trafic motorisé, notamment pour les cyclistes néophytes, pour les enfants et pour le cyclisme de loisir, il est nécessaire de mettre en évidence l'important réseau d'itinéraires cyclables dans les rues à faible trafic.

MESURES PRÉVUES DANS LE PLAN D' ACTIONS 2015–2018

- **Etoffer le balisage des itinéraires hors des axes à fort trafic pour le vélo au quotidien.**

Il s'agit de poursuivre le volet « jalonnement cyclable » du schéma directeur du jalonnement routier initié en 2013 et de le mettre en œuvre. Cela permettra d'indiquer les destinations principales et de les relier au centre-ville. De façon complémentaire, le jalonnement offre une visibilité à la pratique du vélo et à son réseau d'itinéraires, ce qui permet de sensibiliser de cyclistes potentiels.

La mise en œuvre des mesures du schéma directeur du jalonnement cyclable est prévue dès 2016 (pose des panneaux de signalisation) (*mesure 1.21*).

- **Poursuivre la diffusion et l'utilisation de la carte vélo et faire évoluer cet outil en mettant à disposition d'autres aides au choix des itinéraires (grâce à un outil de navigation pour mobile, sur internet, et par le biais des plans de mobilité d'entreprise) (voir axe 5).**
- **Faire évoluer le réseau cyclable de loisirs balisé (Réseau La Suisse à vélo) (voir carte 7)**

Les réflexions sur l'évolution du réseau cyclable de loisirs demandent une collaboration au-delà du canton, selon la portée de l'itinéraire : Grand Genève, Vaud-Genève, Haute-Savoie et Ain. Elles se font en coordination avec SuisseMobile, la plateforme EuroVélo et le projet « EU Bike »³.

Le nouvel itinéraire de cyclotourisme « Tour du Léman » sera balisé en 2015. Il s'agit d'un parcours transfrontalier initié par le Conseil du Léman. Il représente 30 kilomètres balisés à Genève, dont un nouvel itinéraire de 16 kilomètres entre Hermance et le quai des Bergues.

Durant la période 2015–2018, les deux itinéraires de loisirs inscrits dans le schéma d'agglomération sont à mettre en œuvre : « Seymaz » (entre Machilly et la gare des Eaux-Vives, à baliser dès la mise en service de la ligne CEVA), et « la Frontalière » (avec un tracé franco-suisse entre la Haute-Savoie et Genève).

D'autres itinéraires existants sont à adapter en coordination avec SuisseMobile.

- **Mettre en œuvre la Voie verte d'agglomération (voir carte 7 ci-après)**

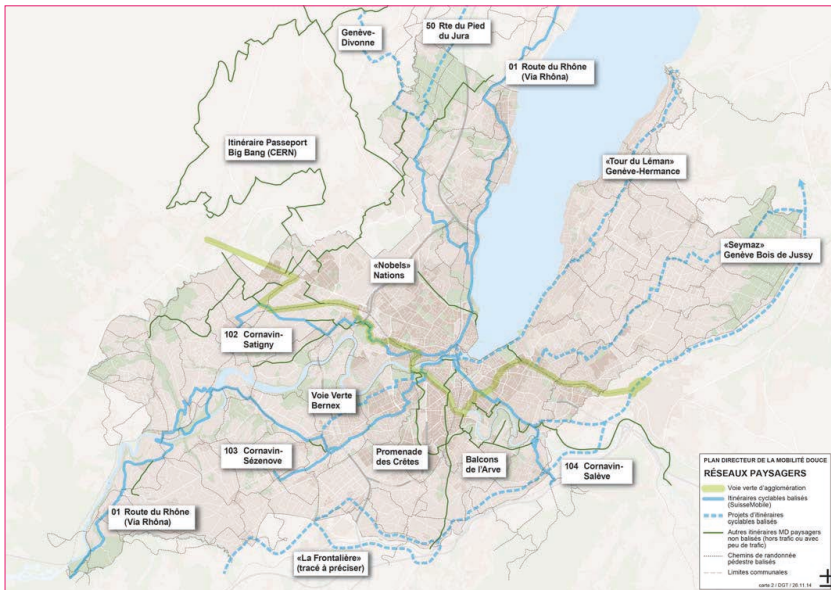
La Voie verte d'agglomération entre Annemasse et Saint-Genis se réalisera progressivement dès la mise en service de la ligne ferroviaire en commençant par la voie verte sur tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA entre Chêne-Bourg et les Eaux-Vives. Bien que certains tronçons nécessitent de lourds travaux dont le financement n'est actuellement pas assuré, l'objectif est de créer à l'horizon 2018 un itinéraire continu en empruntant certaines portions d'itinéraires existants, qui pourront se rapprocher de l'itinéraire définitif, une fois celui-ci aménagé (*mesure 1.19*).

³ Projet financé par la Communauté européenne, qui vise à améliorer l'offre cyclotouristique dans son ensemble en faisant le lien entre opérateurs touristiques et milieux cyclistes, en passant par les autorités régionales et locales.

Carte 7

Réseaux de mobilité douce
paysager

(source: DGT)



Bleu : Voie verte en vert clair, itinéraires cyclables balisés.

Noir : Chemins de randonnée pédestre.

Vert foncé : Autres itinéraires MD paysagers.

CIBLE À ATTEINDRE EN 2018

- 3 nouveaux itinéraires seront balisés pour le cyclotourisme : Tour du Léman, Seymaz et La Frontalière
- De nouveaux itinéraires « bis » en marge des axes routiers seront balisés (**mesure 1.21**)
- La Voie verte d'agglomération entre Annemasse et Saint-Genis, qui sera utilisée pour des déplacements à pied et à vélo, doit également se concrétiser dans des projets localisés : réalisation du tronçon « CEVA » (entre la frontière et la gare des Eaux-Vives), poursuite des études pour le reste du tracé et les tronçons cofinancés par la Confédération. (**mesure 1.20**)

AXE 2 : AMÉLIORER LES RÉSEAUX PIÉTONNIERS

Afin de stimuler la marche dans le canton, les réseaux piétons doivent être adaptés aux besoins et habitudes des piétons, aussi divers qu'ils soient. Enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, pendulaires pressés et usagers sortant de leur bus ou de leur voiture ont tous des besoins spécifiques qui nécessitent d'être mieux pris en compte dans l'organisation des espaces publics ainsi que les aménagements urbains. Au-delà des normes d'aménagement, il s'agit de repenser certaines voiries en vue d'une meilleure prise en compte de l'importance des flux piétons, de l'usage que les piétons font du lieu et de la qualité environnementale des espaces traversés (par exemple qualité sonore, qualité de l'air).

Pour améliorer de manière significative la qualité des réseaux piétonniers à Genève, il convient d'agir à plusieurs niveaux :

- sur les lieux dangereux ou non fonctionnels
- sur l'organisation des interfaces de transport
- sur la prise en compte de la marche dans les projets urbains.

A 2.1 SÉCURISATION ET BALISAGE DU RÉSEAU PIÉTONNIER

Les déplacements piétonniers doivent être facilités par une action sur l'infrastructure, sur le respect des règles et sur la signalétique.

MESURES PRÉVUES DANS LE PLAN D' ACTIONS 2015–2018

- **Sécuriser les traversées et carrefours identifiés comme dangereux ou non fonctionnels** (voir carte p.91), en collaboration avec les communes concernées. Selon le degré d'urgence, selon les possibilités techniques et financières et selon le contexte, plusieurs interventions sont envisageables (pose d'îlots, amélioration des feux piétons, traversées nouvelles ou déplacées, modération du trafic, etc). (**mesure 2.1**)
- **Faire respecter les règles de sécurité routière.** Les actions de prévention, de dissuasion et de répression pour accroître la sécurité routière (campagnes PréDiRe) et la campagne pour renforcer la cohabitation des usagers (**mesure 4.2**) permettront également d'accroître la sécurité des déplacements piétonniers.
- **Améliorer la signalétique piétonne.** Cette mesure vise les interfaces principales des transports publics afin de favoriser la marche sur de plus longues distances (en remplacement de courts trajets en transports publics) et permet de mettre en évidence que la marche offre des destinations atteignables en 5, 10, 15 minutes. La signalétique piétonne est en lien avec le schéma directeur de jalonnement pour la mobilité douce, qui comprend un volet cyclable et un volet piéton (**voir axe 1.2**).

A2.2 LA MARCHÉ AU CŒUR DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Dans le contexte de l'évolution urbaine, plusieurs mesures sont proposées pour renforcer la marche à pied :

MESURES PRÉVUES DANS LE PLAN D' ACTIONS 2015–2018

- **Accompagner et faire le suivi des grands projets urbains** afin que ceux-ci intègrent la mobilité douce et la qualité de l'espace public comme éléments centraux (nouveaux quartiers, interfaces de transport) : (**voir mesure 2.11**).
- **Favoriser une perméabilité piétonnière** en veillant à ce que dans le cadre des développements urbains (grands projets, PLQ et projets de constructions soumis à préavis) et des plans piétons communaux, les parcelles soient systématiquement désenclavées afin permettre la circulation des piétons. Cette mesure doit permettre d'offrir à moyen terme des liaisons piétonnes complémentaires à l'échelle des quartiers, et augmenter le maillage du réseau piétonnier. La carte harmonisée des plans piétons communaux permettra aux services préavisant les projets de mieux prendre en compte les besoins de désenclavement, identifiés dans les plans piétons communaux.

A2.3 LA PLANIFICATION DES RÉSEAUX PIÉTONS

A l'échelle cantonale et communale, il s'agit d'offrir des réseaux pédestres cohérents et continus, interconnectés aux transports publics, objectif inscrit dans la loi (cf. LaLCPR L 1 60) se traduisant par les mesures suivantes :

- **La réalisation et l'actualisation du plan directeur du réseau de chemins de randonnée pédestre.** La révision du plan directeur tous les 10 ans permet de confronter le réseau de chemins à l'évolution territoriale du canton (transports, agriculture, paysage), dans l'objectif de sécuriser le réseau et d'augmenter la part de revêtement naturel sur ses chemins. Cette révision se poursuit, en vue d'une adoption fin 2015, et comprend l'objectif de créer un réseau proche de la randonnée pédestre, permettant d'organiser des boucles, faisant la couture entre les chemins de grande randonnée et les chemins fonctionnels.
- **La révision des plans piétons communaux.** Le canton accompagne les communes dans l'établissement des plans piétons, intégrés ou non aux plans directeurs communaux. Dans le cadre de la révision des plans directeurs communaux, le canton établit un guide visant notamment à une meilleure coordination de ces plans entre eux et avec les différentes planifications cantonales.

CIBLE À ATTEINDRE EN 2018

Sur la base des espaces publics définis comme d'intérêt cantonal, et en complément au réseau de chemins de randonnée pédestre, l'objectif à l'horizon 2018 est de pouvoir dresser le **schéma piétonnier d'intérêt cantonal**, identifiant les « magistrales pédestres », destinées à « desservir » des lieux symboliques genevois dans l'hypercentre et dans le centre (musées, lieux historiques, ouvrages et bâtiments remarquables, œuvres d'art dans l'espace public,...) et dans les communes périurbaines (voies IVS, places et espaces publics, chemins de randonnée).

Dans l'hypercentre ces grands axes piétonniers visent à relier par des espaces publics de haute qualité les pôles entourant l'hypercentre (Plaine de Plainpalais, Cornavin, Rive, Molard, Saint-Antoine)⁴.

⁴ Le recours à la marche entre ces pôles desservis par les lignes principales des transports publics permet de diminuer le recours aux transports publics pour les courts trajets au cœur du réseau.

AXE 3 : RENDRE LES ESPACES PUBLICS FAVORABLES À LA MOBILITÉ DOUCE

Si l'espace extérieur a effectivement servi pendant quelques décennies principalement de lieu de déplacement, en majeure partie en véhicules motorisés, il sert aujourd'hui de nouveau de lieu de rencontre, d'espace de récupération, de lieu pour diverses activités. L'espace public est reconquis en tant qu'espace de vie. On constate une envie d'un retour à une ville de taille humaine, à l'échelle du piéton. Ce changement de dimension n'est pas teinté d'idéologie, mais naît du simple fait que plus la ville devient dense, plus les usages du domaine public se multiplient, plus la qualité de l'espace public devient importante. Ces espaces stratégiques sont soumis à une pression croissante, et leur aménagement demande une attention particulière.

Aujourd'hui, les piétons subissent, tout au long de leur déplacement, les effets d'une disposition de l'espace public qui n'est pas adaptée à leurs besoins. La qualité de l'ambiance, le mobilier urbain, les changements de niveaux à franchir, le guidage pour les personnes aveugles et malvoyantes, la végétation, la qualité sonore, etc. prennent plus d'importance à l'échelle du piéton et à la vitesse à laquelle il avance. Afin d'améliorer la qualité des déplacements des piétons et, pour corollaire, leur confort et leur bien-être, il faut adapter le fonctionnement de l'espace public urbain aux déplacements à pied, et cela dans le cadre des projets de voirie de toute nature.

La qualité des espaces publics et leur appropriation par les usagers est un facteur important pour la qualité de vie et joue par ailleurs un rôle non négligeable dans l'attractivité du canton.

A3.1 UNE STRATÉGIE DES ESPACES PUBLICS D'INTÉRÊT CANTONAL

Le bon fonctionnement d'un espace public ne dépend pas uniquement du bon fonctionnement des flux, mais aussi de la « qualité de séjour ». Or, héritage des années 1960, les aménagements des espaces routiers sont dominés par l'aspect fonctionnement des flux qui a pour résultat un cloisonnement des domaines au détriment des espaces pensés multi-usagers et donnant envie de s'y arrêter. Seul un mélange habile entre la fonctionnalité, l'esthétique, la sensualité et la qualité de séjour crée une qualité de l'espace urbain optimal pour des usages variés.

La stratégie des espaces publics d'intérêt cantonal a pour but de garantir une approche cohérente à l'aménagement d'espaces urbains à l'échelle du canton visant la prise en compte de l'ensemble des usages adaptés à un espace.

MESURES PRÉVUES DANS LE PLAN D' ACTIONS 2015–2018

➤ Développer une stratégie des espaces publics d'intérêt cantonal

Identification et développement d'une typologie des espaces publics du canton.

Mise en œuvre de la fiche A10 du Plan directeur cantonal.

Formulation et validation large d'une « attitude de base » (« Charte » ou « lignes directrices ») et de principes pour l'aménagement des espaces publics cantonaux (« Stratégie des espaces publics »).

➤ Mettre en œuvre la stratégie des espaces publics d'intérêt cantonal dans des projets divers.

➤ Mettre en œuvre la stratégie des espaces publics dans des projets de requalification.

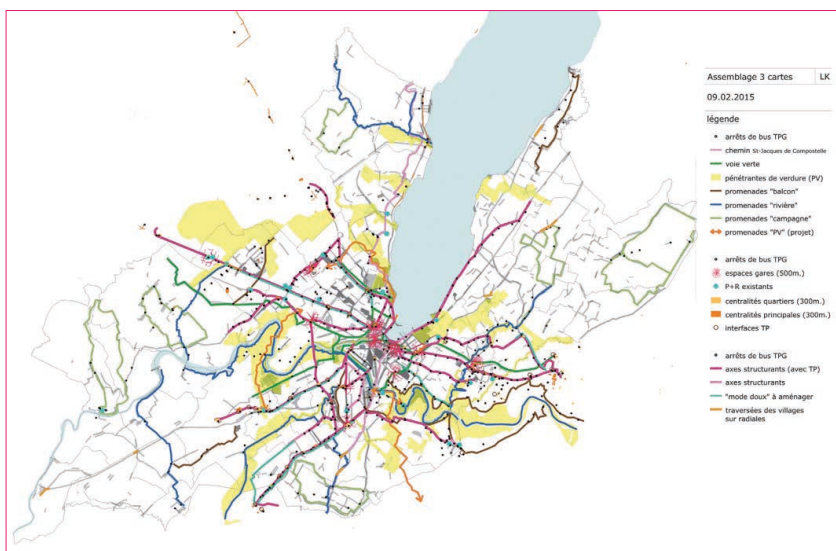
Définition de principes d'aménagement pour les projets touchant aux espaces publics urbains.

Intégration de ces principes dans les projets de requalification et de développement d'espaces publics, en cours et en projet (en collaboration avec les communes).

Mise en place des procédures et outils visant à harmoniser les pratiques en matière d'aménagement des espaces publics d'intérêt cantonal sur l'ensemble du canton.

Mise en œuvre de quelques projets phares avec comme but principal la transition d'un espace monofonctionnel vers un espace intégrant des multiples fonctions, en améliorant la cohabitation des différents modes de déplacement, en repensant le partage de l'espace et en s'assurant de leur accessibilité pour tous, y compris les personnes qui éprouvent des difficultés de mobilité, de perception ou d'orientation.

Carte 8
Types d'espaces
publics d'intérêt cantonal
(source: [25])



CIBLE À ATTEINDRE EN 2018

Mise au point d'une stratégie des espaces publics d'intérêt cantonal partagée entre les communes et le canton, validée par le Conseil d'État et présentée au Grand Conseil.

Mise en œuvre des premières mesures, notamment les interfaces CEVA et la requalification de la route de Chancy en lien avec l'extension du tramway à Bernex.

AXE 4: OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

Afin de permettre aux piétons et cyclistes d'utiliser pleinement et sans entraves les réseaux de mobilité douce, il est nécessaire de garantir leur bon fonctionnement. En plus du besoin d'entretenir les surfaces destinées à la marche à pied et au vélo pour un usage quotidien, la régulation des carrefours et les panneaux de signalisation et de balisage doivent également être adaptés et contrôlés. D'une façon plus large, il y a matière à faciliter la bonne cohabitation entre les usagers de l'espace public, essentiellement par des mesures de sensibilisation.

MESURES PRÉVUES DANS LE PLAN D' ACTIONS 2015–2018

- **Optimiser le déneigement et le nettoyage des itinéraires cyclables et piétonniers, et assurer la coordination des services d'entretien.**

De plus en plus de cyclistes se déplacent à vélo en hiver, en dépit des conditions météorologiques pas toujours optimales. Par conséquent, les efforts pour le déneigement des pistes et bandes cyclables doit s'améliorer afin de garantir la sécurité dans des conditions difficiles; de même pour les piétons. (mesure 4.1).

- **Mettre en place une campagne de sensibilisation grand public destinée à tous les usagers, afin d'améliorer la cohabitation entre les différents types d'usagers sur les espaces réservés (dont les aménagements cyclables) ou partagés (surfaces partagées piétons-cyclistes, zones de conflit et de traversées), intégrant les deux-roues motorisés, les nouveaux véhicules électriques (gyropodes, vélos-cargos) et le transport professionnel. (mesure 4.2).**
- **Améliorer la prise en compte des modes doux dans les chantiers afin de maintenir une continuité piétonne et cycliste lors de chantiers, des déviations et sécurisations temporaires s'imposent. La DGT vise à améliorer la pratique actuelle en la matière et à l'étendre de manière systématique à tous les chantiers dans la mesure du possible (mesure 4.3)**
- **Élaborer une stratégie de régulation des carrefours visant à encourager la mobilité douce, notamment en étudiant les possibilités de passage facilité des piétons et vélos (tourne à droite vélo, clignotant piéton), à l'image du projet pilote mené à Bâle (mesure 4.4).**

CIBLE À ATTEINDRE EN 2018

Elaboration de nouvelles directives partagées entre les communes et le canton concernant la prise en compte des usagers de mobilité douce dans les chantiers, le déneigement et le nettoyage des voiries.

Déploiement de la campagne de sensibilisation pour plus de responsabilité et de respect des règles, dans le cadre d'un plan de communication plus large.

Conduite d'études pilotes pour améliorer la prise en compte des modes doux dans certains carrefours, et déploiement de la nouvelle stratégie de régulation lumineuse.

AXE 5 : DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO

Chaque trajet en vélo commence et finit par un emplacement de stationnement. Le risque de se faire vandaliser ou voler son vélo est, à côté de la sécurité routière, une des raisons de ne pas utiliser son vélo au quotidien. Des infrastructures adéquates permettant de stationner son vélo de manière sûre sont donc indispensables pour utiliser son vélo tous les jours. Durant la période 2015–2018, le renforcement du stationnement vélo se concentre sur trois mesures complémentaires : les vélostations dans les gares principales, le stationnement vélo aux interfaces de transports publics et la mise à disposition de compétences techniques pour l'aménagement de stationnement vélo sur domaine public et privé.

MESURES PRÉVUES DANS LE PLAN D' ACTIONS 2015–2018

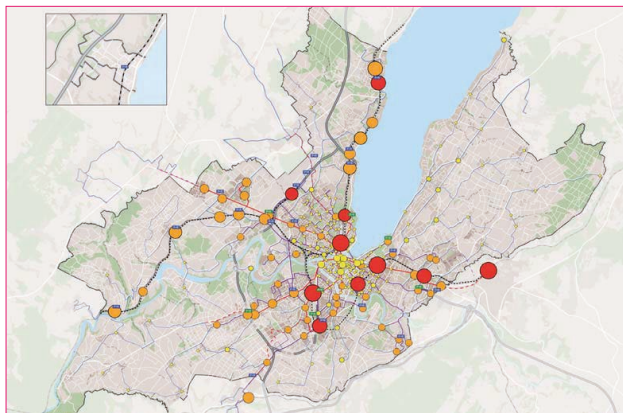
➤ Réaliser les vélostations dans les gares CEVA.

La définition de l'exploitation coordonnée et des services liés aux futures vélostations des gares CEVA, en partenariat avec la Fondation des parkings et les communes concernées, afin de permettre une mise en service des vélostations en même temps que l'offre ferroviaire, soit en 2019. (fiche 5.2)

➤ Développer le stationnement vélo lié aux arrêts et interfaces de transports publics, tant en quantité qu'en qualité.

Dans l'objectif de réaliser 12'000 places de stationnement en plus des 6'300 places existantes d'ici à 2020, le canton encourage les communes à développer le stationnement vélo aux abords des arrêts et interfaces de transport public. (fiche 5.1 et carte 9)

➤ Valoriser le guide du stationnement vélo à l'attention des communes, entreprises et propriétaires immobiliers [14] : en collaborant avec les services de l'État (OBA, DIP, SME) afin d'améliorer le stationnement vélo au sein des bâtiments de l'administration cantonale, et sur demande auprès des communes et organismes ayant à charge de développer leur offre en stationnement vélo, notamment dans le cadre de plans de mobilité.



Carte 9
Besoin en stationnement
vélo aux interfaces
de transport public
(source: [20])

CIBLE À ATTEINDRE EN 2018

Réalisation des vélostations dans les interfaces CEVA mises en service en 2019 et poursuite des études pour les vélostations futures.

Objectif de +4000 places vélo en 2018 (dont la moitié en vélostations).

AXE 6 : DÉVELOPPER DES SERVICES ET DES ACTIONS DE PROMOTION DE LA MOBILITÉ DOUCE

L'augmentation de la part modale des modes doux passe obligatoirement par une sensibilisation de tous les groupes sociaux. En complément des mesures infrastructurelles, la promotion de la marche et du vélo nécessite la mise en place de services adaptés aux besoins de différents groupes-cibles (avec une attention particulière à accrocher aux enfants, seniors, nouveaux cyclistes, pendulaires, etc.). En accompagnement, une communication ciblée permet de valoriser les offres à disposition auprès des usagers potentiels et favorise ainsi la pratique de la marche et du vélo.

MESURES PRÉVUES DANS LE PLAN D' ACTIONS 2015–2018

➤ Mettre en service un système de vélos en libre-service.

Comme beaucoup de d'agglomérations européennes, la région genevoise pourrait profiter d'un attrait supplémentaire en offrant un système de vélos en libre-service à sa population et aux touristes. Des expériences dans d'autres agglomérations montrent que des VLS contribuent à augmenter l'utilisation du vélo au quotidien au-delà des vélos en prêt ou en location. (fiche 6.1)

➤ Développer des outils de navigation pour valoriser auprès des usagers les itinéraires balisés en dehors des axes à fort trafic. (fiche 6.2)

➤ Développer la mobilité douce chez les écoliers de 4 à 18 ans : poursuivre le soutien au Pédibus, soutenir le Défi Vélo, initier des plans de mobilité d'établissements scolaires et offrir un soutien technique pour leur conception. (fiche 6.3)

➤ Développer les cours de conduite à vélo (dans les écoles et pour les nouveaux cyclistes, notamment les usagers des VLS). (fiche 6.4)

➤ Accompagner les besoins des seniors et des personnes à mobilité réduite en soutenant la mise en place de cours visant à conforter les participants, seniors ou PMR, dans leur mobilité quotidienne et à lutter contre leur isolement et la sédentarité. (fiche 6.5)

➤ Promotion de la « mobilité active » pour lutter contre la sédentarité et le surpoids : organisation de campagnes de promotion de la marche et du vélo (en collaboration avec le DEAS) et promotion d'un urbanisme favorable à l'activité physique. (fiche 6.6)

➤ Encourager les plans de mobilité d'entreprises ou de zones d'activités, notamment au sein de l'administration cantonale, (fiche 6.7), auprès des organisations internationales et dans les zones industrielles (ZIPLO, ZIMEYSA).

CIBLE À ATTEINDRE EN 2018

Mise à disposition d'applications permettant de conseiller les nouveaux cyclistes sur les itinéraires à privilégier dans leur pratique quotidienne.

Poursuivre les actions d'apprentissage et de réapprentissage de la pratique des modes doux visant différents types d'usagers, notamment les enfants, les adolescents, les seniors et les personnes à mobilité réduite.



CHAPITRE 5

MISE EN ŒUVRE DES MESURES

5.1 SYNTHÈSE DES MESURES PORTÉES PAR LE CANTONAL SUR LA PÉRIODE 2015–2018

N°	Mesures	Pilote
1. RÉSEAU CYCLABLE		
1	Développement du réseau cyclable d'intérêt cantonal	DGT
AXES CYCLABLES D'INTÉRÊTS CANTONALS (AXES FORTS VÉLOS)		
1.1	Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal Versoix	DGT-DGGC
1.2	Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal CERN - Prévessin	DGT-DGGC
1.3	Requalification multimodale de l'av. A.-F.Dubois, entre la frontière et l'av. de Mategnin	DGT-DGGC
1.4	Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal Vernier - Satigny	DGT-DGGC
1.5	Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal Chancy - Onex - Sézéglin	DGT-DGGC
1.6	Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal St-Julien - Soral - Certoux - Genève	DGT-DGGC
1.7	Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal route de Saint-Julien	DGT-DGGC
1.8	Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal Gaillard - Malagnou	DGT-DGGC
1.9	Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal Corsier	DGT-DGGC
1.10	Sécurisation du réseau cyclable (suppression des points noirs) sur le domaine public cantonal	DGT-DGGC
1.11	Avenue de Thônex (Sous-Moulin - Florissant)	DGGC
1.12	Route de Jussy	DGGC
1.13	Route de Presinge	DGGC
1.14	Route de La Chapelle	DGGC

1.15	Route de Challex	DGGC
1.16	Route de Bellegarde	DGGC
1.17	Projets en lien avec l'OPB	DGGC
1.18	Etudes de faisabilité sur les routes cantonales	DGT
VOIES VERTES D'AGGLOMÉRATION ET RÉSEAU MD PAYSAGER		
1.19	Liaison rurale Certoux-St.Julien	DGT
1.20	Voie verte d'agglomération	DALE (OU)
1.21	Voie verte reliant Bernex et le cœur d'agglomération	DALE (OU)
1.22	Jalonnement pour la mobilité douce	DGT
2. RÉSEAU PIETONNIER		
2.1	Sécurisation des traversées et des carrefours pour les piétons (points noirs piétons) sur domaine public cantonal	DGT-DGGC
2.2	Actualisation du Plan directeur des chemins de randonnée pédestre	DGNP
2.3	Directives pour la planification des chemins pour piétons	DALE (OU) / DGT
2.4	Suivi et vue d'ensemble des réseaux piétons communaux	DALE (OU) SGOI
OUVRAGES D'ART POUR LA MOBILITÉ DOUCE		
2.5	Passerelle Route de Meyrin – franchissement autoroute	DGT-DGGC
2.6	Passerelle entre les Evaux et le Lignon	Communes / Canton
2.7	Liaison MD Hôpital	DGT-DGGC
2.8	Passerelle de La Praille	DGT-Lancy
2.9	Passage inférieur route du Grand-Lancy	DALE (OU) / DGT-DGGC
LA MARCHÉ AU CŒUR DES REQUALIFICATIONS URBAINES ET DES NOUVEAUX PROJETS		
2.10	Route de Collex	DGGC
2.11	Cours des Nobels - Promenade de la Paix	DALE (OU)
2.12	La Promenade des Crêtes - phase 1	DALE (OU) / DGNP - Lancy

2.13	Croix de Mobilité douce axe est-ouest	DALE (OU) / Carouge
2.14	Veille systématique pour désenclaver les parcelles	DALE (OU) / DGT
3. ESPACES PUBLICS		
3.1	Stratégie et lignes directrices des espaces publics	DGT
3.2	Requalification de la route de Chancy, en lien avec l'extension du TCOB	DGT-DGGC
4. FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX		
4.1	Optimisation du déneigement et de l'entretien	DGGC
4.2	Campagne pour la bonne cohabitation des usagers	DGT / Police
4.3	Prise en compte des modes doux dans les chantiers	DGT
4.4	Carrefours à feu adaptés aux modes doux	DGT
5. STATIONNEMENT VÉLOS		
5.1	Développement du stationnement vélos	DGT / Com-munes
5.2	Vélostations dans les gares CEVA	DGT / DALE (OU) / Com-munes FdP
6. PROMOTION ET NOUVEAUX SERVICES		
6.1	Système de vélos en libre-service (VLS)	TPG Vélos SA
6.2	Développement d'un outil de navigation	DGT-SGOI
6.3	A pied et à vélo pour aller à l'école (Pédibus, Plans de mobilité scolaires, Défi Vélo)	Associations - DGT
6.4	Promotion des cours vélo et VAE auprès des nouveaux usagers	Associations - DGT
6.5	A pied sans limite d'âge et sans obstacle	Associations - DGT
6.6	Promotion de l'activité physique en lien avec la mobilité douce (mobilité active)	DGS
6.7	Promotion de la mobilité douce au sein de l'administration cantonale	SME

5.2 PROJETS AMÉLIORANT LA MOBILITÉ DOUCE INSCRITS DANS LE PLAN D’ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER 2015–2018

5.2.1 PROJETS À COURT TERME (2015-2018)

Mesures	
PARR 2	Aménagement du village de Chêne-Bourg
PARR 3	Requalification de la route de Chêne
PARR 4	Pénétrante multimodale Corsier
PARR 5	Axe de Frontenex
PARR 7	Maillon routier des Communaux d'Ambilly
PARR 9	Clés de Rive piétonisation du centre-ville rive gauche
PARR 10	Organisation des circulations dans le secteur de la halte de Chêne-Bourg (Interface CEVA)
PARR 11	Organisation des circulations dans le secteur de la gare CEVA des Eaux-Vives
PARR 12	Organisation des circulations dans le secteur de la gare CEVA de Champel-Hôpital
PARR 17	Boulevard urbain du PAV
PARR 18	Route de Veyrier, route du Stand-de-Veyrier et accessibilité au Grand Projet des Grands Esserts
PARR 19	Boulevard des Abarois et accessibilité au Grand Projet Bernex (34-8)
PARR 21	Tramway de Genève Saint-Julien et Grand Projet des Cherpines
PARR 22	Axe Av. de la Praille - Axe Jolivet-Gavard
PARR 23	Interface CEVA Lancy - Pont-Rouge et mesures d'accompagnement
PARR 25	Interface CEVA Bachet et mesures d'accompagnement
PARR 26	Liaisons routières Genève Sud et mesures d'accompagnement
PARR 38	Requalification de la traversée de Versoix (Route de Suisse)
PARR 39	Requalification de la traversée de Genthod/Bellevue (Route de Lausanne) (PA12-16)
PARR 59	Accessibilité piétonne et cyclable à la gare Cornavin

5.2.2 PROJETS À MOYEN TERME (2019-2023)

Mesures	
PARR 27	Chemin des Mattines
PARR 31	Route du Pont Butin - Aménagement multimodal du Pont de Lancy
PARR 38	Requalification de la traversée de Versoix (Route de Suisse)
PARR 46	Aménagement multimodal de l'Avenue Louis Casaï
PARR 54	Requalification multimodale du secteur de Cornavin

5.3 PROJETS À MOYEN/LONG TERME

Mesures

Amélioration de l'accessibilité multimodale des gares de la ligne Genève-La-Plaine

Passerelle modes doux Gravière

Passerelle modes doux des Bains

Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chênes (36-1-13)

Maillage mobilité douce Genève Sud (40-5 PA2)

Aménagement cyclable sur le Pont de Peney

Aménagement multimodal de la Route du Grand-Lancy

Aménagement cyclable sur la route d'Annecy

Croix de mobilité douce axe nord-sud

La Promenade des Crêtes - phase 2

5.4 PROJETS DE MOBILITÉ DOUCE PORTÉS PAR LES COMMUNES

Mesures

Responsable

Requalification de la route de Colovrex secteur Bellevue et Grand-Saconnex

Bellevue
Gd-Saconnex

Voie verte d'agglomération: séquences Concorde / Gare des Eaux-Vives

Ville de Genève

Sécurisation des traversées et des carrefours pour les piétons et cycles (points noirs piétons) situés sur domaine public communal

Communes

Cheminement MD reliant le quartier de l'Etang à la gare de Vernier (passerelle et chemin)

Vernier
Privés

Passerelle Modes doux Concorde / Libellules

Vernier
Ville de Genève

Nouvelle passerelle piétonne Pont du Mont-Blanc

Ville de Genève

Stationnement vélos dans les communes

Communes

5.5 STRUCTURE DE MISE EN ŒUVRE

5.5.1 COMITÉ DE PILOTAGE

La mise en œuvre du présent plan d'actions repose sur une structure de pilotage définie dans le règlement H 1 80.01 :

Un comité de pilotage « mobilité douce », qui a pour mission de surveiller l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation du plan directeur et du plan d'actions, et d'en assurer la coordination avec les autres instruments de planification cantonale. Il réunit des représentants des directions générales des transports, du génie civil, de la nature et du paysage, ainsi que de l'office de l'urbanisme.

5.5.2 DIRECTION DE PROJET

En complément de l'organe susmentionné, et afin de favoriser la mise en œuvre opérationnelle du PAMD, une direction de projet « mobilité douce » se réunit pour en coordonner les actions.

La direction de projet « mobilité douce » est sous la responsabilité de la DGT, et est composée de représentants du DETA (DGT, DGGC, DGNP, SABRA), du DALE (OU), du DEAS (DGS), du DIP et du DSE (Police cantonale).

CAHIER DES CHARGES DE LA DIRECTION DE PROJET « MOBILITÉ DOUCE »

- Définir, mettre en place et gérer les outils tels que le suivi du réseau cyclable d'intérêt cantonal, la cartographie des grands projets et grands itinéraires pour les mobilités douces (p.ex. VVA, espaces publics, projets transfrontaliers)
- Faire le lien entre le PAMD et les projets à grande et à petite échelle, du plan de quartier au projet d'agglomération, en incluant les projets prioritaires (paysage, grands projets) et planifications directrices
- Intervenir dans les projets pour obtenir des arbitrages plus favorables à la mobilité douce
- Organiser la concertation entre les services de l'État, les communes et les associations
- Solliciter des études, des publications et de la promotion
- Identifier les budgets nécessaires dans chaque direction de l'État pour les projets en lien avec la mobilité douce, de la conception à la réalisation
- Veiller à la mise en œuvre des itinéraires du PAMD
- Être en charge des actions de promotion de la mobilité douce
- Veiller au suivi d'exécution du plan d'actions
- Valider les documents génériques de la direction de projet :
 - Organigramme de conduite du projet
 - Cahier des charges, missions des différents organes la composant
 - Répartition des responsabilités et compétences des organes
 - Planning de mise en œuvre

5.6 COORDINATION DES ACTEURS ET DES POLITIQUES PUBLIQUES

La mise en œuvre des projets pour la mobilité douce repose sur une nécessaire coordination des acteurs : services de l'État, communes, entreprises de transports, prestataires de services, groupes d'intérêt, entreprises privées, promoteurs immobiliers : tous ces acteurs sont de près ou de loin impliqués dans la politique de mobilité douce.

En outre, les mesures identifiées touchent d'autres politiques publiques que les transports, à savoir urbanisme, environnement, logement, santé, social, instruction publique, tourisme, sécurité. Il convient donc d'harmoniser les mesures proposées par le PAMD avec leurs objectifs respectifs.

Il convient enfin de porter une attention à la coordination des mesures ayant un impact transfrontalier et de faciliter les projets intercommunaux, en sollicitant les instances transfrontalières et intercommunales adéquates.

Le tableau ci-après propose une vue d'ensemble des besoins de coordination pour que les mesures du plan d'actions de la mobilité douce puissent se concrétiser :

Thème de coordination	Acteurs concernés	Instances de coordination	Rôle / objets traités
Planification piétonne	OU, DGNP, DGT Communes	Direction de projet mobilité douce.	Mise en œuvre du Plan directeur cantonal, du PDMD et application des lois H 1 80 et L 1 60 en matière de cheminements piétonniers.
Planification du réseau cyclable	Grand Genève, DGT Communes	Direction de projet mobilité douce, Groupe de suivi du schéma cyclable du Grand Genève	Planification intercommunale et transfrontalière. Mise en œuvre des mesures du schéma d'agglomération, du réseau cyclable du PDMD et coordination entre les projets.
Projets d'aménagements cyclables	Communes DGGC DGT DGE	Directions régionales DGT Synchro-canton	Analyse des projets d'aménagements cyclables. Identification des opportunités d'insertion d'aménagements cyclables sur les voiries en réfection ou les nouveaux carrefours.
Intégration des besoins des personnes à mobilité réduite	DGAS, DGT, DGNP, DGGC, DGS, OU, OCLPF	Groupe de travail inter-départemental.	Application de l'article constitutionnel 16 sur les droits des personnes handicapées.
	DGT-Communes	Séances bilatérales avec techniciens et associations	Plan d'actions pour faciliter la mobilité des personnes handicapées.
Traitement des accidents et risques liés au réseau routier	DGGC, DGT, Police	-	Analyse de l'accidentologie piétonne et cyclable et traitement des points noirs (risques identifiés). Lien avec les associations.

Thème de coordination	Acteurs concernés	Instances de coordination	Rôle / objets traités
Mobilité d'entreprise	DGT , SME, Communes, IMAD, HUG, administrations, entreprises, organisations internationales	Groupe Eco-mobilité (pilote : SME)	Amélioration de la mobilité d'entreprise en facilitant les plans de mobilité. Intégrer les axes du plan d'actions mobilité douce dans les plans de mobilité d'entreprise.
Chantiers sur voie publique	DGT , SIG, Police	Plateforme Chantiers - Mobilité	Planification intercommunale et transfrontalière. Mise en œuvre des mesures du schéma d'agglomération, du réseau cyclable du PDMD et coordination entre les projets.
Livraisons	DGT , entreprises de transports, commerces, industries		Gestion des conflits d'usage avec les modes doux, impact sur l'espace public et le stationnement.
Promotion conjointe Mobilité douce et Santé (« mobilité active »)	DGT , DGS, DGE, DIP (+HUG, IMAD, etc)	Direction de projet mobilité douce	Développement et coordination d'actions de promotion de l'activité physique quotidienne en lien avec la mobilité douce (communication, campagnes)
Mobilité scolaire	DGT , DIP	Direction de projet mobilité douce	Promotion des plans de mobilité scolaire auprès des établissements scolaires. Travail de terrain avec les associations (GAPP-Pédibus,...) et les conseils d'établissement.
Offre de mobilité douce de loisirs	DGT , DGNP, Genève Tourisme	Atelier SuisseMobile	Intégration des offres de mobilité douce dans un concept touristique. Coordination internationale (EuroVelo, projet EU Bike).
Planification urbanisme-transport	Grand-Genève , OU , DGT	DALE-DETA	Qualité des espaces publics Quartiers avec peu de voitures, Services de proximité, réseaux et offres de mobilité douce dans les planifications directrices générales, les plans et les projets localisés

5.7 MONITORING

Trois indicateurs principaux sont intégrés à l'analyse périodique de la politique publique cantonale J (Mobilité) afin de suivre l'évolution des actions. Ils concernent la longueur des aménagements cyclables, l'évolution du trafic vélo compté, et le nombre de places de stationnement aux haltes de transport public. En complément, d'autres indicateurs de suivi permettent d'évaluer la politique en faveur des piétons, et offrent des comparaisons avec d'autres villes.

5.7.1 AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

La cible fixée est une augmentation de 200 km d'aménagements cyclables entre 2007 et 2020. L'état au 31 déc. 2014 est de +154 km d'aménagements cyclables réalisés. Le pourcentage de réseau routier aménagé pour les vélos est de 26%.

Libellé de l'objectif	5. Développer et améliorer le réseau de mobilité douce
Libellé de l'indicateur	5.1 Augmentation de la longueur des aménagements cyclable sur le territoire de Genève (en km)
Description	«Mesure de l'augmentation de la longueur des aménagements cyclables sur le territoire de Genève (en km)»
Type	Efficacité
Fréquence	Annuel
Descriptif du calcul	Calcul sur la base de données SIG du cumul des aménagements dédiés aux vélos, soit les pistes, bandes cyclables, voies BUS-vélo, double-sens cyclables, cheminements ouverts aux vélos, sur le territoire du canton de Genève.
Périmètre	Canton de Genève
Paramètres	Valeur de référence 2007: 352 km d'aménagements cyclables. La valeur qui devra être renseignée chaque année est l'augmentation de la valeur entre l'année N et l'année N-1. La cible étant une augmentation cumulée de +175 km d'aménagements cyclables réalisés entre 2007 et 2017.
Source	Couche SITG A.OTC_AMENAG_2ROUES, renseignée au fur et à mesures des marquages routiers approuvés par la DGT puis réalisés.

L'analyse est également faite sur le réseau cyclable d'intérêt cantonal, qui est aménagé à 37%.

5.7.2 TRAFIC VÉLO

L'évolution de la pratique du vélo se mesure par des comptages ponctuels qui ont lieu tous les deux ans. La cible fixée est que tous les deux ans, l'on recense +1000 cyclistes à l'heure de pointe sur les 22 postes de comptage.

Libellé de l'objectif	5. Développer et améliorer le réseau de mobilité douce
Libellé de l'indicateur	5.2 Evolution du trafic vélo pendant les périodes de pointe (base 2011)
Description	Evolution du trafic vélo, calculé au printemps pendant les périodes de pointe, sur 22 postes de comptages vélo principaux (Ecrans Est, Arve, Nord, Lausanne, Rhône)
Type	Efficacité
Fréquence	Biennal années impaires
Descriptif du calcul	Formule = mesure du trafic vélo année N - mesure du trafic vélo 2011
Périmètre	22 postes de comptages vélo principaux (Ecrans Est, Arve, Nord, Lausanne, Rhône)
Paramètres	Base : année 2011. Comptage pendant les périodes de pointe (2h30 le matin, 2h30 l'après-midi), soit le mardi, soit le jeudi, en mai ou juin, par beau temps.
Source	DGT

5.7.3 STATIONNEMENT VÉLO

A l'horizon 2020, +12'000 places vélo devront être recensées aux principaux arrêts et interfaces de transports publics.

Libellé de l'objectif	5. Développer et améliorer le réseau de mobilité douce
Libellé de l'indicateur	5.3 Nombre de places de vélo équipant les arrêts de transport public
Description	«Nombre de places vélo équipant les principaux arrêts de transport public, servant aux déplacements combinés en vélo et en transports public. L'indicateur est calculé pour la première fois courant 2013 et figurera aux comptes 2013»
Type	Efficacité
Fréquence	Annuel ou biennal, à définir.
Descriptif du calcul	Inventaire du nombre de places vélo aux abords immédiats (+/- 50m env.) des gares et haltes principales des transports publics du canton de Genève, recensé par saisie sur place ou par questionnaire, et intégré à une donnée SIG. Les places vélos doivent être sécurisées (possibilité d'attacher le vélo à un élément fixe), et pour les interfaces principales, abritées.
Périmètre	Canton de Genève
Paramètres	Valeur de base 2013 : 6329 places. Cible à long terme : 12'000 places, soit +5671 places.
Source	DGT et communes

5.7.4 INDICATEURS COMPLÉMENTAIRES

- Marche : réaliser des comptages de piétons périodiques sur les ponts de l'Arve et du Rhône qui permettent de mesurer l'évolution du nombre de piétons
- Parts modales : la part modale est un indicateur clé pour évaluer l'évolution de la marche et du vélo, et en lien avec la performance des mesures mises en place pour améliorer les conditions de la pratique. Calculée tous les 5 ans sur la base du microrecensement sur la mobilité et les transports, la part modale peut être différenciée selon les principales zones du canton.
- Points noirs : nombres de mesures de sécurisation ponctuelles réalisées sur les points noirs identifiés.
- Randonnée pédestre : proportion de tronçons de chemins en revêtement naturel par rapport aux chemins avec un revêtement en dur (béton, ciment, goudron). (Indicateur issu de F04 Nature et paysage Objectif 6. Maintenir l'attractivité du réseau cantonal des chemins de randonnée pédestre).

Les fiches de mesures du plan d'action (chapitre 7) contiennent également des indicateurs spécifiques visant à mesurer l'efficacité de l'action.

CHAPITRE 6

PROGRAMMATION DES MESURES

Le tableau suivant présente la synthèse des sources de financement de chacune des mesures.

Les financements considérés dans la synthèse ci-après sont :

Pour les financements cantonaux :

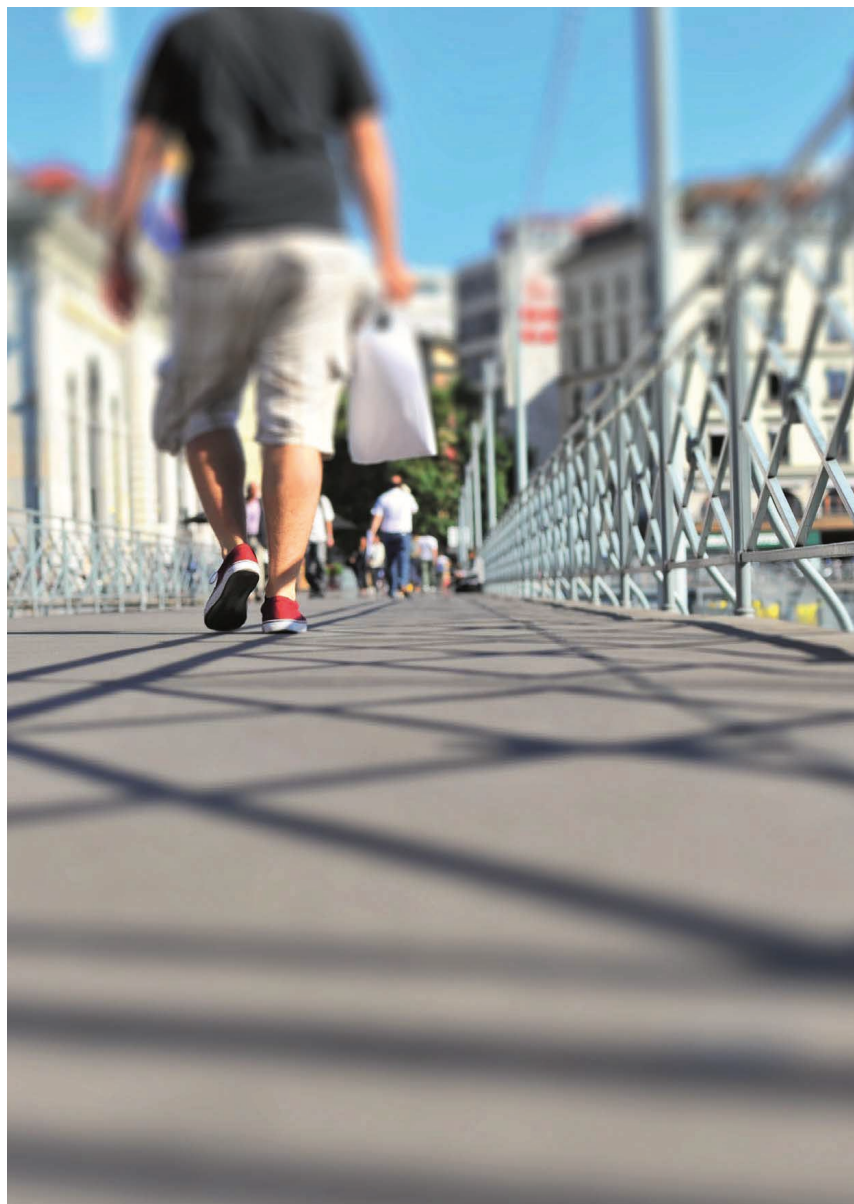
- Financements inscrits au projet d'agglomération. Il s'agit alors d'un financement Canton - Confédération réglé par la loi H1 70
- Financement d'axes de transports publics, inscrits dans la H1 50
- Financement via un projet de loi spécifique
- Financement sur les budgets courants de la DGT et/ou de la DGGC
- Financement par l'intermédiaire d'un projet de loi nouveau en rapport avec le présent plan d'actions

Pour les financements non cantonaux :

- Financements communaux
- Autres financeurs (CFF, Fondation des parkings, privés, ...)

N°	Nom de la mesure
1	Développement du réseau cyclable d'intérêt cantonal
1.1	Pénétrante cyclable prioritaire Versoix
1.2	Pénétrante cyclable prioritaire CERN-Prévessin
1.3	Requalification multimodale de l'av. A.-F.Dubois
1.4	Pénétrante cyclable prioritaire Vernier-Satigny
1.5	Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal Chancy-Onex-Sézegnin
1.6	Pénétrante cyclable prioritaire Soral-Certoux-Genève
1.7	Pénétrante cyclable prioritaire route de St-Julien
1.8	Pénétrante cyclable prioritaire Gaillard - Malagnou
1.9	Pénétrante cyclable prioritaire Corsier
1.10	Sécurisation du réseau cyclable (suppression des points noirs)
1.11	Avenue de Thônex (Sous-Moulin - Florissant)
1.12	Route de Jussy
1.13	Route de Presinge
1.14	Route de La-Chapelle
1.15	Route de Challex
1.16	Route de Bellegarde
1.17	Projets en lien avec l'OPB
1.18	Etudes de faisabilité sur routes cantonales
1.19	Liaison rurale Certoux - Saint-Julien
1.20	Voie verte d'agglomération Annemasse - Saint-Genis
1.21	Voie verte reliant Bernex et le cœur de l'agglomération
1.22	Jalonnement pour la mobilité douce
2.1	Sécurisation des traversées et des carrefours pour les piétons (points noirs piétons) sur domaine public cantonal
2.2	Actualisation du Plan directeur des chemins de randonnée pédestre
2.3	Directives pour la planification des chemins pour piétons
2.4	Suivi et vue d'ensemble des réseaux piétons communaux
2.5	Passerelle Route de Meyrin - franchissement autoroute
2.6	Passerelle entre les Evaux et le Lignon
2.7	Liaison modes doux Champel-Hôpital
2.8	Passerelle mobilité douce de la Praille
2.9	Passage inférieur route du Grand-Lancy
2.10	Route de Collex
2.11	Cours des Nobels - Promenade de la Paix
2.12	La Promenade des Crêtes - phase 1
2.13	Croix de Mobilité douce axe est-ouest
2.14	Veille systématique pour désenclaver les parcelles
3.1	Stratégie et lignes directrices des espaces publics
3.2	Requalification de l'espace-rue sur la route de Chancy, en lien avec l'extension du TCOB
4.1	Optimisation du déneigement et de l'entretien
4.2	Campagne pour la bonne cohabitation des usagers
4.3	Prise en compte des modes doux dans les chantiers
4.4	Carrefours à feux adaptés aux modes doux
5.1	Développement du stationnement vélo
5.2	Vélostations dans les gares CEVA
6.1	Système de vélo en libre-service (VLS)
6.2	Développement d'un outil de navigation
6.3	À pied et à vélo pour aller à l'école
6.4	Promotion des cours vélo auprès des nouveaux usagers
6.5	À pied sans limite d'âge et sans obstacle
6.6	Promotion de l'activité physique en lien avec la mobilité douce (mobilité active)
6.7	Promotion de la mobilité douce au sein de l'administration cantonale

SOURCES DE FINANCEMENT						
Financement cantonaux					Financement non cantonaux	
H1 70 (PA1, 2, 3)	H1 50	PL spécifique au projet	Budget courant	Nouveau PL à déposer	Communes	Autres
X	X	X		X	X	
X		X	X		X	
X					X	
				X	X	
X			X			
X						
X	X		X			
X						
				X		
X		X				
			X			
			X			
		X			X	X
		X				
			X			
			X	X		
X						
X						
X					X	X
X			X			
			X	X		
			X		X	X
			X			
X		X				
X					X	X
X						
X					X	
			X			
			X			
X	X					
			X		X	X
			X			
			X		X	X
			X		X	X
X					X	X
		X			X	X
			X		X	X
			X		X	
			X		X	X
			X			X
			X			X
			X			X



CHAPITRE 7

FICHES DE MESURES

Les fiches présentées ci-après détaillent les 52 mesures constituant ce plan d'actions de la mobilité douce.

Les fiches visent à indiquer les principales informations relatives aux projets :

- Description et objectif
- Principaux enjeux
- Planification et principes de financement

Les mesures sont classées en fonction des 6 axes d'intervention de ce plan d'actions.

Les bénéficiaires principaux de ces actions (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite) sont identifiés par les pictogrammes correspondants situés au coin supérieur droit de chaque fiche.



MESURE PAMD 2015–2018 N°1

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL

DESCRIPTION DE LA MESURE

Environ 400 tronçons du réseau cyclable d'intérêt cantonal doivent être équipés ou améliorés.

Sur la base de la liste de ces tronçons, une priorisation des réalisations peut être faite selon les critères suivants:

- Assainissement de points noirs (piéton et vélo) en collaboration avec les communes et la DGGC
- Réfection des enrobés (projets OPB)
- Axes cyclables prioritaires du PDMD (pénétrantes et tangentielles)
- Rabattements transfrontaliers (VD, 01, 74)

OBJECTIFS DE LA MESURE

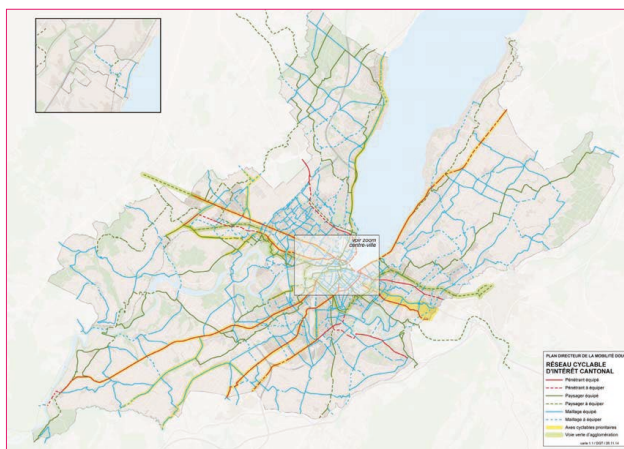
- Assainir les "points noirs" du réseau cyclable (zones dangereuses).
- Prioriser les aménagements cyclables à réaliser sur les réseaux routier cantonal et communal
- Assurer la sécurité, la continuité et la performance pour les modes doux sur les pénétrantes cyclables prioritaires.

MESURES LIÉES

- Axes cyclables prioritaires Mesures 1.1 à 1.9
- 1.11-1.17
- Jalonnement pour la mobilité douce 1.21
- Carrefours adaptés aux MD 4.4

INDICATEURS

Nombre de km aménagés (source : SITG Aménagements cyclables, Réseau PDMD)



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDE					
RÉALISATION					

COÛT ESTIMÉ

- Voir détails dans les fiches qui suivent

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT

PARTENAIRES

- DGGC
- DGE
- Communes concernées

FINANCEMENT

- Canton
- Communes



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.1

PÉNÉTRANTE CYCLABLE

D'INTÉRÊT CANTONAL VERSOIX

OBJECTIFS DE LA MESURE

Dans le cadre de l'aménagement du réseau cyclable d'intérêt cantonal, il s'agit de traiter la pénétrante cyclable partant de Versoix (limite canton de Vaud), empruntant la route de Suisse, puis la route de Lausanne, traversant Genthod, Bellevue puis Pregny-Chambésy pour ensuite emprunter le quai Wilson jusqu'au quai du Mont-Blanc à Genève afin d'obtenir un itinéraire sécurisé, continu et performant pour les cyclistes.

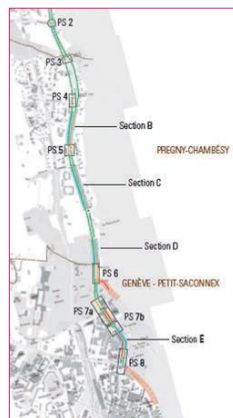
MESURES LIÉES

- PARR Requalification de la traversée de Versoix (route Suisse)
- PARR exploitation multimodale du U lacustre
- PARR Requalification de la traversée de Genthod-Bellevue (route de Lausanne)
- PA 12-15, 30-5



DESCRIPTION DE LA MESURE

- Sécuriser les traversées mode doux, en particulier au carrefour avec la rue des Romelles, au carrefour Albert-Thomas ainsi que le carrefour des Molliès.
- Sécurisation des traversées au carrefour ch. des Molliès / rte de Lausanne.
- Sécurisation de la piste cyclable et cheminement piéton sur le tronçon du Creux-de-Genthod.
- Amélioration du tourner à gauche sur la route des Romelles.
- Sécurisation des traversées au carrefour ch. de l'Impératrice / rte de Lausanne.
- Sécurisation de la piste cyclable au niveau de l'accès de la station-service AGIP.
- Sécurisation de la piste cyclable et cheminement piéton sur le tronçon entre le Vengeron et l'avenue de la Paix.
- Amélioration du tourner à gauche sur l'avenue de la Paix.
- Sécurisation de la bande cyclable au débouché de l'avenue Blanc.



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
	AVP				
		RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION: 220'000 F
- 0.6 - 1 mio F (long terme)

PORTEUR DE LA MESURE

- DETA (DGT)

PARTENAIRES

- DETA (DGCC)
- Ville de Versoix
- Ville de Genève
- Commune de Genthod
- Commune de Bellevue

FINANCEMENT

- Canton
- Communes

- Canton
- Communes
- OFROU

MESURE PAMD 2015–2018 N°1.3

REQUALIFICATION MULTIMODALE DE L'AV. A.-F-DUBOIS, ENTRE LA DOUANE ET L'AV. DE MATEGNIN

DESCRIPTION DE LA MESURE

- Il s'agit d'un projet d'envergure qui ne peut pas être envisagé à court terme. Les grands principes pour une reconstruction complète de l'axe ont été étudiés et discutés sommairement avec différents partenaires (internes à l'administration):
- voie bus (sens suggérés sur le schéma, à déterminer selon besoins)
- aménagements cyclables bilatéraux et trottoir unilatéral (côté suggéré sur le schéma, à confirmer)
- arbres existants "de valeur" à conserver, notamment l'alignée côté frontière sur section I (bande végétale à préserver pour la protection des arbres); sur section J, solution à trouver pour la protection de 2 grands pins.
- emprises de terrain importantes à prévoir, en principe côté Jura, sauf dans le secteur du Café de Mategnin et de l'arrêt de bus
- études spécifiques à mener pour les secteurs de l'arrêt TPG et de la douane.

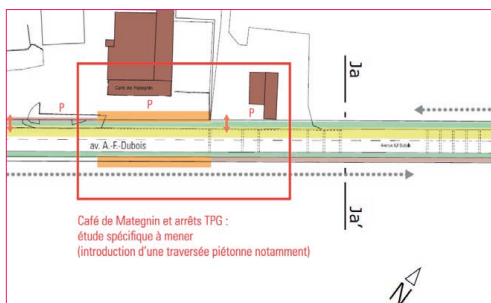


OBJECTIFS DE LA MESURE

- Sécuriser le tronçon Ferney-Meyrin de la pénétrante cyclable prioritaire CERN-Meyrin

MESURES LIÉES

- PAMD mesure 1.2 Pénétrante cyclable CERN-Prévessin



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE: 130'000 F
- RÉALISATION: 2 mio F GC

PORTEUR DE LA MESURE

- DETA (DGT)

PARTENAIRES

- DETA (DGGC)
- TPG
- Ville de ferney
- Ville de Meyrin

FINANCEMENT

- Commune
- Canton

MESURE PAMD 2015–2018 N°1.4

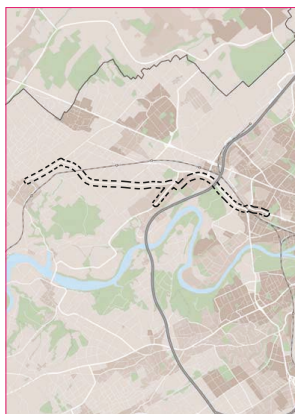
PÉNÉTRANTE CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL VERNIER-SATIGNY

DESCRIPTION DE LA MESURE

Dans le cadre de l'aménagement du réseau cyclable d'intérêt cantonal, il s'agit de traiter la pénétrante cyclable partant de Satigny, empruntant la route du Mandement, la route de Satigny puis la route de Montfleury pour traverser Vernier puis empruntant la route de Peney, la route de Vernier puis l'avenue de Châtelaine et terminant son parcours à la vélo-station de Cornavin depuis la rue de Lyon.

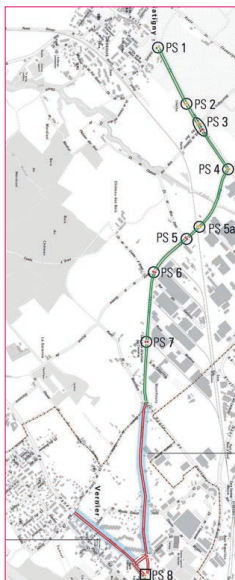
MESURES LIÉES

➤ PA 30-5, 33-13



OBJECTIFS DE LA MESURE

- Assurer la sécurité, la continuité et la performance pour les modes doux.
- Améliorer la sécurisation des traversés piétons



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
	AVP				
		RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

➤ RÉALISATION:
3'000'000 F

PORTEUR DE LA MESURE

➤ DETA (DGT)

PARTENAIRES

- DETA (DGGC)
- TPG
- Ville de Vernier
- Ville de Genève
- Commune de Satigny

FINANCEMENT

- Canton
- Communes

- Canton
- Communes
- Projet d'agglomération
(Mesure 30-5)



- DGGC
- Communes



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.8

PÉNÉTRANTE CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL GAILLARD - MALAGNOU

DESCRIPTION DE LA MESURE

Dans le cadre de l'aménagement du réseau cyclable d'intérêt cantonal, il s'agit de traiter la pénétrante cyclable partant de Gaillard jusqu'au centre de Genève.

Le balisage et la mise en service de l'itinéraire hors trafic efficace passant par Fossard et le chemin du Velours (voir illustration).

Deux mesures parallèles sont à envisager :

- des sécurisations ponctuelles de l'axe route de Malagnou, et
- le balisage et la mise en service de l'itinéraire hors trafic efficace passant par Fossard et le chemin du Velours.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Assurer la sécurité, la continuité et la performance pour les modes doux.

INDICATEURS

Nombre de sections et points singuliers résolus sur la pénétrante.

MESURES LIÉES

- PARR Organisation des réseaux Chêne - Malagnou - Florissant
- PAMD Avenue de Thônex
- PA 30-5



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE : 20'000 F
- BALISAGE : 30'000 F
- SÉCURISATIONS PONCTUELLES : à chiffrer après étude

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT

PARTENAIRES

- DGGC
- Communes

FINANCEMENT

- Canton
- Communes
- Projet d'agglomération (Mesure 30-5)



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.9

PÉNÉTRANTE CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL CORSIER

DESCRIPTION DE LA MESURE

Dans le cadre de l'aménagement du réseau cyclable d'intérêt cantonal, il s'agit de traiter la pénétrante cyclable partant de la douane de Corsier jusqu'au quai Gustave-Ador.

Mesures court terme :

- Nouvelle traversée piétonne et continuité cycle au niveau de la douane
- Sécurisation des traversées piétonnes par allongement d'îlot
- Nouvelle traversée cycle vers Gotettes

Mesures moyen terme :

- Aménagement de trottoir
- Piste cyclable

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Assurer la sécurité, la continuité et la performance pour les modes doux.

MESURES LIÉES

- PA 16-26, 30-5

INDICATEURS

Nombre de sections et points singuliers résolus sur la pénétrante.



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☒ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES	RÉALISATION				

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE : 150'000 F
- RÉALISATION : 300'000 F (court terme)
3 mio F (moyen terme)

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT - DGGC

PARTENAIRES

- TPG
- Communes

FINANCEMENT

- Canton
- Communes
- Projet d'agglomération (Mesure 30-5)



- Canton
- Communes concernées



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.11

AVENUE DE THÔNEX (SOUS-MOULIN – FLORISSANT)

DESCRIPTION DE LA MESURE

Le projet prévoit la construction de pistes cyclables bilatérales sur un tronçon actuellement non aménagé pour les cyclistes

INDICATEURS

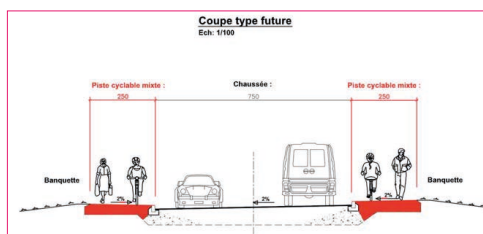
+1.5 km de piste cyclable soit 3km en cumulant les sens de circulation.

OBJECTIFS DE LA MESURE

➤ Sécuriser les déplacements des cycles notamment la liaison Fossard/Gaillard - Pont-de-Sierne, pour laquelle aucune alternative cyclable n'existe

MESURES LIÉES

➤ PAMD 1.8 Pénétrente cyclable prioritaire Gaillard - Malagnou



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☒ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ÉTUDES		RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

➤ RÉALISATION:
3'000'000 F

PORTEUR DE LA MESURE

➤ DGGC

PARTENAIRES

➤ DGT (Direction Arve-Lac)

FINANCEMENT

➤ Canton

MESURE PAMD 2015–2018 N°1.12

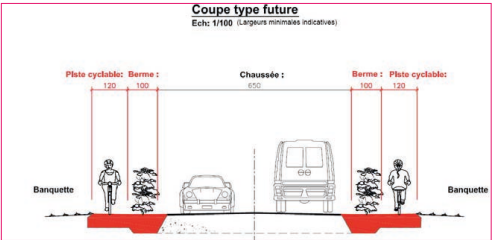
ROUTE DE JUSSY

DESCRIPTION DE LA MESURE
Le projet prévoit la construction de pistes cyclables bilatérales, de collecteurs et de dispositif de rétention des eaux, sur un tronçon hors zone urbanisée d'1.6km, limité à 80km/h, actuellement équipée d'une bande cyclable direction Jussy (sens montée).

OBJECTIFS DE LA MESURE
➤ Sécuriser les déplacements des cycles et des piétons notamment la liaison Trois-Chêne vers l'école de Lullier, pour laquelle aucune alternative cyclable n'existe.

MESURES LIÉES
➤ PAMD 1.13 Route de Presinge

INDICATEURS
+1.6 km de piste cyclable bilatérale, soit 3.2 km en cumulant les sens de circulation.



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☒ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ
➤ RÉALISATION: 3'500'000 F

PORTEUR DE LA MESURE
➤ DGGC

PARTENAIRES
➤ DGT (Direction Arve-Lac)

FINANCEMENT
➤ Canton

ARVE-LAC



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.13

ROUTE DE PRESINGE

DESCRIPTION DE LA MESURE

Le projet prévoit la construction de pistes cyclables, sur un tronçon hors zone urbanisée de 700m, limité à 80 km/h, actuellement équipée d'une bande cyclable direction Presinge (sens montée).

OBJECTIFS DE LA MESURE

➤ Sécuriser les déplacements des cycles et des piétons notamment la liaison Trois-Chêne vers l'école de Lullier, pour laquelle aucune alternative cyclable n'existe.

MESURES LIÉES

➤ PAMD 1.12 Route de Jussy

INDICATEURS

+0.7 km de piste cyclable soit 1.4 km en cumulant les sens de circulation.



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☒ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ÉTUDES		RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

➤ RÉALISATION:
700'000 F

PORTEUR DE LA MESURE

➤ DGGC

PARTENAIRES

➤ DGT (Direction Arve-Lac)

FINANCEMENT

➤ Canton



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.14

ROUTE DE LA-CHAPELLE

DESCRIPTION DE LA MESURE

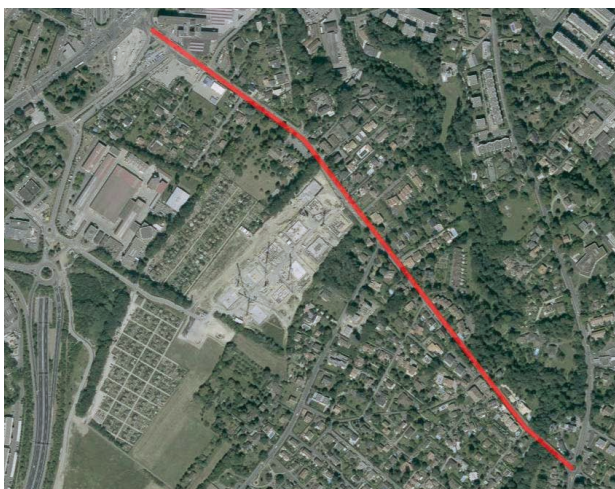
Le projet prévoit l'élargissement des trottoirs et la construction de pistes cyclables bilatérales mixtes piétons - vélo et la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

OBJECTIFS DE LA MESURE

➤ Sécuriser les déplacements des cycles et des piétons dans un quartier en plein développement.

MESURES LIÉES

➤ PA 40-2



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation
- ☒ Réalisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
RÉALISATION					

COÛT ESTIMÉ

➤ RÉALISATION:
1'800'000 F

PORTEUR DE LA MESURE

➤ DGCC

PARTENAIRES

➤ DGT (Direction Rhône-Arve)

FINANCEMENT

➤ Canton

LAC-RHÔNE



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.15

ROUTE DE CHALLEX

DESCRIPTION DE LA MESURE

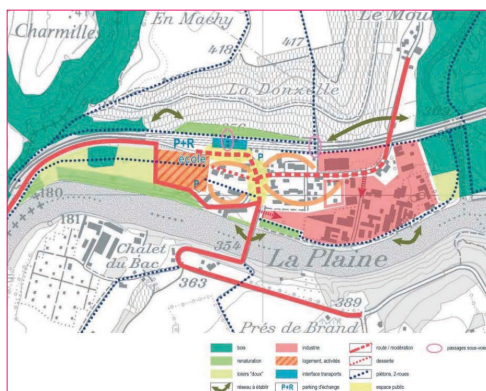
Le projet consiste en un déplacement de la route de Challex afin de construire une nouvelle route, la route actuelle étant soumise à l'érosion des berges. Cette nouvelle route sera aménagée de trottoirs et de pistes cyclables.

OBJECTIFS DE LA MESURE

➤ Sécuriser les déplacements des cycles et piétons.

MESURES LIÉES

➤ PA mesure 13-3



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☒ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES				RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

➤ RÉALISATION :
3'935'000 F (DGCC)

PORTEUR DE LA MESURE

➤ DGCC

PARTENAIRES

➤ DGT (Direction Lac-Rhône)

FINANCEMENT

➤ Canton
➤ Commune
➤ Privés

RHÔNE-ARVE

MESURE PAMD 2015–2018 N°1.16

ROUTE DE BELLEGARDE

- DESCRIPTION DE LA MESURE

Le projet prévoit la construction de trottoirs et bande cyclable entre la douane de Chancy-Pougny et le village de Chancy.
- OBJECTIFS DE LA MESURE

➤ Sécuriser les déplacements des cycles et piétons.
- MESURES LIÉES

➤ PA mesure 13-3



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

☐ Opportunité

☐ Faisabilité

☒ Avant-projet

☐ Projet d'exécution

☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

➤ RÉALISATION:
680'000 F

PORTEUR DE LA MESURE

➤ DGGC

PARTENAIRES

➤ DGT (Direction Rhône-Arve)

FINANCEMENT

➤ Canton



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.18

ÉTUDES DE FAISABILITÉ SUR ROUTES CANTONALES

DESCRIPTION DE LA MESURE

Afin de pouvoir répondre au mieux aux exigences de la loi H 1 80, des études de faisabilité permettront de définir les aménagements nécessaires pour compléter le réseau cyclable sur routes cantonales.

OBJECTIFS DE LA MESURE

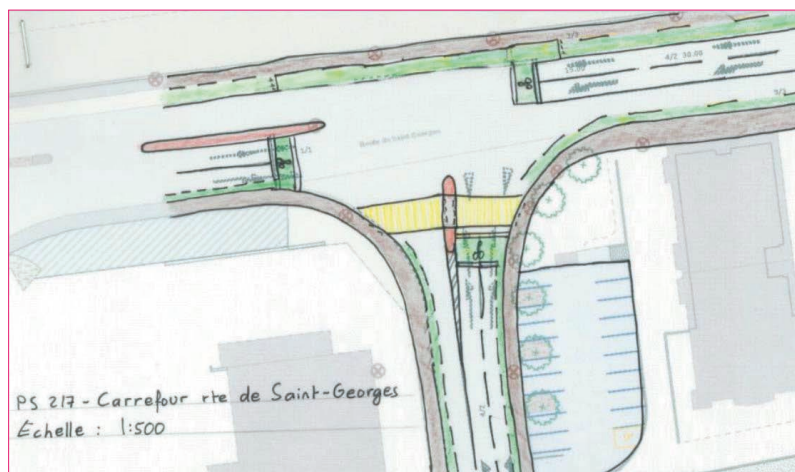
✚ Evaluer et estimer les travaux nécessaires sur les tronçons de routes cantonales restant à compléter par des aménagements cyclables sur le réseau cyclable d'intérêt cantonal (env. 40km sur RC).

MESURES LIÉES

✚ PAMD Mesures 1-1.17, 1.22

INDICATEURS

Nombre de km étudiés prêts à être réalisés.



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

☑ Base de donnée des tronçons non aménagés

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES				RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

✚ ÉTUDE:
budgets ordinaires

✚ RÉALISATION:
à déterminer

PORTEUR DE LA MESURE

✚ DGT (Directions régionales)

PARTENAIRES

✚ DGT (Direction de la planification)
✚ DGGC

FINANCEMENT

✚ Canton

RHÔNE-ARVE



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.19

LIAISON RURALE CERTOUX - SAINT-JULIEN

DESCRIPTION DE LA MESURE

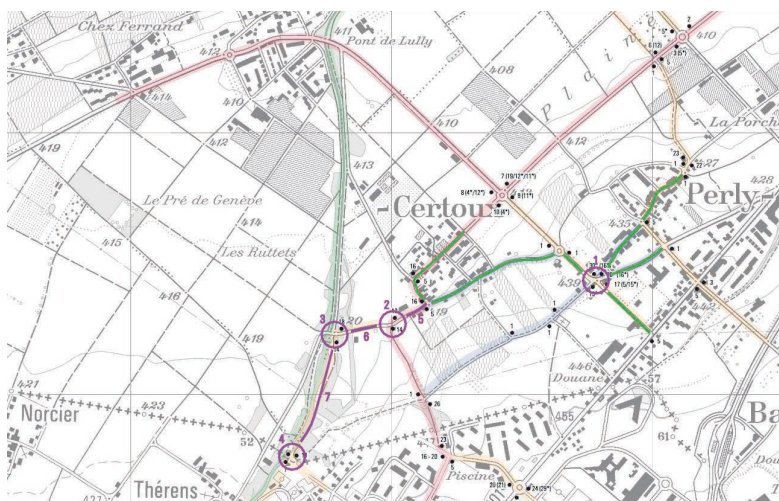
Le projet comprend des mesures de balisage, la création d'itinéraires et des petites mesures d'aménagement.

OBJECTIFS DE LA MESURE

➤ Compléter le réseau d'itinéraires cyclables entre Saint-Julien et Certoux pour offrir une continuité vers les aménagements du bord de l'Aire et vers ceux de la Route de Base.

MESURES LIÉES

➤ PAMD Mesures 1.6, 1.7, 1.22
➤ PA 35-6



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☒ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
	REALISATION				

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE: 40'000 F
- RÉALISATION: 350'000 F

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT (Direction régionale Rhône-Arve et Direction planification)

PARTENAIRES

- Commune de Perly-Certoux
- Commune de Saint-Julien

FINANCEMENT

- Canton (H 1 70 Mesure 35-6)



- Confédération (projet d'agglomération)
- Canton
- Communes

CANTON



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.21

VOIE VERTE RELIANT BERNEX ET LE CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION

DESCRIPTION DE LA MESURE

La Voie verte Bernex est intégrée dans les mesures du projet d'agglomération 2, liée au développement de Bernex-Nord. Elle implique la requalification et la sécurisation de tronçons et carrefours du réseau routier, et intègre des tronçons déjà aménagés, notamment en Ville de Genève et sur les communes de Lancy et Onex.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Relier les futures zones d'urbanisation du Grand projet Bernex Nord avec le centre de l'agglomération par une pénétrante réservée aux modes doux.

MESURES LIÉES

- PAMD Mesure 1 et 1.20
- PA Mesure 34-9

INDICATEURS

Longueur des tronçons de voie verte aménagés.



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES		RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION: 2'150'000 F

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT (Direction régionale Rhône-Arve et direction planification)

PARTENAIRES

- Ville de Genève, communes de Onex, Confignon et Bernex
- DALE (OU)

FINANCEMENT

- Confédération (projet d'agglomération)
- Canton
- Communes



MESURE PAMD 2015–2018 N°1.22

JALONNEMENT POUR LA MOBILITÉ DOUCE

DESCRIPTION DE LA MESURE

La signalétique consacrée spécifiquement aux modes doux se limite aujourd'hui aux seuls itinéraires SuisseMobile et aux panneaux indicateurs de SuisseRando, concernant de manière générale les déplacements de loisirs.

La signalétique pour piétons et cyclistes doit encore être développée, dans le but de valoriser des itinéraires "secondaires" ou alternatifs aux grands axes, et de relier les localités, quartiers, interfaces de transports et autres pôles générateurs de trafic.

L'amélioration du jalonnement pour la mobilité douce s'inscrit dans le schéma directeur du jalonnement et a but de définir des principes pour la signalétique à l'attention des modes doux, pour les loisirs et pour le vélo au quotidien.

OBJECTIFS DE LA MESURE

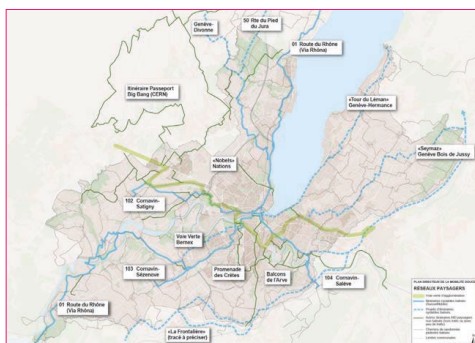
- Définir des principes pour le balisage à l'attention des modes doux
- Compléter la signalétique existante par un balisage pour les déplacements quotidiens en y intégrant les quartiers, les localités et les pôles générateurs de trafic
- Mettre à jour et compléter les itinéraires balisés existants et en projet
- Introduire un balisage "blanc" selon les directives de l'OFROU/Suisse Rando pour l'offre proche de la randonnée pédestre.

MESURES LIÉES

- PAMD 5.2. Développement des outils de navigation
- PA 30-5

INDICATEURS

Nombre de panneaux posés
Nombre de km d'itinéraires balisés



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

Pré-étude générale sur le jalonnement routier avec volet vélo (diagnostic et méthode d'identification des pôles).
Projet de directives DGNP pour l'offre proche de la randonnée pédestre.

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDE					
	RÉALISATION				

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION: 360'000 F

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT

PARTENAIRES

- DGNP
- Ville de Genève
- Grand Genève
- SuisseMobile
- SuisseRando
- Communes

FINANCEMENT

- Canton
- Projet d'agglomération (Mesure 30-5)

MESURE PAMD 2015–2018 N°2.1

SÉCURISATION DES TRAVERSÉES ET DES CARREFOURS POUR LES PIÉTONS (POINTS NOIRS PIÉTONS) SUR DOMAINE PUBLIC CANTONAL

DESCRIPTION DE LA MESURE

En 2013 et 2014, deux études des points noirs sur les traversées piétonnes ont été réalisées, d'une part sur les carrefours et traversées piétonnes (étude RR&A), d'autre part sur l'analyse des données issues de l'enquête CrossCheck sur les traversées piétonnes dangereuses (étude bfm). Sur la base de cette analyse des points noirs et d'autres sources de données complémentaires (par ex. demandes du GAPP), les carrefours et traversées piétons dangereux peuvent être identifiés et des mesures de sécurisation peuvent être définies et priorisées. Un programme de mesures doit ainsi être défini et mis en œuvre par étapes en fonction des opportunités et des priorités qui auront été identifiées.

Démarche envisagée

- Identification des mesures à mettre en place pour sécuriser les carrefours et traversées piétonnes dangereux
- Établissement d'un programme de mise en œuvre des mesures (définition des priorités, des responsabilités, du calendrier et estimation des coûts)
- Réalisation des mesures par étape selon les priorités

OBJECTIFS DE LA MESURE

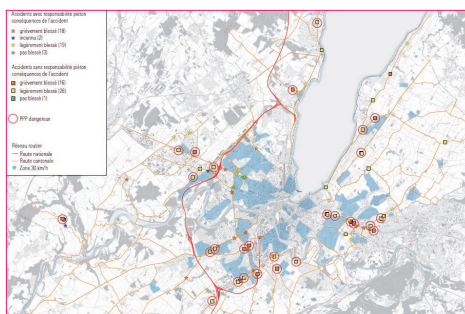
- Sécuriser les carrefours et traversées piétonnes dangereux.

INDICATEURS

Nombre de traversées et de carrefours sécurisés.

MESURES LIÉES

- PAMD 1.1.3. (points noirs vélo)



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

Analyse des points noirs
(état des lieux) réalisée

PLANIFICATION

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDE						
RÉALISATION						

COÛT ESTIMÉ

- PROGRAMME DE MESURES: CHF 30'000.- (en fonction du nombre de points noirs)
- RÉALISATION: à déterminer dans le programme de mise en œuvre des mesures

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT

PARTENAIRES

- DGGC
- DGNP
- Police
- Communes

FINANCEMENT

- Canton (DP cantonal)
- Communes (DP communal)

MESURE PAMD 2015–2018 N°2.2

ACTUALISATION DU PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS DE RANDONNÉE PÉDESTRE

DESCRIPTION DE LA MESURE

Le plan directeur des chemins de randonnée pédestre a été adopté en 2002. Sa révision est en cours et nécessite à présent une consultation auprès des partenaires en vue de son adoption prévue fin 2015.

OBJECTIFS DE LA MESURE

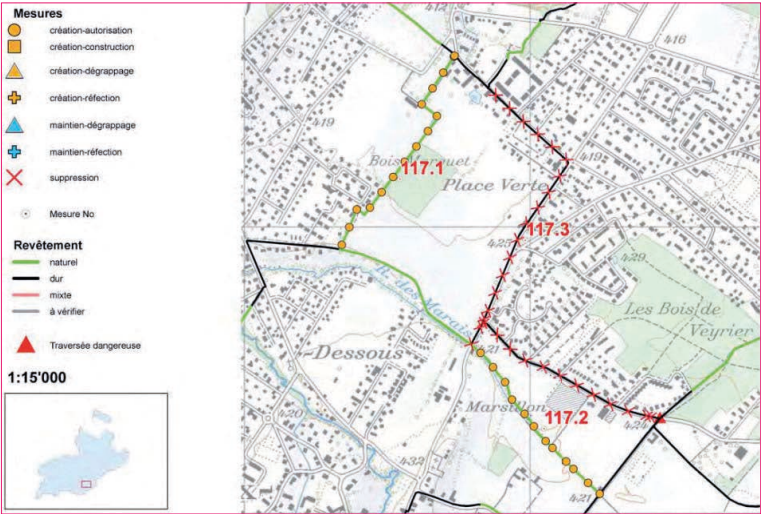
➤ Mettre à jour la planification directrice cantonale

MESURES LIÉES

➤ PAMD 2.1

INDICATEURS

Nombre de traversées et de carrefours sécurisés.



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

Etude réalisée

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
2015 : adoption par le Conseil d'Etat					
		RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

➤ ÉTUDE : réalisée

➤ RÉALISATION : à déterminer

PORTEUR DE LA MESURE

➤ DGNP

PARTENAIRES

➤ DGT

➤ OU

➤ DGA

➤ Communes

FINANCEMENT

➤ Canton



MESURE PAMD 2015–2018 N°2.4

SUIVI ET VUE D'ENSEMBLE DES RÉSEAUX PIÉTONS COMMUNAUX

DESCRIPTION DE LA MESURE

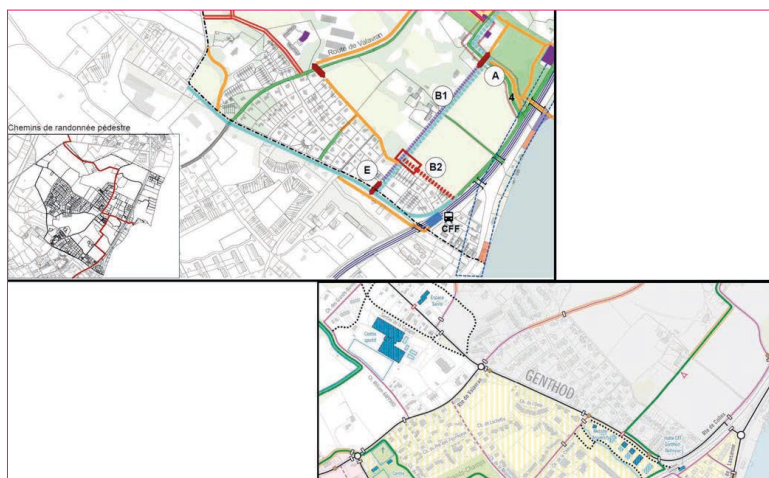
La mesure vise à établir une synthèse des Plans directeurs de chemins pour piétons communaux et leur intégration au SITG.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Assurer un suivi des planifications en faveur des piétons.

MESURES LIÉES

- Mesure PAMD 1.4. Schéma directeur du jalonnement pour la mobilité douce
- Mesure PAMD 5.2. Développement des outils de navigation



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

En cours

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
2015 : constitution d'une base de donnée de l'existant					
2016 : intégration au SITG					
2017-2018 : veille et mise à jour de la géodatabase en fonction des plans adoptés.					

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE: 15'000 F
- Mise à jour et contrôle dans le cadre des budgets ordinaires

PORTEUR DE LA MESURE

- DALE (OU)

PARTENAIRES

- DGT
- Communes
- Mandataires
- DGNP
- DGA

FINANCEMENT

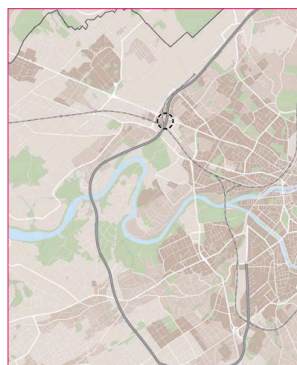
- Synthèse à charge du canton



MESURE PAMD 2015–2018 N°2.5 PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT DE L'AUTOROUTE SUR LA ROUTE DE MEYRIN

DESCRIPTION DE LA MESURE

Les travaux liés au tramway Meyrin – CERN n'ont pas permis d'offrir une liaison cyclable directe et sécurisée notamment au droit de l'autoroute (Pont de Val-Ombre), et dans le secteur de Blandonnet (Pont de Pré-Bois et Pont de Blandonnet). L'itinéraire sécurisé actuel emprunte la déviation par la passerelle des Coquelicots, le chemin et la passerelle E-Taddéoli, le chemin du Ruisseau. Il est distant de 500 mètres au nord de la route de Meyrin. Un crédit d'étude de 550 000 F a été voté par le Grand Conseil, en vue de mener l'étude de variantes pour une liaison directe entre Les Avanchets et la piste cyclable longeant la piste de l'aéroport. Cette liaison directe prendra la forme d'une passerelle franchissant l'autoroute (mesure 32-2-10 PAII).

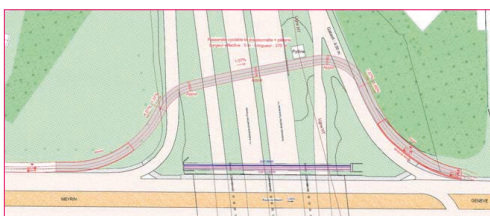
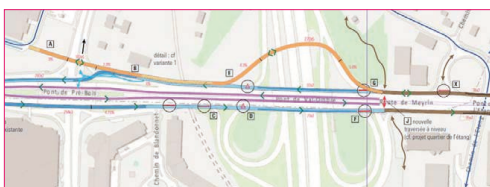


OBJECTIFS DE LA MESURE

➤ Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal CERN-Prévessin.

MESURES LIÉES

➤ PAMD Mesure
1.2 Pénétrante
CERN-Prévessin
➤ PA 32-2-10



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☒ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES		RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

➤ ÉTUDE:
0,5 mio F

➤ RÉALISATION:
7 à 10 mio F

PORTEUR DE LA MESURE

➤ DETA (DGGC)

PARTENAIRES

➤ DETA (DGT) ➤ Ville de Meyrin

FINANCEMENT

➤ Canton

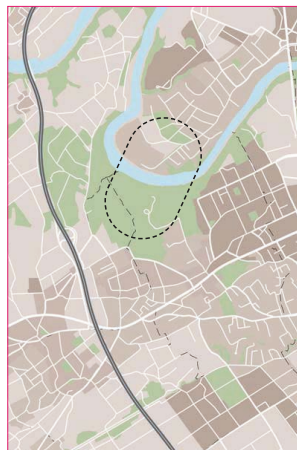


MESURE PAMD 2015–2018 N°2.6

PASSERELLE ENTRE LES EVAUX ET LE LIGNON

DESCRIPTION DE LA MESURE

La future passerelle au-dessus du Rhône permettra de relier la rive gauche du fleuve (Les Evaux - Onex) à la presqu'île d'Aire (Vernier). L'ouvrage offrira un nouvel itinéraire pour piétons et cyclistes répondant aussi bien à des usages quotidiens qu'à des parcours de promenade à l'échelle régionale. Il prolonge l'itinéraire de randonnée pédestre nord-sud allant de l'Aire au Rhône, et offre un lien entre la voie verte d'agglomération Annemasse Saint-Genis (à la hauteur du Bois-des-Frères) et la voie verte d'agglomération Genève Bernex.

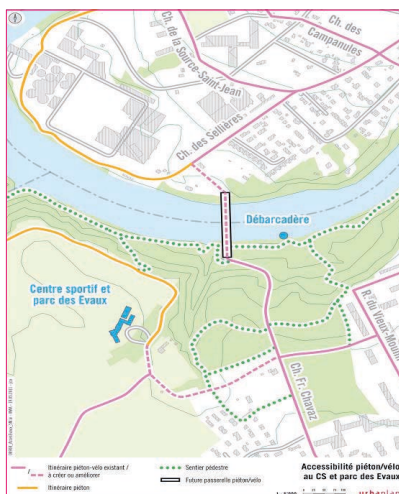


OBJECTIFS DE LA MESURE

- Améliorer le maillage piétonnier et cyclable par une nouvelle passerelle sur le Rhône, qui acheminera également des réseaux d'eaux et des conduites pour le chauffage à distance.

MESURES LIÉES

- PAMD 1.20 Voie verte d'agglomération Annemasse Saint-Genis
- PAMD 1.21 Voie verte d'agglomération Genève Bernex
- PA 34-11



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☒ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES						
RÉALISATION						

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE: 1 mio F
- RÉALISATION: environ 7.5 mio F

PORTEUR DE LA MESURE

- Ville de Vernier
- Ville d'Onex
- SIG

PARTENAIRES

- DGT (Directions régionales Lac-Rhône et Rhône-Arve)
- DGNP

FINANCEMENT

- Communes
- SIG
- Canton



MESURE PAMD 2015–2018 N°2.8

PASSERELLE MOBILITÉ DOUCE

DE LA PRAILLE

DESCRIPTION DE LA MESURE

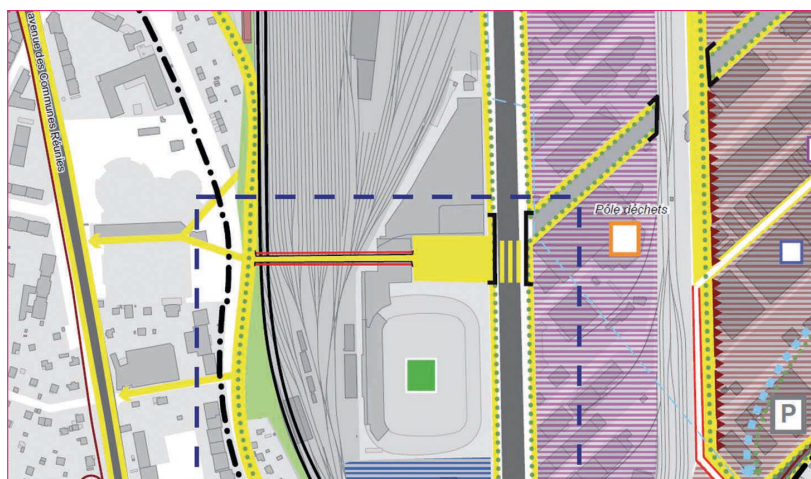
Construction d'une passerelle mobilité douce l'avenue Eugène-Lance et le stade de la Praille. Les voies CFF représente une barrière infranchissable. La création d'une passerelle permettra de nouvelles liaisons dans le PAV et désenclavera le stade de la Praille et le centre commercial.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Désenclaver le stade de la Praille et le centre commercial, offrir une nouvelle liaison MD entre Carouge et Lancy (Eugène-Lance, Promenade des Crêtes).

MESURES LIÉES

- PAMD 2.12 et 2.13
- PA 30-14



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
			ÉTUDES		RÉALISATION

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION: 20 mio F

PORTEUR DE LA MESURE

- Canton
- Ville de Genève

PARTENAIRES

- OU
- DGT
- DGNP

FINANCEMENT

- Confédération
- Canton
- Communes

RHÔNE-ARVE



MESURE PAMD 2015–2018 N°2.9

PASSAGE INFÉRIEUR ROUTE DU GRAND-LANCY

DESCRIPTION DE LA MESURE

Construction d'un passage inférieur mobilité douce sous la route du Grand-Lancy dans le secteur de Pont-Rouge, dans la continuité de la Promenade des Crêtes.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Sécuriser la traversée de la route du Grand-Lancy pour les modes doux

MESURES LIÉES

- PAMD 2.12
- PA 30-6



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ÉTUDES	RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION: 9 mio F

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT

PARTENAIRES

- OU

FINANCEMENT

- Confédération
- Canton

↘ Canton

LAC-RHÔNE



MESURE PAMD 2015–2018 N°2.11

COURS DES NOBELS –
PROMENADE DE LA PAIX

DESCRIPTION DE LA MESURE

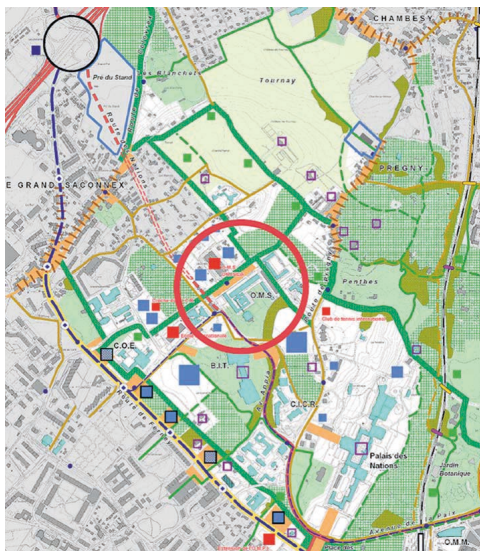
Le secteur dit du "Jardin des Nations" est un écran de verdure parcourus par de nombreux chemins et sentes. Le projet vise à créer, requalifier et améliorer ces axes afin de permettre une meilleure accessibilité par les piétons et les cyclistes du secteur des Organisations Internationales.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Créer un axe de mobilité douce Est-Ouest permettant de relier Pregny-Chambesey et la Route de Ferney
- Créer un axe piétons Nord-Sud, reliant la Perle du Lac à la place de Carantec.
- Favoriser les déplacements à pied et à vélo

MESURES LIÉES

- Route des Nations
- PARR prolongement du tram Nations - Grand-Saconnex
- Plan de déplacement des OI
- PA 32-1-17



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE:
300'000 F
- RÉALISATION:
4,6 mio F

PORTEUR DE LA MESURE

- DALE

PARTENAIRES

- DETA (DGGC)
- DETA (DGT)
- Propriétaires fonciers privés
- Communes (Genève, Grand-Saconnex, Pregny-Chambesey)

FINANCEMENT

- DETA (DGGC)
- Communes
- Privés

RHÔNE-ARVE



MESURE PAMD 2015–2018 N°2.12

PROMENADE DES CRÊTES

DESCRIPTION DE LA MESURE

La promenade des Crêtes fait partie intégrante des différentes planifications cantonales et communales et est définie comme liaison majeure dans le plan directeur cantonal (PDCn), dans le plan directeur de quartier PAV récemment adopté (PDQ 29951) et dans le plan directeur communal (PDCom) de Lancy. Elle fait aussi partie du PLQ 29584 dit Quartier de l'Adret.

Dominant la plaine de l'Aire, la Promenade complète le maillage d'espace public en reliant ainsi par un nouvel axe de mobilité douce le Bois-de-la-Bâtie, le plateau de la commune de Lancy et le quartier PAV. La Promenade dans son entier est appelée à relier plusieurs entités naturelles (Bois de la Bâtie, forêt de Surville, les cours d'eaux de l'Aire et de la Drize, ...), ainsi que les futures stations ferroviaires de Lancy-Pont-Rouge et de Carouge-Bachet.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Offrir une nouvelle liaison continue pour les modes doux.

MESURES LIÉES

- PA 30-6



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION : 2.8 mio F

PORTEUR DE LA MESURE

- DETA DGNP

PARTENAIRES

- Ville de Lancy
- DETA DGT
- OU

FINANCEMENT

- Canton
- Communes

RHÔNE-ARVE



MESURE PAMD 2015–2018 N°2.13

CROIX DE MOBILITÉ DOUCE AXE EST-OUEST

DESCRIPTION DE LA MESURE

La croix de mobilité douce est un projet d'espace public majeur et structurant du quartier PAV, reliant les quartiers entre eux et offrant un parcours urbain de qualité, et une continuité paysagère et biologique avec la réouverture de la Drize.

OBJECTIFS DE LA MESURE

➤ Offrir une nouvelle liaison continue pour les modes doux.

MESURES LIÉES

➤ PA 30-15



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

➤ RÉALISATION:
3.6 mio F (court terme)

PORTEUR DE LA MESURE

➤ Ville de Carouge

PARTENAIRES

➤ DETA DGT
➤ OU

FINANCEMENT

➤ Canton
➤ Communes



MESURE PAMD 2015–2018 N°2.14

VEILLE SYSTÉMATIQUE POUR DÉSENCLAVER LES PARCELLES

DESCRIPTION DE LA MESURE

Une veille systématique pour désenclaver les parcelles, en lien avec les développements urbains (grands projets, PLQ et simples projets de constructions soumis à préavis) et les plans piétons communaux, doit permettre d'offrir à moyen-terme des liaisons piétonnes complémentaires à l'échelle des quartiers, et augmenter le maillage du réseau piétonnier. La carte harmonisée des plans piétons communaux (fiche 2.4) permettra aux services préavisant les projets de mieux prendre en compte les besoins de désenclavement, identifiés dans les plans piétons communaux.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Augmenter le maillage des réseaux piétonniers
- Offrir des liaisons piétonnes complémentaires

MESURES LIÉES

- PAMD 2.4 Suivi et vue d'ensemble des réseaux piétons communaux

INDICATEURS

Nombre de connexions offertes

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
SUIVI PERMANENT					

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION : dans le cadre des budgets ordinaires

PORTEUR DE LA MESURE

- OU-DGT

PARTENAIRES

- Communes
- Privés

FINANCEMENT

- Canton

MESURE PAMD 2015–2018 N°3.1

STRATÉGIE ET LIGNES DIRECTRICES DES ESPACES PUBLICS

DESCRIPTION DE LA MESURE

Comme dans d'autres villes, les espaces publics et leur aménagement gagnent de plus en plus en importance. Ces espaces stratégiques sont soumis à une forte pression, et leur aménagement demande une attention particulière.

Afin de garantir l'attractivité et l'animation urbaine de ces espaces, l'État de Genève souhaite mettre en place une stratégie pour les espaces publics d'intérêt cantonal.

Le guide d'aménagement des voiries réalisé en 2013 présente des recommandations orientées principalement autour de la thématique routière. Or, le bon fonctionnement d'un espace public ne dépend pas uniquement du bon fonctionnement des flux, mais aussi de la « qualité de séjour ». Ainsi, afin de garantir la qualité des espaces publics et une approche relativement uniforme à l'échelle du canton, ce guide est appelé à être complété par des recommandations spécifiques pour un aménagement qualitatif des espaces publics d'intérêt cantonal.

Démarche envisagée

- Définition claire des objectifs de la stratégie pour les espaces publics d'intérêt cantonal
- Identification et hiérarchisation typologique des espaces publics d'intérêt cantonal et de leur potentiel de requalification (à partir de l'étude Mayor-Beusch)
- Formulation de principes pour l'aménagement des espaces publics d'intérêt cantonal, en complément du Guide d'aménagement des voiries
- Adoption de la stratégie et lignes directrices des espaces publics par Conseil d'Etat

En partenariat avec les communes:

- Définition et priorisation de mesures de requalification des espaces publics d'intérêt cantonal
- Mise en oeuvre par étapes des mesures selon les priorités identifiées

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

Guide d'aménagement des voiries (2013)

Étude sur les espaces publics (Mayor-Beusch)

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Valoriser et garantir la qualité des espaces publics d'intérêt cantonal, en particulier en prenant compte la qualité du séjour pour les piétons
- Améliorer la cohabitation des différents modes de déplacement et repenser le partage modal de l'espace public
- Uniformiser les pratiques en matière d'aménagement des espaces publics d'intérêt cantonal sur l'ensemble du canton

Légende

- arrêtés de bus TPG
- chemin de boue de Compagnie
- voie verte
- pédonculation de voirie (PV)
- promenades "balcon"
- promenades "rues"
- promenades "trottoir"
- promenades "PV" (projet)
- arrêtés de bus TPG
- espaces gares (500m)
- P+R existants
- contrôles quartiers (300m)
- contrôles principales (300m)
- interfaces TP
- arrêtés de bus TPG
- axes structurants (avec TP)
- axes structurants
- "route douce" à aménager
- traversées des villages sur ruelles



MESURES LIÉES

- Fiche A10 du schéma directeur cantonal
- Mesure PAMD 1.3. Voies vertes d'agglomération

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE: (concept général) 30'000 F
- RÉALISATION: selon projets

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT

PARTENAIRES

- DALE (OU)
- DGCC

FINANCEMENT

- Canton
- Communes

MESURE PAMD 2015–2018 N°3.2

REQUALIFICATION DE L'ESPACE-RUE

SUR LA ROUTE DE CHANCY, EN LIEN AVEC L'EXTENSION DU TCOB

DESCRIPTION DE LA MESURE

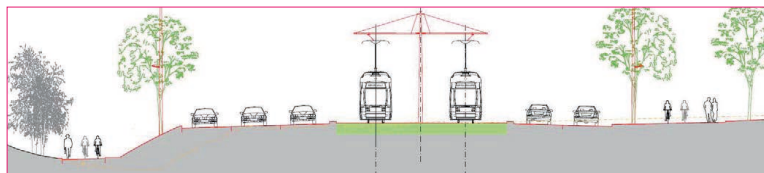
Le projet consiste à proposer un projet de requalification tenant compte de la stratégie cantonale des espaces publics développée, ce dans le cadre de l'extension du TCOB entre le P+R Bernex et Vailly.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Valoriser et garantir la qualité de l'espace public, en particulier en prenant compte la qualité du séjour pour les piétons
- Améliorer la cohabitation des différents modes de déplacement et repenser le partage modal de l'espace

MESURES LIÉES

- PAMD mesure 3.1 Stratégie et lignes directrices des espaces publics



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☒ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ÉTUDES		RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION: dans le cadre du projet d'extension du TCOB

PORTEUR DE LA MESURE

- OU
- DGGC
- DGT

PARTENAIRES

- Commune de Chancy

FINANCEMENT

- Confédération
- Canton (H 1 50)



MESURE PAMD 2015–2018 N°4.1

OPTIMISATION DU DÉNEIGEMENT ET DE L'ENTRETIEN

DESCRIPTION DE LA MESURE

Il s'agit d'une mesure du PDMD 2011-2014 reconduite pour la période 2015–2018.

Pour construire la confiance des usagers des modes doux, il est indispensable que les autorités garantissent un bon niveau d'entretien sur les surfaces de voirie affectées à ceux-ci. La maintenance des chemins piétonniers et des voies cyclables est moins lourde que celle des véhicules motorisés, qui réclament des travaux périodiques importants, mais elle doit être plus fréquente, de façon à assurer des surfaces régulières et non glissantes par n'importe quel temps. En outre, le déblaiement de la neige et des feuilles mortes doit être réalisé en gênant le moins possible la progression des modes doux.

Démarche proposée

- Révision de la directive sur l'entretien de la voirie
- Réexaminer avec les services cantonaux et communaux les standards d'entretien des espaces piétons et du réseau cyclable en toute saison (neige, pluie, feuilles mortes, etc.)
- Informer tous les publics du changement d'attitude des autorités

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Garantir des espaces et itinéraires dégagés et bien entretenus pour les cyclistes et les piétons.

MESURES LIÉES

INDICATEURS

Plaintes et doléances des usagers mobilité douce (Objectif: baisse)



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

Réalisations continue

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
RÉALISATION CONTINUE					

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION: dans le cadre des budgets ordinaires

PORTEUR DE LA MESURE

- DGGC

PARTENAIRES

- Communes

FINANCEMENT

- Canton



MESURE PAMD 2015–2018 N°4.2

CAMPAGNE POUR UNE BONNE COHABITATION DES USAGERS VISANT LA SÉCURITÉ DE TOUS LES USAGERS

DESCRIPTION DE LA MESURE

En vue de pacifier les relations et d'amener les usagers à davantage de respect mutuel, l'État de Genève souhaite engager une campagne de sensibilisation multimodale ciblée appelant au civisme et à la responsabilité individuelle et visant le décroisement des catégories d'usagers (dans le sens où les automobilistes sont aussi piétons et les piétons sont aussi parfois cyclistes ou usagers des transports publics).

Démarche envisagée

- Implication des représentants des groupes-cibles dans l'élaboration de la campagne
- Identification des canaux de communication et des supports selon les publics-cibles et les comportements auxquels il s'agit de rendre attentifs
- Établissement d'un calendrier de campagne et mise en œuvre

Canaux de communication envisageables

- Affiches sur les points noirs, flyers, petits guides des bonnes pratiques
- Utilisation des espaces de communication des établissements publics autonomes sous tutelle du DETA : affichage dans les parkings sous gestion de la Fondation des Parkings, écrans embarqués TPG, totems TPG aux arrêts, etc
- Utilisation des agents du contrôle (police, polices municipales, agents de la Fondation des Parkings) pour diffusion des supports en prévention (flyers sous essuie-glace)
- Organisation d'actions (flashmobs dans la rue) et de rencontres d'usagers (par ex. "la population rencontre les chauffeurs de bus", "test de conduite cycliste pour chauffeurs de bus", etc.)

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Pacifier les rapports entre les différents usagers des transports et renforcer la sécurité
- Sensibiliser les usagers aux autres modes de transports, et les préparer ainsi à la complémentarité modale préconisée par Mobilités 2030

MESURES LIÉES

- Autres mesures de sensibilisation à la mobilité douce



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES	RÉALISATION				

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION : à déterminer

PORTEUR DE LA MESURE

- DETA

PARTENAIRES

- Police cantonale

FINANCEMENT

- Canton

✓ Canton



MESURE PAMD 2015–2018 N°4.4

CARREFOURS À FEUX ADAPTÉS AUX MODES DOUX

DESCRIPTION DE LA MESURE

La plupart des feux de signalisation sont conçus selon les transports individuels motorisés et publics. Les piétons et les cyclistes n'y sont généralement que peu pris en compte. En conséquence, ceux-ci respectent de moins en moins les feux rouges, se mettant eux-mêmes en danger ainsi que d'autres usagers de la route. Des solutions de signalisation lumineuse favorables aux piétons et cyclistes existent, mais sont encore peu répandues en Suisse.

Un projet de recherche SVI récent portait sur un recensement et sur une évaluation de ces solutions. Un rapport de recherche devrait paraître en 2015, mettant en évidence les connaissances solidifiées et une méthodologie éprouvée pour la mise en place de ces mesures. Dans ce cadre, des projets pilotes ont été menés à Bâle et à Zurich, avec notamment un test du tourne-à-droite cyclable autorisé au rouge avec des résultats très positifs. Le Conseil Fédéral a pris position en novembre 2014 en se prononçant pour une poursuite des investigations. Un besoin de recherche complémentaire doit encore être approfondi pour d'autres mesures (onde verte et traversées piétonnes en diagonale).

Démarche envisagée

- Mettre en place des ateliers de travail techniques dans le cadre de la résolution des points noirs
- Solliciter l'expertise d'autres villes (Bâle, Berne, Zurich, Dutch Cycling Embassy)
- Mettre en place des projets pilotes pour les carrefours complexes avec autorisation de l'OFROU
- Mettre en place des mesures d'amélioration simples (détecteurs au sol, phases vertes prolongées, poignée et marche-pied, vert anticipé, etc.)

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Augmenter le confort des piétons et cyclistes et renforcer l'efficacité de ces modes de déplacement par la mise en place de signalisations lumineuses prenant.

INDICATEURS

Nombre de carrefours améliorés

MESURES LIÉES

- Stratégie cantonale de régulation
- PAMD Points noirs piétons et Vélo



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDE	TESTS				
			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE:
65'000 F. (estimation pour 5 études de cas)
- RÉALISATION:
à déterminer

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT
- Communes

PARTENAIRES

- TPG
- Pro Vélo
- Mobilité piétonne
- HAU
- Police cantonale
- OFROU

FINANCEMENT

- Canton



MESURE PAMD 2015–2018 N°5.1

DÉVELOPPEMENT DU STATIONNEMENT VÉLO

DESCRIPTION DE LA MESURE

Les infrastructures actuelles de stationnement pour vélos peinent à satisfaire la demande. La pénurie et la qualité insuffisante des places entraînent des problèmes de stationnement sauvage (hors des places prévues), freinent l'utilisation du vélo et pénalisent la complémentarité avec les transports publics. À son tour, le stationnement sauvage encombre l'espace public et gêne la circulation des piétons.

Démarche à plusieurs volets

- Inciter les communes à développer du stationnement vélo : assistance pratique, distribution du guide du stationnement vélo et du masque de saisie de recensement
- Inciter les entreprises avec potentiel de cyclistes pendulaires
- Développer le stationnement vélo dans les bâtiments de l'Etat
- Intégrer la réflexion sur le stationnement dans les projets locaux de requalification d'espaces publics sur domaine cantonal

Études et documents utiles

- Stationnement vélo aux interfaces des transports publics, Définition des besoins et guide d'intervention (Décembre 2012)
- Recensement du stationnement vélo aux abords des interfaces transports publics (2013)
- Recensement du stationnement vélo dans les établissements scolaires publics (enseignement secondaire obligatoire et post-obligatoire et enseignement tertiaire) (2013)
- Guide du stationnement vélo à l'attention des communes, des entreprises et des propriétaires immobiliers (2014)

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Renforcer l'offre de stationnement vélo sur les domaines public et privé tant en qualité qu'en quantité sur l'ensemble du canton
- Favoriser l'utilisation du vélo au quotidien
- Favoriser la multimodalité, notamment en créant du stationnement aux interfaces des transports publics

INDICATEURS

- Nombre de places pour vélo (existantes et recensées). Objectif : +4000 places
- Qualité des installations de stationnement

MESURES LIÉES

- PAMD Mesure 1
Développement du réseau cyclable d'intérêt cantonal
- PAMD mesure 5.2
Vélostations dans les gares CEVA
- DETA, programme d'actions, thème 5 Fluidifier, Vélos en libre-service
- DETA, programme d'action, thème 5 Fluidifier, Plan mobilité « organisations internationales »



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES	RÉALISATION				

COÛT ESTIMÉ

- Coût moyen par place : 1'000 F

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT

PARTENAIRES

- Communes genevoises
- DIP
- DALE
- Entreprises et commerces du canton de Genève (notamment via les plans de mobilité d'entreprise)

FINANCEMENT

- Canton (guide et assistance auprès des communes et privés)
- Communes (réalisation des infrastructures de stationnement)



MESURE PAMD 2015–2018 N°5.2

VÉLOSTATIONS DANS LES GARES CEVA

DESCRIPTION DE LA MESURE

Les interfaces CEVA seront équipées de vélostations dans les nouvelles gares de Lancy-Pont-Rouge, Carouge-Bachet, Eaux-Vives et Chêne-Bourg. Les travaux de planification débutés en 2012 se poursuivent, tant au niveau des infrastructures que du business plan.

Infrastructures

- Vérifier la fonctionnalité des bâtiments sous l'angle des besoins des cyclistes dans les plans d'exécution.
- Choisir soigneusement les équipements spécifiques (système d'accès, supports de stationnement).
- Réaliser les bâtiments et les accès cyclables Business plan.
- Confirmer les hypothèses posées jusqu'ici pour le modèle d'exploitation (exploitant, tarifs, besoin en personnel et services), au vu de leurs implications financières, en collaboration avec la Fondation des parkings, les communes, les acteurs associatifs et privés.
- Clarifier et consolider le financement de l'exploitation.
- Formaliser ces partenariats par des contrats de prestations et conventions.
- Définir le mode de gouvernance des vélostations à leur mise en service.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Equiper les gares et haltes CEVA en stationnement vélo de standard supérieur, afin de favoriser les déplacements combinés vélo + transports publics.
- Préciser le mode d'exploitation des vélostations et son financement, en coordination avec les partenaires..

MESURES LIÉES

- Mesure PAMD 4.1.4
Développement du stationnement vélo aux haltes et interfaces TP.
- Mesure PAMD 5.1 Vélos en libre service.

INDICATEURS

Nombre de places/passagers



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

Infrastructures: projets d'exécution
Exploitation: Faisabilité

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
	ÉTUDES		CONTRAT DE PRESTATION	MISE EN SERVICE	
CONSTRUCTION					

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE:
150'000 F partagés
- EXPLOITATION:
à déterminer après consolidation du plan financier

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT (Contrat avec la Fondation des parkings)
- DALE (Projets d'interfaces et construction des vélostations)
- Communes genevoises
(Exploitation, services liés)

PARTENAIRES

- CFF
- Fondation des Parkings
- GenèveRoule
- Pro Vélo
- Entreprises genevoises
- Annemasse agglo

FINANCEMENT

- Confédération
- Canton
- Communes

MESURE PAMD 2015–2018 N°6.1

SYSTÈME DE VÉLO EN LIBRE-SERVICE (VLS)

DESCRIPTION DE LA MESURE

Un projet de système de vélos en libre service a été conçu sous la direction des TPG avec 15 communes genevoises.

Par manque de financement, le projet est en cours de réévaluation afin de proposer une version adaptée.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Proposer une nouvelle offre de mobilité sur le territoire genevois

INDICATEURS

- Nombre de vélos en libre-service en circulation
- Nombre de stations de VLS sur domaine public
- Nombre d'abonnés

MESURES LIÉES

- Mesure PAMD 6.4. Promotion des cours vélo et VAE auprès des nouveaux usagers



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES	RÉALISATION				

COÛT ESTIMÉ

- à déterminer

PORTEUR DE LA MESURE

- TPG Vélo

PARTENAIRES

- DGGC
- Communes (Genève, Carouge, Lancy, Vernier...)

FINANCEMENT

- Sponsors privés
- Communes



MESURE PAMD 2015–2018 N°6.2

DÉVELOPPEMENT D'UN OUTIL DE NAVIGATION

DESCRIPTION DE LA MESURE

Bien que des itinéraires "modes doux" hors danger et rapides existent pour les modes doux, une étude réalisée par MICODA en 2013 sur le comportement des cyclistes a montré qu'ils sont encore trop peu valorisés et mal connus des usagers: en effet, certains individus ne sont pas conscients qu'ils pourraient passer par des itinéraires répondant mieux à leurs préférences personnelles, alors que d'autres préfèrent adopter rapidement des habitudes de parcours plutôt que de tester des variantes d'itinéraires. Aujourd'hui, en complément des outils d'orientation traditionnels (cartes et balisage sur le terrain), le développement des nouvelles technologies apporte des possibilités jusque-là encore peu exploitées dans la recherche d'itinéraires ou la géolocalisation de services (vélostation, mécanicien vélo), en particulier dans le domaine du vélo et de la marche.

Pour promouvoir la mobilité douce, il est essentiel de sensibiliser les publics cibles à l'importance du bon choix d'itinéraire. Cela nécessite à la fois des campagnes de communication ainsi que la mise à disposition d'aides à l'orientation fiables (cartes, panneaux de jalonnement). Le taux élevé de diffusion des smartphones dans les populations citadines autorise également le déploiement de véritables systèmes de navigation dédiés pour les cyclistes, prenant en compte les préférences spécifiques de chaque individu. Au final, en encourageant les individus à optimiser leurs itinéraires, on contribue à améliorer leur expérience du vélo et on engendre ainsi une dynamique favorable au report modal.

Partant de ces constats, l'État de Genève souhaite valoriser ce réseau d'itinéraires "modes doux" préférentiels auprès des usagers par la promotion d'outils de navigation adaptés.

Démarche envisagée

- Recenser et évaluer les outils de navigation existants sur le marché et identifier les plus adéquats pour le contexte genevois
- Réaliser une étude d'opportunité pour le développement d'un nouvel outil ou la promotion d'outils existants
- Préparer et lancer une campagne de communication pour promouvoir le réseau d'itinéraires modes doux préférentiels

OBJECTIFS DE LA MESURE

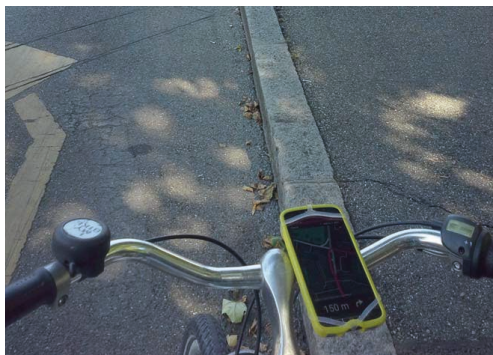
- Encourager les usagers des modes doux à optimiser leurs itinéraires en les orientant vers des liaisons préférentielles hors danger et rapides existantes
- Développer et proposer des services d'aide au choix d'itinéraire (création de parcours

MESURES LIÉES

- Mesure PAMD 6.4. Promotion des cours vélo et VAE auprès des nouveaux usagers
- Mesure PAMD 1.22. Jalonnement pour la mobilité douce

INDICATEURS

- Nombre d'utilisateurs
- Satisfaction des usagers



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES		SYSTÈME PILOTE	MISE EN SERVICE			

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE ET RÉALISATION: Env. 200'000 F

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT

PARTENAIRES

- SGOI
- Pro Vélo

FINANCEMENT

- Canton
- Communes
- Privés



MESURE PAMD 2015–2018 N°6.3

À PIED ET À VÉLO POUR ALLER À L'ÉCOLE

DESCRIPTION DE LA MESURE

Malgré les courtes distances entre domicile et école, le phénomène des parents-taxis peine à être contré et pose notamment des problèmes de sécurité aux abords des écoles, et de manque d'autonomie des enfants sur le chemin de l'école. De plus, au cours des 20 dernières années, l'utilisation du vélo a presque diminué de moitié chez les 6 à 20 ans. Pour contrer ces tendances négative, différentes démarches comme le Pédibus et le DÉFI VELO promeuvent de manière originale et ludique la marche et le vélo sur le chemin de l'école et chez les jeunes en général. L'État de Genève soutient ces démarches, menées pour certaines depuis plusieurs années à Genève, et souhaite également encourager la mise en place de plans de mobilité de scolaire dans les établissements scolaires.

Démarche envisagée

- Soutien technique et logistique à la mise en place de nouveaux plans de mobilité dans les établissements scolaires, financement d'études pilotes
- Soutien financier renouvelé pour les lignes de Pédibus dans le canton
- Soutien financier au DÉFI VÉLO
- Coordination cantonale pour les trajets scolaires à vélo ("Vélobus", bike2school, Défi Vélo)

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Promouvoir la mobilité douce chez les enfants et les jeunes, sur le chemin de l'école et en général

INDICATEURS

- Nombre de pédibus en activité
- Progression des cours vélo enfants
- Nombre d'adolescents sensibilisés

MESURES LIÉES

- Mesure PAMD 1.2. Sécurisation du réseau cyclable (points noirs vélo)
- Mesure PAMD 2.1. Sécurisation des traversées et des carrefours pour les piétons (points noirs piétons)
- Mesure PAMD 5.4. Promotion du vélo auprès des nouveaux usagers



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☒ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
2015 : Action Pédibus, études Plans de mobilité scolaires					
2016 : Action Défi Vélo Jeunes 14 -18 ans					
2017-2018 : Plans de mobilité scolaires					

PARTENAIRES

- DIP
- DGS (santé)
- Communes
- Associations (ATE, Pro Vélo, Mobilité piétonne)

COÛT ESTIMÉ

- Subvention renouvelée à Pédibus (DGT+DGS)
- Subvention au défi vélo: 10'000 F (DGT)

FINANCEMENT

- Canton
- Communes

MESURE PAMD 2015–2018 N°6.4

PROMOTION DES COURS VÉLO AUPRÈS DES NOUVEAUX USAGERS

DESCRIPTION DE LA MESURE

Une étude menée dans le cadre du plan directeur de la mobilité douce 2011–2014 a mis en évidence que les nouveaux cyclistes ont souvent une fausse appréhension du niveau de danger. Les cours vélo sont donc une mesure efficace pour faciliter les déplacements à vélo, permettre aux usagers de se (re)familiariser avec le vélo (agilité) et avec les règles de la circulation, et permettre aux cyclistes d'adopter un juste comportement dans le trafic.

Les cours vélo sont un élément essentiel si l'on veut renforcer la sécurité routière et promouvoir une saine cohabitation entre les usagers de la voie publique.

Par ailleurs, le nombre croissant d'utilisateurs et d'utilisatrices du VAE incite à développer des cours spécifiques à leur utilisation.

Démarche envisagée

- Développer de nouveaux partenariats avec les communes, les associations, les responsables de plans de mobilité d'entreprise pour promouvoir les cours de conduite cycliste et étendre l'offre
- Promouvoir l'offre de cours pour les cyclistes dans le trafic à l'intention des nouveaux cyclistes et des utilisateurs de VAE, et dans le cadre des plans de mobilité d'entreprise et de la mise en service du système de vélo en libre-service
- Sensibiliser de nouveaux publics-cibles (migrants, internationaux, femmes)

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Inciter les usagers à une conduite prudente et à prendre confiance dans le trafic, à vélo ou à vélo électrique
- Favoriser l'utilisation du vélo dès l'âge scolaire par une approche ludique
- Améliorer la conduite des nouveaux cyclistes dès l'arrivée du vélo en libre-service

INDICATEURS

- Progression des cours pour adultes

MESURES LIÉES

- Mesure PAMD 5.1. Système de vélo en libre-service (VLS)
- Mesure PAMD 5.2. Développement des outils de navigation
- Mesure PAMD 5.3. À pied et à vélo pour aller à l'école



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☒ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
DEVELOPPEMENT DU PROJET		ANCIENNETÉ DU PROJET			

COÛT ESTIMÉ

- Subvention aux cours de niveau C (pour vélos et VAE) : à définir
- Subvention aux cours vélo des Samedis du vélo: Ville de Genève

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT
- DGS (Plan cantonal de santé publique)
- DALE (Energie – soutien au VAE)
- Communes
- Police cantonale

PARTENAIRES

- Pro Vélo et TCS (cours vélo)
- Entreprises genevoises (plans de mobilité d'entreprise)
- Service cantonal des véhicules

FINANCEMENT

- Canton
- Communes

MESURE PAMD 2015–2018 N°6.5

À PIED SANS LIMITE D'ÂGE ET SANS OBSTACLE

DESCRIPTION DE LA MESURE

L'un des objectifs prioritaires de la législature actuelle est de se préparer au vieillissement de la population. En termes de mobilité, cela se concrétise par la prévention de la perte d'autonomie des personnes âgées. La mobilité douce est particulièrement importante à ce niveau, pour toutes les catégories d'âge.

L'association Mobilité piétonne Suisse organise des ateliers «marcher sans limite d'âge» visant à conforter les seniors dans leurs déplacements à pied. Ces ateliers d'une durée de 1h30 font souvent émerger certains points noirs en termes de sécurité piétonne pour les aînés, et bien souvent pour tous les usagers. Dans le canton de Genève, 9 cours ont été organisés en 2014, notamment en Ville de Genève (Champel, Eaux-Vives) et au Petit Lancy, dont un cours spécifique PMR. Au total, une centaine de personnes y ont pris part. Dans le canton de Berne, plusieurs cours spécifiques à l'utilisation des déambulateurs ont été organisés avec succès en 2013 et 2014. Organisés par le bureau bfm en partenariat avec des physiothérapeutes, ceux-ci permettent également à leurs participants de rester plus longtemps mobiles en maîtrisant leurs déambulateurs. En matière de mobilité combinée, les cours "être et rester mobile... avec les transports publics" permettent également de renforcer la mobilité des seniors. Cette offre de cours est déjà dispensée à Genève et sera poursuivie dès 2015 par le Bureau-conseil de l'ATE.

Démarche envisagée

- Soutien par le Canton à la promotion des ateliers "marcher sans limite d'âge" et des cours "déambulateurs" et "être et rester mobile... avec les transports publics" déjà en place
- Aide à la mise en place de nouveaux cours dans les principales centralités du canton.
- Partenariats avec les communes

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation
- ☒ Réalisation

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT
- DGS
- DAS

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Lutter contre la sédentarité des personnes âgées par la promotion de la mobilité douce
- Promouvoir la santé chez les seniors par une mobilité active
- Promotion de la mobilité combinée chez les seniors (marche et transports publics)

INDICATEURS

- Nombre de cours et personnes sensibilisées

MESURES LIÉES

- Mesure PAMD 5.6.
- Mobilité douce et santé
- Concept cantonal de promotion de la santé
- Groupe de travail sur le handicap (DGNP)

DÉMARCHES EXISTANTES, À GENÈVE ET AILLEURS

L'association Mobilité piétonne Suisse organise des ateliers «marcher sans limite d'âge» visant à conforter les seniors dans leurs déplacements à pied. Ces ateliers d'une durée de 1h30 font souvent émerger certains points noirs en termes de sécurité piétonne pour les aînés, et bien souvent pour tous les usagers.

Dans le canton de Genève, 9 cours ont été organisés en 2014, notamment en Ville de Genève (Champel, Eaux-Vives) et au Petit Lancy, dont un cours spécifique PMR. Au total, une centaine de personnes y ont pris part.

Dans le canton de Berne, plusieurs cours spécifiques à l'utilisation des déambulateurs ont été organisés avec succès en 2013 et 2014. Organisés par le bureau bfm en partenariat avec des physiothérapeutes, ceux-ci permettent également à leurs participants de rester plus longtemps mobiles en maîtrisant leurs déambulateurs.

En matière de mobilité combinée, les cours "être et rester mobile... avec les transports publics" permettent également de renforcer la mobilité des seniors.

Cette offre de cours est déjà dispensée à Genève et sera poursuivie dès 2015 par le Bureau-conseil de l'ATE.

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
EXTENSION DE L'OFFRE ET CONDUITE DES COURS					

PARTENAIRES

- DEAS
- Communes
- Mobilité piétonne Suisse
- Bureau-conseil de l'ATE
- Büro für Mobilität AG
- TPG
- Associations de seniors et représentants des PMR
- Service cantonal des véhicules

COÛT ESTIMÉ

- Faible (budget total par cours = env. 2'000 F)

FINANCEMENT

- Canton (aide la mise en place des cours)
- Communes
- Partenaires des cours (TPG, privés)

CANTON

MESURE PAMD 2015–2018 N°6.6

PROMOTION DE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE EN LIEN AVEC LA MOBILITÉ DOUCE (MOBILITÉ ACTIVE)

DESCRIPTION DE LA MESURE

Pratiquée au quotidien, la mobilité douce est porteuse de nombreux bénéfices en termes de santé. La promotion de l'activité physique quotidienne, à pied ou à vélo, doit ainsi être poursuivie. Dans ce but, la DGT et le DEAS ont déjà lancé plusieurs campagnes de promotion/sensibilisation s'intégrant au Plan cantonal de promotion de la santé et de prévention. L'État de Genève entend poursuivre ces démarches.

Les projets de renouvellement urbains ou les nouveaux quartiers peuvent également jouer un rôle fort dans la promotion d'une mobilité active.

Campagnes de sensibilisation

- Poursuite de la campagne "Pourquoi pas à vélo?"
- Mise en œuvre du programme cantonal de promotion d'une alimentation saine et d'une activité physique régulière "Marchez et mangez matin!"
- Poursuite de la campagne "Vieiller en santé"
- Promotion d'un urbanisme favorable à l'activité physique
- Organisation de projets transdisciplinaires autour de grands projets urbains ou de renouvellement urbain
- Organisation d'une conférence autour du thème "urbanisme et santé"
- Diffusion de documentation comprenant des recommandations pour un urbanisme favorisant l'activité physique, à l'attention des communes, des urbanistes et des planificateurs en transports

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Promouvoir la mobilité douce pour favoriser l'activité physique quotidienne
- Promouvoir un urbanisme favorable à l'activité physique

INDICATEURS

- Public sensibilisé (satisfaction)

MESURES LIÉES

- Concept cantonal de promotion de la santé et de prévention
- Groupe de travail sur le handicap (DGNP)

POURQUOI PAS À VÉLO

AUJOURD'HUI, J'ESSAIE!

CC PRO VÉLO GENÈVE

A VÉLO, JE PROTÈGE MA SANTÉ!

A Genève, 94 % de la population ne pratique pas une activité physique régulière. La sédentarité est un facteur de risque important pour de nombreuses maladies telles que le diabète, les maladies cardiovasculaires, l'obésité, l'arthrose ou certains cancers. 30 minutes d'activité physique (chaque jour) sont une bonne mesure de prévention. Vous êtes-ils prêts? Réussirez-vous?

A VÉLO, JE GAGNE DU TEMPS!

A Genève, 48 % des déplacements motorisés font moins de 3 km. Une distance parcourue à vélo en moins d'un quart d'heure! À une vitesse moyenne de 15 km/h, cela représente 10 minutes de travail. Alors pourquoi pas... à vélo?

A VÉLO, JE PRÉSERVE L'AIR!

A Genève, 48 % des émissions d'oxyde d'azote et 25 % des particules fines (PM10) sont issues du trafic motorisé. Les concentrations dans l'air de ces polluants dépassent les normes fixées dans la législation fédérale pour protéger la population et l'environnement. À vélo, je préserve l'air que je respire. Que vous transportiez vos enfants, vos courses ou vos déchets.

ALORS POURQUOI PAS... À VÉLO?!

www.gene.ch/pourquoi-pas-a-velo

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

Campagnes: réalisation
Promotion "urbanisme et santé": opportunité

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ÉTUDES		RÉALISATION	

PARTENAIRES

- DGT
- DGE
- DALE (OU)
- Communes
- Hôpitaux
- Spécialistes de l'urbanisme et de la santé

COÛT ESTIMÉ

- Coût:
Faible (dans le cadre des budgets ordinaires)

PORTEUR DE LA MESURE

- DGS

FINANCEMENT

- Canton



MESURE PAMD 2015–2018 6.7

PROMOTION DE LA MOBILITÉ DOUCE AU SEIN DE L'ADMINISTRATION CANTONALE

DESCRIPTION DE LA MESURE

Plan de mesures multimobilité de l'administration cantonale. Mise en œuvre de la mesure M-01-005 du Plan 2014-2020: Promouvoir les modes de déplacements doux et les transports collectifs au travers d'une campagne «MultiMobilité» adressée à l'ensemble de l'administration. Inciter à l'utilisation du vélo et du VAE pour les trajets professionnels par un système de débourss favorable (M-02-011)

OBJECTIFS DE LA MESURE

➤ Promouvoir la mobilité douce pour les trajets domicile-travail et les trajets pendulaires des employés de l'Etat.

MESURES LIÉES

➤ M-02-011 du PMM: incitation à la mobilité douce dans le règlement sur les débourss.

INDICATEURS

➤ Part modale des modes doux pour les trajets professionnels et pendulaires



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ☐ Opportunité
- ☐ Faisabilité
- ☐ Avant-projet
- ☐ Projet d'exécution
- ☐ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
CAMPAGNES ANNUELLES					

COÛT ESTIMÉ

➤ ÉTUDE ET RÉALISATION: dans le cadre des budgets ordinaires

PORTEUR DE LA MESURE

➤ SME

PARTENAIRES

➤ Services et directions de l'Etat

FINANCEMENT

➤ Canton



CONCLUSION

RENFORCER LA MOBILITÉ DOUCE DANS LE SYSTÈME DE TRANSPORT

La mobilité douce doit être considérée comme un pilier central du système de transport : près de la moitié de nos déplacements sont effectués à pied et à vélo, et les résidents du canton sont de plus en plus nombreux à opter pour ces modes, au centre-ville, en couronne urbaine, comme en périphérie.

Le plan d'actions de la mobilité douce 2015–2018 est une étape s'inscrivant dans la stratégie multimodale Mobilités 2030, qui propose de répondre à la demande croissante de déplacements en s'appuyant encore davantage sur les modes doux, dans la perspective d'une organisation des réseaux qui propose une priorité à la mobilité douce au centre-ville et à l'hypercentre, en complémentarité avec les transports collectifs.

Le canton de Genève se doit de mener une action favorisant les modes doux, en cohérence avec les politiques en matière d'environnement, d'énergie et de santé publique, qui préconisent également leur développement.

Il est d'autant plus important d'agir sur le développement de la mobilité douce, qui nécessite relativement peu d'infrastructure. Or, cette infrastructure se doit néanmoins d'être sensiblement améliorée et développée, afin d'attirer de nouveaux usagers qui délestent d'autant des réseaux de transports déjà saturés.

Mais pour que la mobilité douce acquière enfin ses lettres de noblesse, il importe également d'améliorer fondamentalement le comportement des usagers. C'est la raison pour laquelle ce plan d'actions ne se limite pas à l'infrastructure et met l'accent sur les usages, la promotion et la prévention. Car la mobilité douce, c'est plus de sécurité pour tous.

PRÉSENTER DES OBJECTIFS CLAIRS, EN COHÉRENCE AVEC LES RESSOURCES À PRÉVOIR POUR LEUR CONCRÉTISATION

Ce plan d'actions, qui affirme la politique de développement de la marche à pied et du vélo suite au premier plan directeur de la mobilité douce 2011-2014, a l'ambition de présenter des objectifs de développement clairement structurés et organisés, en coordination avec les autres planifications en matière de transports.

Malgré le contexte budgétaire du canton et les coupes qui ont dû être opérées sur les sources de financement qui avaient permis jusqu'à présent de développer la mobilité douce sur le domaine public cantonal, le plan d'action recense les projets à développer pour poursuivre les efforts, même de façon plus réduite, en optimisant les ressources, en améliorant la coordination entre les politiques publiques, en proposant des actions qui, par étapes, permettront d'atteindre les objectifs fixés dans Mobilités 2030.

Compte tenu des bénéfices de la mobilité douce qui dépassent les impacts strictement liés aux transports, il conviendra à l'avenir de s'interroger sur la possibilité d'allouer des moyens plus conséquents à ces modes de déplacement d'une grande efficacité en regard de leur coût.



ANNEXES

ÉTUDES ET RÉFÉRENCES

BASES LÉGALES

- [1] Confédération suisse, **Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre** (LCPR), Berne, 1996
- [2] Confédération suisse, **Loi sur la circulation routière** (LCR), Berne, 1958
- [3] Confédération suisse, **Ordonnance sur les règles de la circulation routière** (OCR), Berne, 1962
- [4] Confédération suisse, **Ordonnance sur la signalisation routière** (OSR), Berne, 1979
- [5] État de Genève, **Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière** (LaLCR, H 1 05), Genève, 1987
- [6] État de Genève, **Loi sur la mobilité douce** (LMD, H 1 80), Genève, 2011
- [7] État de Genève, **Règlement sur la mobilité douce** (RMD, H 1 80.01), Genève, 2013
- [8] État de Genève, **Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre** (LaLCPR, L 1 60), Genève, 1998

PLANIFICATION DIRECTRICE CANTONALE ET PROJET D'AGGLOMÉRATION

- [9] **Projet d'agglomération**
- [10] État de Genève, **Mobilités 2030, stratégie multimodale pour Genève**, Genève, 2013
- [11] État de Genève, **Plan directeur de la mobilité douce**, Genève, 2011
- [12] État de Genève, **Plan directeur du stationnement**, Genève, 2010
- [13] État de Genève, **Plan d'action du stationnement 2013-2019**, Genève, 2013

AIDES DE TRAVAIL

- [14] État de Genève, **Guide genevois du stationnement vélo**, Genève, 2014
- [15] Office fédéral des routes, **Mobilité piétonne, Réseaux de cheminements piétons, Manuel de planification**, Berne, à paraître
- [16] Office fédéral des routes, **Mobilité piétonne, Service cantonal des réseaux piétons, Tâches et organisation**, Berne, à paraître
- [17] Office fédéral des routes, **Stationnement des vélos, recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation**, Berne, 2008
- [18] Office fédéral des routes, **PRO VELO Suisse, Vélostations, recommandations pour leur planification et mise en service**, Berne, 2013
- [19] **Mobilité Piétonne, PRO VELO Suisse, Accessibilité des commerces à pied et à vélo**, Zurich et Berne, 2009

RAPPORTS D'ÉTUDES

- [20] État de Genève, Büro für Mobilität AG, **Stationnement vélo aux interfaces de transports publics**, Genève et Berne, 2013
- [21] État de Genève, Büro für Mobilität AG, **Vélostations CEVA, solutions genevoises et dimensionnement**, Genève et Berne, 2012
- [22] État de Genève, Roland Ribl & Associés SA, **Points noirs piétons et cyclables sur le réseau routier du canton**, Analyses et propositions, Genève, 2014
- [23] État de Genève, Micoda Sàrl, **Etude sur les choix d'itinéraires des cyclistes à Genève**, 2014
- [24] Direction générale des transports, **Interfaces CEVA - dimensionnement stationnement vélos et deux-roues motorisés**, décembre 2013.
- [25] État de Genève, Mayor & Beusch, **Espaces publics d'intérêt cantonal**, 2014-2015.

SIGLES

ACG	association des communes genevoises
B+R	Bike+Ride, vélo + transports publics
CEVA	liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse
CFF	chemins de fer fédéraux (CH)
CODEP	conseil des déplacements
DALE	département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
DEAS	département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé
DELTA	délégation du Conseil d'État aux transports et à l'aménagement
DETA	département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
DGGC	direction générale du génie civil du canton de Genève
DGE	direction générale de l'environnement du canton de Genève
DGT	direction générale des transports du canton de Genève
DGNP	direction générale de la nature et du paysage
DGS	direction générale de la santé du canton de Genève
DIP	département de l'instruction publique, de la culture et du sport
DSE	département de la sécurité et de l'économie
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
FdP	Fondation des parkings
IVS	Inventaire des voies de communication historiques
MD	mobilité douce
OFS	office fédéral de la statistique
OMS	organisation mondiale de la santé
OPAir	ordonnance (fédérale) sur la protection de l'air
OU	office de l'urbanisme du canton de Genève
P+R	parking relais
PA	projet d'agglomération du Grand Genève
PAMD	plan d'actions de la mobilité douce
PDMD	plan directeur de la mobilité douce
PMR	personnes à mobilité réduite (qui éprouvent des difficultés de mobilité, de perception ou d'orientation)
RER	réseau express régional
SGOI	service de géomatique et de l'organisation de l'information
SIC	service de l'information et de la communication du canton de Genève
SITG	système d'information du territoire genevois
SME	service de management environnemental de l
TC ou TP	transports en commun ou transports publics
TIM	transports individuels motorisés
TP ou TC	transports publics ou transports en commun
TPG	transports publics genevois
VAE	vélo à assistance électrique
VLS	vélo en libre-service
ZIMEYSAVER	zone industrielle Meyrin – Satigny – Vernier
ZIPLO	zone industrielle Plan-les-Ouates

LISTE DES FIGURES ET CARTES

P. 11 — **Figure 1**

Structure projetée des documents de planification
(source : Mobilité 2030)

P. 14 — **Figure 2**

Etapes d'un projet d'aménagement routier
(source : DGT)

P. 21 — **Figure 3**

Parts modales selon le découpage du canton
(source : Annuaire statistique des transports)

P. 21 — **Figure 4**

Nombre de cyclistes en juin ; Compteur automatique Avenue d'Aïre
(source : DGT)

P. 23 — **Figure 5**

Progression des aménagements cyclables entre 2007 et 2014
(source : DGT)

P. 25 — **Figure 6**

Nombre d'accidents impliquant un vélo 2010-2013
(source : [23] d'après données Mistra)

P. 24 — **Carte 1**

Lieux à concentration d'accidents de piétons
(source : [23] d'après données Mistra)

P. 25 — **Carte 2**

Lieux à concentration d'accidents de cyclistes
(source : [23] d'après données Mistra)

P. 27 — **Carte 3**

Immissions moyennes de NO₂ sur le Canton de Genève pour la période 2007 à 2014
(source : SERMA)

P. 28 — **Carte 4**

Aménagements cyclables réalisés sur routes cantonales
(source : DGT-DGGC)

P. 31 — **Carte 5**

Taille et emplacement des P+B
(source : Fondation des Parkings)

P. 39 — **Carte 6**

Réseau cyclable d'intérêt cantonal
(source : DGT)

P. 44 — **Carte 7**

Réseaux de mobilité douce paysager
(source : DGT)

P. 48 — **Carte 8**

Types d'espaces publics d'intérêt cantonal
(source : [25])

P. 50 — **Carte 9**

Besoin en stationnement vélo aux interfaces de transport public
(source : [20])

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE (DETA)
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS
4, chemin des Olliquettes
1213 Petit-Lancy
Adresse postale : case postale 271 – 1211 Genève 8

Tél. +41 (0)22 546 78 00
Fax +41 (0)22 546 78 01
www.ge.ch/transport



**MES CHOIX,
NOTRE MOBILITÉ**
VERS UNE MOBILITÉ PLURIELLE