



Date de dépôt : 15 mai 2024

Rapport du Conseil d'Etat **au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions du réseau routier** **2024-2028**

Le plan d'actions du réseau routier (PARR) 2024-2028 définit les études et réalisations en matière d'organisation, d'exploitation et d'infrastructures routières multimodales, traduisant l'action de l'Etat en réponses concrètes et opérationnelles pour la législature en cours.

Plus précisément, ce plan propose diverses actions dont la finalité est de renforcer la sécurité et la fluidité de toutes les formes de déplacement sur les routes, pour répondre aux besoins de la population et de l'économie, conformément au programme de législature adopté par le Conseil d'Etat, qui oriente l'action transversale entre les politiques publiques. A la différence des autres planifications, consacrées à un seul mode de déplacement ou une seule thématique, ce plan d'actions est par essence multimodal et donc transversal : il concerne tous les usagers qui circulent et stationnent sur le domaine public routier.

La stratégie cantonale du réseau routier fait partie des différents piliers de la politique des mobilités du canton. Elle est établie en étroite coordination avec les politiques des transports collectifs, des mobilités actives, du stationnement et du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services.

Le PARR 2024-2028 fait suite au précédent PARR, qui couvrait la période 2015-2018. Il est présenté au Grand Conseil, afin que celui-ci puisse se prononcer sous forme de résolution dans un délai de 3 mois, conformément à l'article 13 de la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016 (LMob; rs/GE H 1 20).

1. Introduction

La LMob prévoit qu'à chaque changement de législature, dans un délai d'un an, 5 plans d'actions thématiques modaux soient soumis par le Conseil d'Etat au Grand Conseil. Il s'agit des plans suivants :

- transports collectifs;
- mobilités actives;
- réseau routier;
- stationnement;
- transport professionnel de personnes, de marchandises et de services.

Les plans d'actions thématiques précisent les études et les projets d'infrastructures que le Conseil d'Etat prévoit de réaliser durant sa législature. Ils définissent les actions envisagées et sont accompagnés d'une programmation financière sur la période considérée. Les investissements et les frais de fonctionnement y relatifs sont introduits dans le plan décennal des investissements, respectivement dans le plan financier quadriennal.

La production de ces planifications est prévue de façon transversale et concomitante, pour en assurer l'articulation thématique, temporelle et spatiale.

Le PARR 2024-2028, objet du présent rapport, est en outre inscrit dans la loi sur les routes, du 28 avril 1967 (LRoutes; rs/GE L 1 10), qui, à l'article 2, stipule que le Conseil d'Etat établit un plan d'actions du réseau routier, formé par les voies publiques, qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période pluriannuelle.

2. Elaboration du plan d'actions

Le département de la santé et des mobilités (DSM) a organisé en septembre et octobre 2023 les Etats généraux des mobilités (EGM), soit une large consultation sur le thème des déplacements, dans l'optique d'élaborer les plans d'actions des mobilités.

Près de 180 personnes représentant la société civile ont ainsi été invitées à participer à 2 réunions d'échange et de co-construction, les 1^{er} septembre et 17 octobre 2023. Dans un premier temps, il s'est agi d'établir un diagnostic prospectif partagé sur la situation actuelle des mobilités à Genève. Lors de la seconde journée, les participantes et participants ont eu l'occasion de travailler, avec les services de l'administration, à identifier des solutions à intégrer dans les plans d'actions et pouvant être mises en œuvre dans le cadre de la législature en cours. Les résultats de ces concertations ont conduit au présent plan d'actions 2024-2028.

Outre les éléments issus des consultations des EGM, les propositions du Forum citoyen, démarche citoyenne mise en œuvre en 2020, et les recommandations de la Cour des comptes (rapport n° 185, du 16 octobre 2023), issues de l'audit sur les mesures d'accompagnement du Léman Express (LEX), ont été considérées.

Concernant la thématique du réseau routier, une synthèse des éléments provenant des différentes démarches de concertation est proposée dans le tableau ci-après :

| | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
|---|------------|--------------------------|---------------------------------|
| Améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport, en mettant en œuvre la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), qu'il est nécessaire de clarifier | | | |
| Améliorer la qualité de vie par l'aménagement d'un espace public de qualité | | | |
| Garantir l'accessibilité socio-économique et l'approvisionnement de l'agglomération | | | |
| Rééquilibrer l'espace public en faveur des transports professionnels, des transports collectifs (TC) et des modes actifs (MA), en diminuant l'espace dévolu au trafic individuel motorisé (TIM), en particulier des pendulaires | | | |
| Réserver des voies de manière à prioriser le covoiturage et les transports professionnels | | | |
| Etendre les zones de priorisation introduites par la LMCE dans les | | | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| centres urbains | | | |
| Assurer la sécurité routière pour toutes les formes de mobilité | | | |
| Travailler selon une vision globale à l'échelle du Grand Genève | | | |
| Innover par le biais de projets-pilotes et de tests | | | |
| Co-construire et concerter les projets | | | |

3. Principes généraux et objectifs thématiques

Sur la base des apports issus des consultations, les principes généraux suivants ont été définis pour le PARR 2024-2028 :

1. structurer la circulation automobile en concentrant les flux majeurs sur les axes tangentiels (autoroute, ceinture urbaine), de sorte à réduire le trafic automobile, en particulier des pendulaires, qui pénètre et transite dans les centres urbains;
2. améliorer la sécurité pour tous les usagers, enjeu fondamental, à la fois commun à tous les plans d'actions des mobilités et spécifique au réseau routier, en matière d'aménagement de l'infrastructure. Il s'agit en particulier d'améliorer la sécurité des modes actifs, dont les usagers sont les plus vulnérables;
3. améliorer la fluidité des déplacements, en particulier ceux des transports professionnels et des transports collectifs, en priorisant les flux selon les principes fixés par la LMCE, notamment par une régulation adaptée. Il est particulièrement nécessaire d'améliorer la vitesse commerciale des transports collectifs, qui est parmi les plus faibles en Suisse, par une priorisation en termes de circulation et par l'aménagement de voies réservées sur l'emprise routière;
4. lutter contre le bruit routier, de manière à mieux protéger la population contre les nuisances du trafic;

5. promouvoir le covoiturage et la mobilité partagée et soutenir le déploiement de solutions concrètes, sans exclure de mode de déplacement a priori, de sorte à privilégier une économie d'espace consommé sur les réseaux par les véhicules occupés par le conducteur, seul, et par les véhicules ventouses monopolisant les places de stationnement durant une grande partie de la journée.

Sur la base de ces principes, le PARR prévoit la mise à jour de la hiérarchie du réseau routier, conformément aux dispositions de la LRoutes, section 2A, en particulier article 3C.

Outre la hiérarchie, la carte de synthèse du PARR intègre également le périmètre des zones de priorisation introduit par la LMCE, acceptée en votation populaire le 5 juin 2016. Le législateur a prévu à l'article 6, alinéa 2, de la loi que la carte définissant ces zones et la ceinture urbaine, destinées à évoluer dans le temps, soit intégrée au PARR. En conséquence, le présent PARR présente des extensions de la zone II, tenant compte du dynamisme et de l'évolution territoriale du canton depuis l'élaboration de la première carte en 2016.

Enfin, 5 axes relatifs à l'organisation du réseau routier ont été définis pour orienter les actions présentées dans le présent PARR, en cohérence avec les évolutions de la hiérarchie et du périmètre des zones II LMCE :

1. poursuivre l'amélioration de la ceinture urbaine dans les secteurs où cela reste possible (avenue de l'Ain, Pailly, etc.), en tenant compte des limites de l'infrastructure et du contexte urbain dans lequel elle s'inscrit, en particulier en veillant à limiter les nuisances. L'enjeu consiste à renforcer sa lisibilité et son attractivité multimodale, dans l'objectif de préparer le déploiement futur de nouvelles lignes tangentielles de tramway;
2. à l'intérieur de la ceinture urbaine, articuler la réglementation du trafic sur le réseau routier secondaire de manière cohérente et coordonnée, en lien avec un développement des infrastructures passant par l'optimisation de la ceinture urbaine et les projets d'aménagements en faveur des transports collectifs et des modes actifs. C'est ainsi que des restrictions de circulation dans le secteur Cornavin sont projetées à l'horizon 2028, en coordination avec les chantiers de la gare souterraine planifiés dès 2029, ainsi que des projets de réorganisation des lignes de transports collectifs du pôle Cornavin;

3. à l'intérieur de la ceinture urbaine et des zones LMCE, encourager et accompagner les communes à mettre en œuvre la loi, en pacifiant la circulation à l'intérieur des quartiers. Cela concerne majoritairement des mesures à mettre en œuvre sur le réseau des quartiers, qui relève de compétences communales;
4. à l'extérieur des zones LMCE, maintenir le nombre de voies de circulation, sans réduction d'emprise routière étant donné la rareté de l'espace routier. En matière de partage de la voirie, des réaffectations de voies ne peuvent être envisagées que dans l'objectif de favoriser des projets structurants en faveur des transports collectifs et des modes actifs (infrastructures planifiées ou en cours de réalisation);
5. garantir l'évolutivité de la ceinture urbaine, sur laquelle les marges de manœuvre sont faibles et qui constitue actuellement une réponse nécessaire mais imparfaite (contraintes foncières, nuisances). En particulier, le trafic canalisé sur la ceinture a vocation à être reporté à plus long terme sur l'autoroute de contournement, qu'il est nécessaire d'élargir.

4. Actions

Le PARR 2024-2028 s'articule autour de 14 actions développées en cohérence avec les objectifs et axes d'orientation définis ci-dessus :

1. réaliser les infrastructures routières multimodales pour accompagner le développement urbain et économique et desservir les nouveaux quartiers et zones industrielles;
2. poursuivre le déploiement de la ceinture urbaine dans les derniers secteurs d'amélioration (Casaï-Pailly-Meyrin, avenue de l'Ain, avenue de la Paix, pont de Lancy, Bout-du-Monde, avenue de l'Amandolier), pour renforcer son attractivité;
3. renforcer la fluidité des déplacements, en réduisant le trafic automobile des pendulaires, en développant les offres et les réseaux selon la LMCE et en adaptant la régulation lumineuse;
4. encourager et accompagner les communes à la sécurisation et à la pacification des quartiers (zones I et II et traversées de localité);
5. modérer la vitesse pour lutter contre le bruit et améliorer la fluidité;
6. poursuivre le déploiement de la stratégie de régulation du trafic en zone de priorisation LMCE;

7. aménager des sites propres pour les transports collectifs et prioriser leur flux aux carrefours à feux, afin d'améliorer leur vitesse commerciale;
8. élaborer et mettre en œuvre une feuille de route des mobilités pendulaires visant à réduire le trafic aux petites douanes et dans les centres urbains;
9. développer le covoiturage;
10. renforcer le traitement des zones accidentogènes et des points noirs en matière de sécurité routière, en particulier pour les usagers les plus fragiles;
11. poursuivre les études de développement du réseau des routes nationales à moyen et long termes;
12. achever les études concernant la tarification de la mobilité;
13. développer et inciter à la mobilité partagée;
14. renforcer les contrôles du respect des règles de circulation pour tous les usagers et lutter contre les incivilités.

5. Suivi

Le DSM accorde une importance particulière au suivi des mesures qui constituent ses plans d'actions. De ce fait, un outil de monitoring permettant d'attester de la réalisation des actions et de leur impact, par le biais d'indicateurs fiables, devra être développé, afin de vérifier le bon avancement des projets, d'identifier les problèmes potentiels et d'apporter, le cas échéant, toute action corrective nécessaire.

En complément du suivi global du plan d'actions, la gestion et l'organisation du réseau routier sont monitorés grâce aux grands indicateurs des mobilités, mis à jour annuellement dans le cadre de l'observatoire des transports. En particulier, les données de comptage, pour tous les modes de déplacement et d'accidentologie, seront mises à profit pour réorienter éventuellement les actions.

Finalement, une stratégie de comptage, en lien étroit avec les aménagements réalisés, devra être mise en place afin de pouvoir quantifier et qualifier les déplacements réels des usagers. Cela permettra ainsi de mieux appréhender les stratégies de déplacements et l'efficacité des aménagements en comparant les données avant et après leur réalisation.

6. Conclusion

A travers un ensemble de mesures établies en cohérence et en étroite relation avec les autres planifications directrices, le PARR 2024-2028 décline 14 actions complémentaires visant à améliorer l'organisation et les conditions d'exploitation multimodale du réseau routier dans le cadre de la présente législature.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :
Antonio HODGERS

Annexe : plan d'actions du réseau routier 2024-2028



PLAN D' ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER 2024 – 2028

Office cantonal des transports

Version approuvée par le Conseil d'Etat
le 15.05.2024

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS

Directeur général : David Favre

Directeur : Olivier Caumel

Chef de projet : Laurent Meiffren

© Etat de Genève, date de la publication

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUCTION | 5 |
| 2. BILAN DU PRECEDENT PLAN D'ACTIONS | 8 |
| 2.1. Plan d'actions du réseau routier (PARR) 2015-2018 | 8 |
| 2.2. Bilan de la mise en œuvre de la LMCE | 10 |
| 3. DIAGNOSTIC – CHIFFRES CLES DU RESEAU ROUTIER | 12 |
| 4. APPORT DES PROCESSUS DE CONSULTATION | 17 |
| 5. PRINCIPES ET OBJECTIFS DU PLAN D'ACTIONS DU RESEAU ROUTIER (PARR) 2024-2028 | 19 |
| 5.1. Introduction | 19 |
| 5.2. Principes généraux | 20 |
| 5.3. Objectifs thématiques | 20 |
| 5.4. Hiérarchie du réseau routier | 21 |
| 5.5. Les zones de priorisation définies par la LMCE | 25 |
| 5.6. Axes pour orienter les actions sur le réseau routier | 29 |
| 6. ACTIONS DU PARR 2024-2028 | 31 |
| 7. ACTIONS PORTEES PAR D'AUTRES PLANS D'ACTIONS THEMATIQUES | 50 |
| 7.1. Plan d'actions des transports collectifs 2024-2028 | 50 |
| 7.2. Plan d'actions des mobilités actives 2024-2028 | 51 |
| 7.3. Plan d'actions du stationnement 2024-2028 | 52 |
| 7.4. Plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028 | 52 |
| 8. GOUVERNANCE ET SUIVI | 53 |
| 9. MONITORING | 54 |
| 10. ABREVIATIONS ET SIGLES | 55 |



1. INTRODUCTION

Le plan d'actions du réseau routier procède de **la loi sur la mobilité** du 23 septembre 2016 (L Mob RS/GE H 1 20) qui définit la structure des documents de planification relatifs à la politique publique de la mobilité. Il est ainsi prévu qu'à chaque changement de législature, dans un délai d'un an, 5 plans d'actions thématiques modaux soient soumis par le Conseil d'Etat au Grand Conseil par voie de résolution. Il s'agit des plans suivants:

- Transports collectifs
- Mobilités actives
- Réseau routier
- Stationnement
- Transport professionnel de personnes de marchandises et de services



Les plans d'actions thématiques précisent les études et les projets d'infrastructures que le Conseil d'Etat prévoit de réaliser durant sa période de législature. Ils définissent les actions envisagées et sont accompagnés d'une programmation financière sur la période considérée. Les investissements et les frais de fonctionnement y relatifs sont introduits dans le plan décennal des investissements, respectivement dans le plan financier quadriennal.

La production de ces planifications est prévue de façon transversale et concomitante pour en assurer l'articulation thématique, temporelle et spatiale.

De plus, la loi sur la mobilité précise le principe inscrit dans la **Constitution de la République et canton de Genève** (Cst-GE, RS 131.234) de coordination de la politique globale de la mobilité avec les autres politiques publiques, à savoir les politiques d'aménagement du territoire, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la sécurité.

A ce titre, les planifications directrices cantonales relatives à la mobilité sont cadrées par différentes bases légales fédérales, telles que :

- **la loi fédérale sur les routes nationales** (LRN, RS 725.11) portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales, ainsi que son financement par l'intermédiaire de **la loi fédérale sur les fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération** (LFORTA, RO 2017 6825) prévoyant également un soutien financier fédéral aux infrastructures de transport des agglomérations, conditionné par la présentation de projets d'agglomération;
- **la loi fédérale sur la protection de l'environnement** (LPE, RS 814.01 et ses ordonnances d'application);
- **la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage** (LPN, RS 451).

D'autres bases légales cantonales viennent cadrer le plan d'actions du réseau routier.

La loi sur les routes (L Routes, RS/GE L 1 10) impose l'établissement d'un plan d'actions du réseau routier qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période pluriannuelle et fixe une hiérarchie à trois niveaux : réseau primaire,

secondaire et de quartier (art. 3). **Le règlement d'application portant sur l'organisation du réseau routier** (RORR, RS/GE L 1 10.04) précise qu'il s'agit d'un plan multimodal (art. 5, al. 1), traitant de « tous les modes de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports publics, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied ».

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE, RS/GE H 1 21), adoptée en votation populaire le 5 juin 2016, a permis de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité énoncés à l'article 190 de la Constitution de la République et canton de Genève. Elle définit l'organisation du réseau routier, qui s'appuie sur des axes visant à fluidifier l'ensemble des modes de déplacement et assurer l'efficacité des transports publics, tels que des axes pénétrants par couloir pour accéder aux zones urbaines, la ceinture urbaine (moyenne ceinture) pour passer d'un quartier à l'autre et l'autoroute pour les déplacements de longue distance.

En outre, elle précise les modalités d'exploitation des réseaux de transports du canton en organisant le territoire cantonal en zones, à l'intérieur desquelles sont priorisés les modes doux et les transports publics.

Le plan d'actions du réseau routier est coordonné à toutes les échelles, du transfrontalier, à travers le projet d'agglomération du Grand Genève, jusqu'aux niveaux cantonal et local par le biais du **plan directeur cantonal**, qui fixe les principes de la coordination urbanisation-transports-environnement, et des plans directeurs communaux. A ce titre, la gestion du réseau routier est orientée par de nombreuses planifications touchant à l'environnement et à l'organisation territoriale selon le cadre légal cantonal et fédéral, notamment **la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire** (LaLAT, RS/GE L 1 30). Outre la coordination avec le **projet d'agglomération du Grand Genève**, la planification du réseau routier est donc menée en étroite collaboration avec le département du territoire (DT), en particulier avec :

- **l'office de l'urbanisme (OU)**, en articulant les solutions de mobilités avec la construction de logements, le développement des activités économiques, sociales et culturelles;
- **l'office cantonale de l'environnement (OCEV)**, en veillant à la prise en compte de la protection de l'environnement au stade des concepts de mobilité, à travers des études environnementales stratégiques (EES) et au niveau des projets par des études ou notices de l'impact sur l'environnement (EIE et NIE).

Aussi le plan d'actions du réseau routier est-il également établi en lien avec les planifications suivantes :

- le Plan climat cantonal 2030 de 2^{ème} génération, qui vise la neutralité carbone à l'horizon 2050 et une étape intermédiaire de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre en 2030;
- Environnement 2030, concept cantonal de la protection de l'environnement, qui présente les orientations à long terme de la politique environnementale cantonale;
- le Plan de mesures OPair 2028-2033;
- la stratégie cantonale bruit 2030, déclinée à travers le Plan bruit 2022-2030, faisant notamment référence au Plan des mesures d'assainissement du bruit routier, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41).

Il convient également de noter que le Canton et les communes se partagent la propriété du domaine public. Chaque propriétaire est ainsi amené à développer le réseau routier sur le domaine public qui lui appartient. Dans cette perspective, le propriétaire de la voirie planifie le réseau, projette les aménagements et les réglementations à prévoir, puis les soumet aux autorités compétentes pour autorisation.

Enfin, la démarche des Etats généraux des mobilités (EGM) a permis d'accompagner dès septembre 2023 la production des plans d'actions sectoriels de façon concertée avec la société civile constituée. Les résultats de ce travail de concertation concernant le réseau routier sont présentés dans le présent plan d'actions qui sert de feuille de route au département de la santé et des mobilités (DSM) pour la législature et qui fait suite au précédent Plan d'actions du réseau routier, qui couvrait la période 2015-2018, adopté par le Conseil d'Etat le 29 mars 2017.

2. BILAN DU PRECEDENT PLAN D' ACTIONS

2.1. PLAN D' ACTIONS DU RESEAU ROUTIER (PARR) 2015-2018

Le plan d'actions précédent était constitué de **64 mesures** visant à mettre en œuvre concrètement la hiérarchie planifiée du réseau routier cantonal. Ce total de 64 mesures se décomposait en :

- **53 actions localisées** : il s'agit de projets dont le périmètre est clairement identifié à l'échelle d'un secteur du canton et avec un objectif de concrétisation à court et moyen termes.
- **6 actions transversales** : il s'agit d'actions thématiques et de projets portant sur l'ensemble du canton avec un objectif de concrétisation à court terme.
- **5 actions spécifiques** en lien avec le développement du réseau des routes nationales : il s'agit de mesures portant sur des réalisations à long terme, concernant essentiellement le développement du réseau autoroutier.

S'agissant de ces 5 dernières actions, les projets sont tous au stade des études et sont reconduits en tant que tel dans le présent plan d'actions.

| Nom de l'action | Numéro PARR 2015-2018 | État |
|---|-----------------------|-------------------|
| Elargissement du contournement autoroutier Ouest entre Perly et Coppet | 63 | En cours d'études |
| Amélioration de l'accès de l'aéroport depuis et vers l'autoroute - jonction Genève-Aéroport Ouest liée à l'élargissement du contournement Ouest | 44 | En cours d'études |
| Jonction autoroutière de Versoix | 62 | En cours d'études |
| Réalisation du contournement autoroutier Est (boucllement autoroutier incluant la traversée du lac) | 64 | En cours d'études |
| Amélioration de l'accessibilité au P+R Tuileries, en lien avec le boucllement autoroutier | 51 | En cours d'études |

Tableau 1: Bilan des actions relatives au développement des routes nationales (PARR 2015-2018)

S'agissant des 6 actions transversales, elles sont en majorité réalisées. Le schéma directeur du jalonnement a été élaboré et son déploiement est avancé. Il est prévu qu'il soit finalisé dans le cadre de cette législature (horizon 2025). A noter que le développement d'une plateforme d'information multimodale a été abandonné.

| Nom de l'action | Numéro PARR 2015-2018 | État |
|--|-----------------------|-------------------------|
| Elaboration et déploiement d'une stratégie de régulation des feux tricolores | 55 | Réalisée |
| Renouvellement des équipements de signalisation lumineuse | 56 | Réalisée |
| Mise en place d'un observatoire de l'accidentologie | 57 | Réalisée |
| Développement d'une plateforme d'information multimodale | 58 | Abandonnée |
| Développement d'une centrale régionale de gestion du trafic | 59 | Réalisée |
| Elaboration et déploiement d'un Schéma directeur du Jalonnement routier | 60 | En cours de déploiement |

Tableau 2: Bilan des actions transversales (PARR 2015-2018)

S'agissant des 53 actions localisées, le tableau ci-après en présente l'état d'avancement de manière agrégée.

| Catégorie | Nombre | État | % |
|--|--------|-------------------------|-----|
| Actions localisées / projets d'infrastructures | 21 | réalisées | 40% |
| | 4 | en cours de réalisation | 7% |
| | 25 | en cours d'études | 47% |
| | 3 | abandonnées | 6% |

Tableau 3: Bilan des actions localisés (PARR 2015-2018)

Les principales réalisations concernent :

- La mise en service de **la jonction du Grand-Saconnex** en 2023 et l'ouverture du **tunnel et de la route des Nations** le 22 mars 2024, qui permet d'améliorer l'accessibilité au secteur des Organisations Internationales et, par ailleurs, favorise la requalification de la route de Ferney et le prolongement du tramway vers le Grand Saconnex, actuellement en demande d'autorisation.
- La mise en service de **la chaussée des Cornouillers** en 2021, permettant la desserte multimodale du quartier Belle-Terre à Thônex, avec des voies réservées aux bus.
- **La sécurisation de la route Suisse à Versoix**, par le biais d'aménagements qualitatifs et confortables pour les cycles et les piétons en composant avec des contraintes d'espace et de bâti. Le réaménagement de la route Suisse se poursuit actuellement à Bellevue, figurant parmi les 4 actions en cours de réalisation.
- **L'amélioration de l'exploitation multimodale du U-lacustre** (pont du Mont-Blanc et quais), avec une adaptation de la signalisation lumineuse pour une meilleure coordination des feux tricolores et des aménagements plus confortables pour les modes actifs.
- **Le prolongement du tramway Cornavin-Onex-Bernex**, qui a impliqué la requalification de la route de Chancy sur plus de 2 km et l'aménagement d'un large maille pour les mobilités actives côté Jura de la route.

Les 3 actions abandonnées concernent les liaisons routière (dites L1 et L2) dans le secteur de Genève-Sud, refusées par le Grand Conseil en 2019, et le complément de la jonction Lancy-Sud sur laquelle elles devaient déboucher, ainsi que la réalisation du parking Clé de Rive en lien avec la piétonnisation du centre-ville rive gauche, refusée en votation populaire municipale.

Des études sont actuellement menées par la Ville de Genève pour redéfinir ce projet de piétonnisation. Il figure à ce titre parmi les projets qui sont reconduits dans le cadre de ce plan d'actions, au même titre que la majeure partie des 25 projets en cours d'études recensés dans le tableau ci-avant, dont par exemple le prolongement du tramway des Nations vers Ferney et celui de la ZIPLO vers Saint-Julien, l'insertion de l'axe BHNS Frontenex, ainsi que la réalisation du boulevard des Abarois et de la route de Monfleury.

2.2. BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA LMCE

A partir de 2017, la LMCE a donné lieu à une planification complémentaire du plan d'actions en matière d'organisation et d'exploitation du réseau routier. En mars 2017, concomitamment à l'adoption du plan d'actions précédent, l'Etat a publié un catalogue de plus de 100 actions permettant la mise en œuvre de la loi, dont certaines figuraient déjà dans le plan d'actions, à l'instar du U-Lacustre.

Ces actions ont été déclinées au fil du temps en un programme de 192 mesures et sous-mesures, puis un second programme de mise en œuvre a été publié en février 2021, sous la forme d'une feuille de route pour la période 2021-2023, avec un catalogue synthétique et revisité présentant 168 projets concrets. Près de la moitié de ces mesures ne figuraient pas dans les planifications précédentes et étaient issues de l'évolution des projets et des contextes, à l'instar de la mesure d'interdiction du transit automobile dans le secteur de Bel-Air en faveur de la priorisation du transport professionnel, des transports collectifs et des modes actifs.

Plus que de faire le bilan détaillé de la mise en œuvre de la LMCE, il s'agit ici de rappeler les axes et principes qui ont soutenu ces mesures, faisant le lien logique entre le plan d'actions précédent et celui pour la période 2024-2028. Ils sont au nombre de 8 :

1. **Le déploiement de la ceinture urbaine** : mise en service du U-lacustre, régulation améliorée dans divers secteurs, aménagements sur l'axe Nations-Charmillles (dont suppression du giratoire Giuseppe Motta – Louis-Dunant).
2. **La pacification et la sécurisation des centres urbains** (zone I et II LMCE et traversées de localité) : diverses mesures de modération du trafic et de diminution des nuisances à l'intérieur des quartiers, dont la mise en œuvre de zone 30 km/h (quartier de la Jonction, Thônex, Chêne-Bourg, Sécheron, etc.) et l'amélioration de la sécurité en traversée de localités (Satigny, Russin, Vandoeuvres, Meinier, Soral, etc.).
3. **Le développement de la mobilité active** : 70 km de routes ont été sécurisés pour les cyclistes, dont l'aménagement de 21 km de pistes cyclables et 9 km de bandes cyclables.
4. **L'amélioration de la vitesse commerciale des transports collectifs** : mesures de priorisation des bus comme sur la route de Chancy à l'entrée de Bernex (lignes J et K) et notamment pose de balises ou de pointes de diamant pour favoriser la progression des bus dans divers secteurs.
5. **La régulation du trafic** : nouvelle programmation des feux de circulation sur la ceinture urbaine, gestion adaptative de la circulation avec la centrale de régulation, autorisation des tourner-à-droite vélo aux feux rouges.
6. **La maîtrise et la canalisation des déplacements sur les réseaux routiers pénétrants et structurants** : mesures de contraintes sur les petites douanes, prolongement du tramway sur la pénétrante de Chancy, fluidification et mise en place d'ondes vertes (Malagnou).
7. **Le stationnement et les mesures pour les entreprises et le transport professionnel** : dont la priorisation accrue dans le secteur de Bel-Air,

libération et amélioration de la rotation sur les cases de stationnement livraisons.

8. **La promotion de la multimodalité**, à l'instar de la réservation d'une voie dédiée au covoiturage et aux transports collectifs à la douane de Thônex-Vallard, testée dès octobre 2018 et pérennisée en janvier 2023.

3. DIAGNOSTIC – CHIFFRES CLES DU RESEAU ROUTIER

Le réseau routier représente un linéaire d'environ **1'500 km de routes carrossables** sur le canton. La propriété du domaine public routier est partagée entre plusieurs acteurs : les routes nationales, sous la responsabilité de la Confédération, et les routes cantonales, sous la responsabilité du Canton, représentent respectivement 2% et 18% de ce linéaire, de sorte que la grande majorité du réseau routier, environ 80%, revient à la charge des communes.

Suivant ce qui précède, chaque propriétaire est ainsi responsable du développement et de l'entretien du réseau qui lui appartient. De plus, les communes disposent dorénavant de compétences pour régler la circulation et le stationnement sur le réseau de quartier non structurant, le canton conservant cette responsabilité sur le reste du réseau local. En conséquence, les communes représentent des partenaires privilégiés dans la mise en œuvre de la politique générale des mobilités et de ce plan d'actions du réseau routier en particulier.

Les routes étant le support pour les déplacements de tous les types d'usagers, y compris se déplaçant en transports publics et modes actifs, on recense un certain nombre d'aménagements qui leur sont dédiés, en particulier :

- Environ **130 km de voies réservées aux transports publics urbains**, dont 32 km sont autorisés aux taxis et 24 km aux vélos (sur ces linéaires, 16 km sont autorisés à la fois aux taxis et aux vélos).
- Environ **1'400 km de linéaires d'aménagements cyclables** et de voiries favorables au vélo, représentant un **taux d'équipement proche de 50% des routes carrossables du canton**.

Ce total comprend 24 km de voies bus autorisées aux cycles, 22 km de contresens cyclable, 278 km de pistes cyclables, 229 km de bandes cyclables, 539 km de zones 30 km/h, 325 km de dérogation (par exemple : route interdites aux voitures mais cycles autorisés).

Des analyses complémentaires ont été réalisées pour mettre en perspective l'offre routière à disposition sur le canton, au-delà du linéaire brut de 1'500 km de routes carrossables. Pour cela, ont été exploitées les géodonnées de la statistique fédérale de la superficie, qui fournit des informations détaillées et précises sur l'état et l'évolution de l'utilisation et de la couverture du sol en Suisse.



Figure 1 : photographie et classification de l'utilisation du sol - secteur Meyrin-Aéroport
(Source : OFS - statistique suisse de la superficie)

L'utilisation et la couverture du sol sont déterminées en se basant sur les photographies aériennes de l'Office fédéral de topographie (prises tous les trois à six ans), croisées avec des informations provenant des cartes nationales, des jeux de géodonnées du cadastre officiel, du registre des bâtiments et logements, etc.

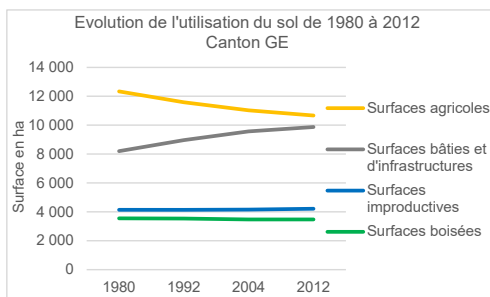


Figure 2a : Evolution de l'utilisation du sol sur le canton de Genève
(Source : OFS - statistique suisse de la superficie)

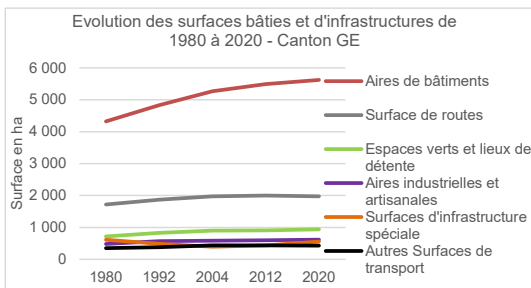


Figure 2b : Evolution des surfaces bâties et d'infrastructures sur le canton de Genève
(Source : OFS - statistique suisse de la superficie)

Le graphique de la figure 2a ci-avant montre que la « ville » (surfaces bâties et d'infrastructures) occupe environ un tiers des surfaces cantonales et grignote de plus en plus les surfaces agricoles, qui restent cependant majoritaires en 2012, occupant environ 40% des surfaces du canton. De ce fait, Genève est le deuxième canton de Suisse le plus urbanisé au prorata de la superficie totale, sans toutefois pouvoir véritablement prétendre au statut de canton-ville comme le canton de Bâle-Ville où plus de 70% des surfaces cantonales sont occupées par du bâti et des infrastructures.

Le graphique de la figure 2b ci-avant détaille l'évolution de ces surfaces bâties et d'infrastructures sur le canton de Genève selon plusieurs typologies, dont les surfaces dédiées au réseau routier.

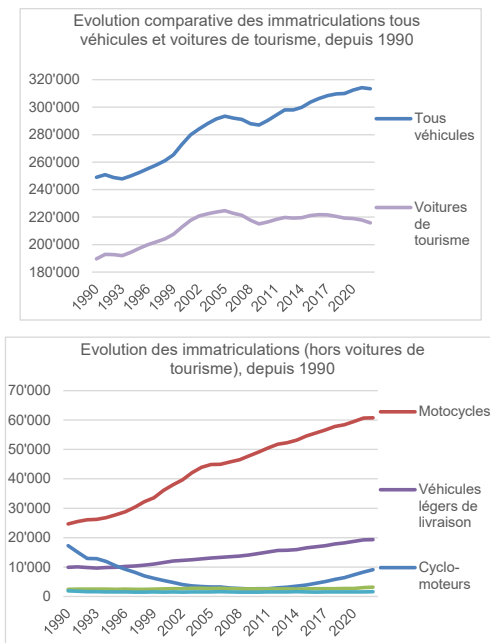
Il apparaît qu'environ **20% des surfaces bâties sont affectées à la route**, taux qui fait de Genève le canton le moins équipé en route de toute la Suisse, à égalité avec Bâle-Ville.

L'essentiel de l'extension urbaine est représenté par la croissance des bâtiments construits. Depuis 1980, les surfaces dédiées à l'habitat, à l'activité industrielle et aux espaces verts (parcs) et de détente ont toutes augmenté de 30% alors que les surfaces routières ont augmenté de 15% dans le même temps. A une échelle plus contemporaine, **le volume des surfaces routières stagne depuis le début des années 2000**, voire même depuis le milieu des années 90 après l'inauguration de l'autoroute de contournement en 1993.

En résumé, le réseau routier est un espace rare, limité et difficilement extensible.

En matière démographique, les dynamiques sont totalement différentes, avec une augmentation du nombre d'habitants sur le canton de Genève d'environ **30% depuis 2000**, corrélé avec la croissance des surfaces d'habitat. Au sein d'une agglomération transfrontalière de près **d'un million d'habitants, 536'000 personnes résident dans le canton de Genève**. Et chacune de ces personnes circule de plus en plus, avec en moyenne **3,6 déplacements par jour et par habitant** en 2015 contre 3,3 en 2000, alors que les déplacements aux frontières ont également augmenté de **45% depuis 2000** (660'000 déplacements quotidiens), traduisant la forte vitalité économique du canton (400'000 postes de travail en 2020). Ces chiffres se traduisent par une occupation accrue du domaine public routier, que se disputent tous les usagers, des piétons aux automobilistes, des cyclistes aux deux-roues motorisés, des transports collectifs aux livreurs.

La statistique des véhicules immatriculés sur le canton de Genève traduit cette **occupation croissante du domaine routier**, bien que la donnée soit partielle car elle ne tient pas compte des véhicules circulant à l'intérieur du canton qui sont immatriculés dans d'autres cantons et dans les pays voisins. Ces derniers sont vraisemblablement aussi en hausse, compte tenu de l'augmentation des flux qui franchissent les frontières cantonales.



Figures 3a et 3b : Evolution du nombre de véhicules immatriculés sur le canton de Genève (Source : OCSTAT)

Les immatriculations tous véhicules confondus sont globalement en hausse, mis à part un ralentissement pendant la période de crise financière mondiale de 2007-2008 (croissance moyenne d'environ 1,5% par an avant 2008 et 0,5% par an après 2008). Les voitures de tourisme constituent l'essentiel du parc immatriculé en 2022 (70% de l'ensemble des immatriculations) et leur nombre est globalement en stagnation depuis la crise économique, voire décroît légèrement depuis 2016 (tendance confirmée par les derniers chiffres 2023). Cette stagnation relative s'explique par le fait que le nombre d'habitants et de ménages augmente, comme chiffré précédemment, malgré la tendance marquée de baisse du taux de motorisation des ménages.

En dehors des voitures de tourisme, la tendance est donc à la croissance du nombre d'immatriculation. Elle **est particulièrement marquée pour les deux-roues motorisés** (motocycles), dont l'attrait ne se dément pas au regard de la saturation croissante du réseau routier et des conditions de stationnement facilitées (+2% par an en moyenne depuis 2004). **Les véhicules de livraison légers suivent la même tendance** alors que les immatriculations des cyclomoteurs (jusqu'à 50 cm³ et 30 km/h) ont d'abord radicalement diminué avant d'augmenter à nouveau depuis 2010, correspondant à **l'essor des vélos électriques rapides** qui entrent dans cette catégorie.

La pression sur le réseau routier se fait de plus en plus forte, alors que l'espace de voirie est limité et que le territoire urbain genevois est le plus dense de Suisse : la ville de Genève est deux fois plus dense que la ville de Bâle et trois fois plus que la ville de Zurich.

Les surfaces au sol dédiées aux transports sont de l'ordre de 10 m² par habitant et par emploi en ville de Genève, soit 50% de moins qu'en ville de Zurich et 65% de moins qu'en ville de Bâle. Cet écart s'accroît dès lors que sont considérées les infrastructures souterraines, plus nombreuses à Bâle et Zurich.

La traduction la plus visible concerne **la saturation** de l'autoroute de contournement, qui s'est manifestée dès sa mise en service et s'étend maintenant sur plusieurs heures quotidiennement. Alors que cette infrastructure a été conçue avec un objectif de performance et de canalisation du trafic, la circulation déborde largement sur les réseaux cantonal et local, provoquant un engorgement généralisé.

De nombreux événements diminuent par ailleurs la disponibilité du réseau : les chantiers d'un canton qui construit beaucoup, les événements et manifestations d'un canton tourné vers l'international, mais aussi de nombreux accidents qui bloquent des voies de circulation. En effet, toujours au titre des comparaisons entre cantons suisses, le Canton de Genève est, avec Bâle-Ville, le territoire où ont lieu le plus d'accidents avec victimes en proportion de l'espace disponible pour la circulation. Outre les blessures et décès occasionnés, il est avéré que ces accidents contribuent à l'aggravation de la **saturation chronique du réseau**, même s'il reste difficile de produire une mesure chiffrée pour étayer ce constat.

Le **bilan socio-économique et les effets induits** de cette congestion sont difficiles à évaluer, comme cela est plus généralement le cas pour déterminer les coûts et bénéfices indirects des transports dans leur globalité. Pour autant, il est acquis que la congestion paralyse les transports de marchandises et freine les activités économiques, tout en provoquant des coûts directs en matière de temps perdu et de consommation d'énergie et un impact sur la santé et l'environnement par les effets du bruit et des gaz d'échappement.

Dès lors, il apparaît nécessaire de rechercher **une meilleure efficacité en matière de fluidité des déplacements**, en particulier pour le transport professionnel, les transports collectifs et les modes actifs. Le développement des réseaux et systèmes de transport ne doit pas être considéré seulement en tant que source de nuisances, comme en témoigne l'importante contribution des transports collectifs au produit intérieur brut et les bénéfices engendrés pour l'ensemble de la société par la marche et la pratique du vélo.

4. APPORT DES PROCESSUS DE CONSULTATION

Le DSM a organisé en septembre et octobre 2023 les Etat généraux des mobilités (EGM), soit une large consultation sur le thème des déplacements dans l'optique d'élaborer les plans d'actions des mobilités.

Près de 180 personnes représentant la société civile ont été invités à participer à deux réunions d'échanges et de co-construction les 1er septembre et 17 octobre 2023. Dans un premier temps, il s'est agi d'établir un diagnostic prospectif partagé sur la situation actuelle de la mobilité à Genève. Lors de la seconde journée, les participants ont eu l'occasion de travailler avec les services de l'administration à identifier des solutions à intégrer dans les plans d'actions et pouvant être mises en œuvre dans le cadre de cette législature. Les résultats de ces concertations ont conduit au présent plan d'actions du réseau routier (PARR) 2024-2028.

Les participants se sont accordés sur les points suivants :

- les réseaux supportent une charge inadaptée entraînant une **congestion croissante**;
- le besoin d'agir en trouvant **un équilibre entre les différents utilisateurs de la route fait consensus**;
- **une approche par usager** qui prévoirait de **diminuer le trafic automobile des pendulaires** au profit de la **réservation d'espace aux transports professionnels, piétons, cyclistes et transports collectifs** (par opposition à une approche de priorisation par mode de déplacement qui ne fait pas consensus);
- **la santé et les vulnérabilités des différents usagers** du réseau routier doivent être mieux prises en compte;
- les conséquences, sur les réseaux et systèmes de transport, d'un espace contraint et d'un environnement « fini » impliquent **un devoir d'économie**.

L'élaboration du PARR 2024-2028, comme celui des autres plans d'actions thématiques, s'est nourri de ce processus de consultation avec la société civile, enrichi par les propositions du Forum Citoyen de Genève, démarche citoyenne mise en œuvre en 2020, et les recommandations de la Cour des comptes (rapport n°185 du 16 octobre 2023) issues de l'audit sur les mesures d'accompagnement du Léman Express (LEX).

Une synthèse des éléments provenant de ces différentes démarches de concertation est proposée dans le tableau ci-après.

| | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
|--|-----|---------------|------------------|
| Améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport en mettant en œuvre la LMCE, qu'il est nécessaire de clarifier | | | |
| Améliorer la qualité de vie par l'aménagement d'un espace public de qualité | | | |
| Garantir l'accessibilité socio-économique et l'approvisionnement de l'agglomération | | | |
| Rééquilibrer l'espace public en faveur des transports professionnels, des transports collectifs (TC) et des modes actifs (MA), en diminuant l'espace dévolu au trafic individuel motorisé (TIM) en particulier des pendulaires | | | |
| Réserver des voies de manière à prioriser le covoiturage et les transports professionnels | | | |
| Etendre les zones de priorisation introduites par la LMCE dans les centres urbains | | | |
| Assurer la sécurité routière pour toutes les formes de mobilité | | | |
| Travailler selon une vision globale à l'échelle du Grand Genève | | | |
| Innover par le biais de projets-pilotes et de tests | | | |
| Co-construire et concerter les projets | | | |

Tableau 4: Apports des Etats généraux des mobilités, du forum citoyen et de l'audit de la cour des comptes

5. PRINCIPES ET OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS DU RESEAU ROUTIER (PARR) 2024-2028

5.1. INTRODUCTION

Le PARR 2024-2028 définit les études et réalisations en matière d'organisation, d'exploitation et d'infrastructures routières multimodales, traduisant l'action de l'Etat en réponses concrètes et opérationnelles pour la législature en cours. Plus précisément, ce plan propose des actions thématiques et des projets dont la finalité est de renforcer la sécurité et la fluidité de toutes les formes de déplacements sur les routes, pour répondre aux besoins de la population et de l'économie, conformément au programme de législature adopté par le Conseil d'Etat qui oriente l'action transversale entre les politiques publiques.

A la différence des autres planifications, consacrées à un seul mode de déplacement ou une seule thématique, ce plan d'actions est par essence multimodal et donc transversal : il concerne tous les usagers qui circulent et stationnent sur le domaine public routier. Les orientations du plan d'actions s'inscrivent en cohérence avec la stratégie de mobilité générale qui repose sur les axes suivants :

- Réduire la part du trafic individuel motorisé dans les déplacements.
- Offrir des alternatives pour sortir de la dépendance à la voiture individuelle motorisée.
- Accompagner les évolutions technologiques du parc de véhicules publics et privé.
- Induire, motiver et accompagner les changements de comportement.

Bien que la définition de la stratégie de mobilité soit une compétence cantonale, la mise en œuvre de ce plan ne pourra se faire par le Canton seul. En effet, le Canton partage avec les communes la propriété et la réglementation du domaine public en matière de voirie local, alors que la Confédération reste compétente en matière de construction, d'exploitation et d'entretien des routes nationales. Ces responsabilités partagées invitent toutes les collectivités à entretenir une coopération saine pour trouver et déployer des solutions pragmatiques et efficaces. Cette coopération doit s'affirmer d'autant plus dans le contexte de l'agglomération transfrontalière, avec les autorités du Grand Genève. L'office cantonal des transport (OCT) se présente comme un partenaire privilégié pour faciliter, accompagner, voire coordonner les démarches aux différentes étapes de planification, de réalisation et de réglementation du réseau routier.

Dans cette même logique, ce plan d'actions invite à favoriser le dialogue à tous les instants et tous les niveaux, en renforçant notamment la concertation avec la société civile (associations faitières, locales, riverains) à toutes les étapes des projets. C'est une condition indispensable pour minimiser les risques d'opposition et éviter des procédures qui s'éternisent et paralysent le déploiement des solutions. Une plus grande agilité et flexibilité doivent aussi être privilégiées dans la recherche de réponse à l'évolution des besoins, notamment par le biais de tests et de projets-pilotes, ou en termes d'adaptation de l'exploitation du réseau routier en cas de pénurie d'énergie.

5.2. PRINCIPES GENERAUX

Sur la base des apports issus des consultations, les principes généraux suivants ont été définis pour le PARR 2024-2028 :

1. **Structurer la circulation automobile en concentrant les flux majeurs sur les axes tangentiels** (autoroute, ceinture urbaine), de sorte à **réduire le trafic automobile, en particulier des pendulaires**, qui pénètre et transite dans les centres urbains.
2. **Améliorer la sécurité pour tous les usagers**, c'est un enjeu fondamental, à la fois commun à tous les plans d'actions des mobilités et spécifique au réseau routier en matière d'aménagement de l'infrastructure. Il s'agit en particulier d'améliorer la sécurité des modes actifs, dont les usagers sont les plus vulnérables.
3. **Améliorer la fluidité des déplacements, en particulier ceux des transports professionnels et des transports collectifs**, en priorisant les flux selon les principes fixés par la LMCE, notamment par une régulation adaptée. Il est particulièrement nécessaire d'améliorer la vitesse commerciale des transports collectifs, qui est parmi les plus faibles en Suisse, par une priorisation dans le trafic et l'aménagement de voies réservées sur l'emprise routière.
4. **Lutter contre le bruit routier**, de manière à mieux protéger la population contre les nuisances du trafic.
5. **Promouvoir le covoiturage et la mobilité partagée et soutenir le déploiement de solutions concrètes**, sans exclure de mode de déplacement a priori, de sorte à privilégier une économie d'espace consommé sur les réseaux par les véhicules occupés par le conducteur, seul, et par les véhicules ventouses monopolisant les places de stationnement durant une grande partie de la journée.

5.3. OBJECTIFS THEMATIQUES

Ces principes généraux ont ensuite été détaillés en objectifs thématiques.

Garantir l'attractivité multimodale de l'ensemble de l'agglomération pour répondre aux besoins du plus grand nombre:

1. Structurer la circulation automobile en améliorant l'efficacité du réseau tangentiel et en restreignant l'accès des pendulaires au centre-ville.
2. Garantir l'accessibilité du trafic professionnel aux différents secteurs de l'agglomération.
3. Favoriser les modes de déplacement les plus rapides et efficaces.

Assurer la sécurité de tous les modes de déplacements

1. Apaiser la circulation dans les zones LMCE (quartiers du cœur de l'agglomération et les traversées de villages).
2. Développer les aménagements améliorant la sécurité des usagers et notamment des plus vulnérables.

Préserver les secteurs densément habités des nuisances du trafic et améliorer la qualité de vie

1. Apaiser les vitesses de circulation pour réduire les nuisances sonores et fluidifier le trafic.
2. Diminuer les charges de trafic, en particulier le transit, dans l'hypercentre et les centres urbains et les reporter sur des axes structurants (autoroute, ceinture urbaine, etc.).
3. Créer des interfaces multimodales efficaces, attractives et conviviales, favorisant le transfert modal.
4. Développer des aménagements de l'espace public qui favorisent la qualité de vie dans les quartiers.

5.4. HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER

Le principe d'une hiérarchisation du réseau routier est institué par la loi sur les routes (L Routes, RS/GE L 1 10), précisant à son article 3 qu'une carte est établie à cette fin. C'est le plan d'actions du réseau routier qui présente cette carte, ce qui permet de la mettre à jour de manière périodique pour tenir compte de l'évolution du contexte territorial et des projets de création et d'aménagement de routes. Par ailleurs, l'article 3 précise le rôle de la hiérarchie :

Art. 3 Principes

¹ La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport, ainsi que ceux du transport professionnel.

² Elle tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport.

³ Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin.

Il est ainsi utile de souligner le fait que la **hiérarchisation du réseau routier est un instrument à portée multimodale** et ne s'applique pas seulement à la circulation automobile. Cette dimension multimodale est aussi confirmée dans l'article 3A qui précise les trois niveaux fonctionnels de cette hiérarchie selon des « échanges » à assurer de manière non limitative à la circulation automobile, en englobant donc tous les modes de déplacements.

Art. 3A Définition

¹ Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure.

² Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.

³ Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.

Les voies du réseau primaire ont ainsi vocation à relier les grands secteurs de l'agglomération et délimite le territoire cantonal en zones qui doivent être protégées du transit. Elles ont donc pour fonction de **canaliser les déplacements en transit et d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération** ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure.

Les voies du réseau secondaire permettent d'accéder à l'intérieur des secteurs délimités par les routes primaires. Elles délimitent elles-mêmes des mailles territoriales

plus fines : des quartiers à l'intérieur des villes ou des zones en campagne. Les voies du réseau secondaire ont donc une **fonction collectrice pour l'ensemble des déplacements en provenance des quartiers et de liaisons inter-quartiers**.

Par conséquent, le réseau primaire et le réseau secondaire constitue un **réseau routier de base** qui structure le territoire, par opposition au réseau de quartier constituant un réseau de voies d'intérêt local, qui a pour fonction d'**assurer la desserte des habitations et des activités**.

Il est possible de rapprocher cette notion de réseau routier de base avec la notion de **routes affectées à la circulation générale**, récemment introduite par le droit fédéral dans la version du 1^{er} janvier 2023 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR, RS 741.21). Elle indique qu'il s'agit de routes conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à assurer un écoulement efficace du trafic en permettant des transports sûrs, performants et économiques (OSR art. 1, al. 9).

La notion de trafic motorisé englobe à la fois le trafic privé et public, c'est-à-dire non seulement la circulation automobile, mais aussi les flux de marchandises et les transports collectifs. A ce titre, la loi sur les routes traduit déjà, à l'alinéa 3 de l'article 3B, l'**affectation des lignes principales de transports collectifs sur le réseau routier de base**, toujours dans une dimension multimodale, et ce dans un objectif d'efficacité et de performance de ces lignes de bus et de tramway :

Art. 3B Organisation

³ Les lignes de transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire.

C'est pourquoi le développement de lignes de bus à haut niveau de service et de lignes de tramway est tout à fait cohérent tant sur le réseau secondaire que sur le réseau primaire. C'est notamment le cas de la **ceinture urbaine** où ont été mises en service les lignes TOSA 22 et 23 et où **est actuellement étudiée la faisabilité d'insérer une ligne tangentielle de tramway** à la prochaine étape de développement post-2030 (tracé en cours de définition).

Précisions sur la notion de transit

Il est souvent fait référence à la notion de « trafic de transit » dès lors que l'on s'intéresse aux fonctions des voiries. Dans les faits, cette notion est intrinsèquement liée au périmètre auquel elle se rapporte et désigne les véhicules qui traversent ce périmètre sans toutefois s'y arrêter. Au contraire, le « trafic d'échange » ou encore le « trafic d'accès » est à l'origine ou à la destination de ce périmètre, tandis que le trafic interne possède son origine et sa destination au sein de ce périmètre.

Il n'est pas rare qu'un riverain qualifie des véhicules qui accèdent à un quartier depuis un autre quartier de « trafic de transit » de manière incorrecte, puisqu'il s'agit dans les faits d'un « trafic d'échange » en lien avec son quartier.

Evolutions de la hiérarchie du réseau routier à l'horizon 2028

La hiérarchie du réseau routier, présentée sur la carte de synthèse (figure 6 ci-après), prend en compte les actions de ce plan. Elle est donc projetée à l'horizon 2028 et sa structure globale évolue sensiblement.

En effet, cette mise à jour introduit **des modifications découlant de la réalisation de divers projets** de nouvelles routes et de réaménagement de routes envisagée d'ici la fin de la législature (à minima début des travaux planifiés avant fin 2028). **Elle poursuit**

également la mise en cohérence avec la LMCE initiée lors du plan d'actions du réseau routier 2015-2018, qui avait veillé à coordonner le contenu des deux cartes : celle de la hiérarchie et celle associée à la LMCE.

Les évolutions liées à la mise en œuvre des projets routiers

De nombreux secteurs voient la mise en service d'infrastructures majeures à l'horizon 2028 qui entraîne une adaptation locale de la hiérarchie. De manière non exhaustive, cela concerne les projets suivants :

- La mise en service en mars 2024 de la **route des Nations** offre une structure d'accessibilité de type réseau primaire depuis la jonction autoroutière du Grand Saconnex jusqu'à la ceinture urbaine par l'avenue de la Paix, requalifiée en 2023. Elle permet la requalification de la route de Ferney dans le cadre du prolongement du tram des Nations au Grand-Saconnex à l'horizon 2027, amenant des déclassements en réseau secondaire et de quartier de plusieurs tronçons routiers sur la route de Ferney et la route de Colovrex.
- La réalisation du **boulevard des Abarois** prévue à la fin 2026 garantit l'accessibilité multimodale au Grand Projet Bernex par un axe du réseau primaire, devant remplacer, au terme de sa réalisation complète à un horizon plus lointain, la route de Chancy qui remplit cette fonction actuellement.
- **La requalification multimodale de la route de Saint Julien et la réalisation de la route d'évitement de Perly, dans le cadre du prolongement du tramway jusqu'à Saint Julien** à l'horizon 2027, amène un déclasserement de cette pénétrante, visant à maîtriser le trafic entrant dans le canton et favoriser le transfert modal.
- **L'axe fort en transports collectifs entre Genève, Vernier et la ZIMEYSAVER** engendre un déclasserement en réseau secondaire de la rue Voltaire, la rue de Lyon et l'avenue de Châtelaine à l'horizon 2027.
- **La requalification multimodale du secteur de Cornavin** à l'horizon 2028, comprenant des modérations de trafic et la réorganisation du maillage du tramway entre le boulevard James Fazy et la rue des Terreaux-du-Temple entraîne de nombreux déclassements en réseau de quartier, en particulier de la place Cornavin, de la place de Montbrillant, de la rue des Terreaux-du-Temple et de la rue Albert-Richard.
- Le démarrage des travaux de la **route de Montfleury** à fin 2028, en lien avec la demi-jonction de Vernier-Sud, garantit l'accessibilité du Grand Projet ZIMEYSAVER par ce nouvel axe du réseau primaire, accompagné d'une forte restructuration du réseau routier avec le déclasserement en réseau secondaire de la route de Peney, de la route du Nant d'Avril et de la route de Vernier.

Les évolutions liées à la mise en cohérence du réseau routier avec la LMCE

En 2016, le vote de la LMCE concomitant à l'adoption du plan d'actions du réseau routier 2015-2018 avait contraint à faire cohabiter ces deux outils de gestion du réseau. La révision du plan d'actions a pour objectif d'asseoir la cohérence de la hiérarchie des routes avec la LMCE en « fusionnant » la carte associée à la LMCE et celle de la hiérarchie. Cela doit permettre de présenter de façon claire l'organisation du réseau routier et les fonctions des différents axes.

La LMCE a introduit la notion d'axes structurants permettant de préciser la fonction assignée au réseau routier en fonction des zones de priorisation des modes :

- A l'intérieur des zones I et II, le réseau routier structurant a vocation à assurer l'accessibilité des quartiers. Il n'a ainsi pas vocation à accueillir le trafic de transit; à terme, le trafic routier sur ce réseau structurant diminue.
- En dehors de ces zones, le réseau routier structurant a vocation à assurer des échanges fluides pour le trafic routier et les transports publics. Il a vocation à accueillir tout type de trafic et structure ainsi l'accessibilité du canton.

A l'extérieur du centre-ville, le réseau structurant est exclusivement constitué d'axes du **réseau primaire**, organisé dans une logique « radio-concentrique » regroupant :

- **L'autoroute A1**, qui canalise le trafic longue distance (national et international) mais aussi le trafic d'échange à l'échelle de l'agglomération, en contournant les zones urbaines.
- **Un axe pénétrant pour chacun des grands couloirs de déplacement** de l'agglomération, connectés à l'autoroute et se rabattant sur la ceinture urbaine. Ces axes permettent notamment d'accéder aux différents parkings-relais P+R du canton ainsi qu'aux parkings situés en périphérie de la zone II centrale.
- **Des axes constituant « une ceinture urbaine »**, qui a vocation à contourner le centre-ville pour mettre en place une logique « d'accessibilité par poches » contribuant notamment à supprimer le trafic de transit du centre et de l'hypercentre du canton.

Carte associée à la LMCE

Hiérarchie 2018

Hiérarchie 2028



Figure 4 : Mise en cohérence de la hiérarchie du réseau routier avec la classification LMCE

A l'intérieur de la ceinture urbaine, la carte LMCE précise que le réseau structurant devient réseau d'accessibilité. Il est actuellement classé selon des niveaux hiérarchiques divers, principalement primaires mais aussi secondaires selon la hiérarchie de 2018.

Comme cela est représenté sur la figure 4 ci-avant, les modifications de la hiérarchie visent donc à rationaliser ce réseau. Suivant la définition de la carte LMCE et selon les prescriptions de l'article 7 de la loi, **ce réseau structurant d'accessibilité a vocation à être systématiquement classé en réseau secondaire**.

En effet, conformément aux rappels précédents à la loi, le réseau secondaire doit canaliser le trafic accédant à l'intérieur de la ceinture urbaine et supporter le trafic d'échange entre les quartiers du centre-ville. Cette modification est également cohérente avec la **restriction du trafic de transit en zone II** selon la LMCE et avec les principes généraux consistant à **limiter le trafic pendulaire pénétrant dans les centres urbains**, tout en maintenant l'accessibilité du transport professionnel et dans la recherche d'un meilleur partage de la voirie entre les usagers.

Il est aussi utile de rappeler que le réseau secondaire constitue, avec le réseau primaire, un réseau routier de base, à rapprocher de la notion de routes affectées à la circulation générale introduite récemment dans le droit fédéral. A ce titre, il est nécessaire de garantir sur ce réseau secondaire un écoulement efficace du trafic motorisé privé et public, en accord avec l'article 7 alinéa 4 de la LMCE. C'est à cette condition que peuvent être mises en œuvre des mesures visant à protéger les centres urbains de la percolation du trafic à travers le réseau de niveau inférieur (réseau de quartier).

Au-delà, **d'autres axes sont maintenus en réseau secondaire** en plus des axes du réseau d'accessibilité en zone II à l'intérieur de la ceinture urbaine, de manière à garantir un maillage cohérent pour accéder à tous les quartiers du centre-ville. **Tous les autres axes sont classés en réseau de quartier.**

En zone I, **tous les axes de la zone I sont également classés en réseau de quartier à l'horizon 2028.** Ces principes sont conformes avec l'article 7 de la LMCE, qui prescrit qu'en zone I sont priorités les transports collectifs et les modes doux, alors que l'accès par les autres modes est fortement restreint, et en zone II le trafic de transit, qui doit être canalisé sur le réseau primaire, est fortement restreint.

La seule dérogation à ces principes appliqués à l'intérieur de la ceinture urbaine concerne le **maintien en réseau primaire de la voie centrale de la route des Jeunes**, qui fait partie du réseau des routes nationales sous la responsabilité de la Confédération. **La route du Grand Lancy**, qui permet de reboucler sur la ceinture urbaine au droit du Pont de Lancy est en conséquence **maintenue en réseau primaire** également. Un déclassement de ces axes pourra être envisagé à un horizon ultérieur selon les réflexions relatives à un déclassement de l'autoroute qui débouche en centre-ville.

5.5. LES ZONES DE PRIORISATION DEFINIES PAR LA LMCE

Outre la définition des modalités d'exploitation coordonnée des différents réseaux de transports, la LMCE a introduit deux types de zones au sein desquelles les mobilités douces et les transports publics sont priorités. En zone I, correspondant actuellement essentiellement à « l'hypercentre », l'accès par les autres modes de transport est restreint, tout en restant garanti pour les habitants et le transport professionnel. En zone II, couvrant les centralités urbaines denses du canton, le trafic de transit est fortement restreint.

Le législateur a prévu dans l'article 6 de la LMCE, à son alinéa 2, que la carte définissant ces zones et la ceinture urbaine, destinées à évoluer dans le temps, soit intégrée au plan d'actions du réseau routier. En conséquence, ce plan d'actions présente des extensions de la zone II, tenant compte du dynamisme et de l'évolution territoriale du canton depuis l'élaboration de la première carte en 2016. Pour cela, les périmètres des zones LMCE sont intégrés dans la carte de synthèse à l'horizon 2028 (figure 4 ci-après), superposés à la hiérarchie du réseau de manière à en garantir la cohérence. Les périmètres seront ainsi réévalués à chaque mise à jour du PARR.

Il s'agit de tenir compte de manière réaliste et pragmatique des potentiels d'extension et de densification urbaines issues des nombreuses réflexions menées depuis 2016 avec le département du territoire. Ainsi, il apparaît pertinent d'ajouter certaines traversées de localités, soit pour des raisons d'uniformité avec le bâti existant, soit en relation avec de nouveaux projets de transports collectifs et de mobilité douce ou encore de sécurité. Afin de renforcer cette cohérence, certains secteurs densément urbanisés de ces communes nécessitent ainsi un traitement en zone II.

Concrètement et pour exemple, la zone urbaine est étendue entièrement à l'intérieur de la ceinture urbaine incluant le quartier de Praille-Acacias-Vernets (PAV), les abords des gares de Lancy-Pont-Rouge et de Lancy-Bachet, ainsi que les quartiers de Concorde, Vieusseux/ Franchises.

Pour des raisons de cohérence en matière de densité urbaine et afin d'accompagner le développement du tram des Nations, la zone dense du Petit-Saconnex est également incluse dans cette extension.

Pour les quartiers à fort développement, comme la Gradelle, Grange-Canal, Chevillarde, l'Étang ou le long de l'avenue Louis-Casaï, la réalisation de nombreux plans localisés de quartiers (PLQ) rend nécessaire la mise en œuvre de mesures de pacification et de sécurisation des modes doux, entraînant également un classement en zone II. Ces extensions sont coordonnées avec l'office de l'urbanisme (OU).

L'évolution du périmètre des zones a été également coordonnée avec les communes concernées. Des extensions supplémentaires ont été évaluées suite à leur demande et certaines d'entre-elles ont été intégrées, en particulier à Vernier et Meyrin (secteur Cointrin, Lignon), à Lancy et Plan-les-Ouates (Place du 1^{er} Août, La Chapelle) et à Bernex (Vailly et abords de la rue de Bernex).

Certaines demandes de modifications n'ont pas été intégrées, en raison d'une maturation insuffisante au regard de l'horizon de ce plan d'actions à 2028. C'est par exemple le cas du secteur des Deux Eglises à Onex, qui est au bénéfice d'une modification de zone d'affectation avec un potentiel de densification à l'horizon 2050. La Ville de Genève a également demandé des extensions de la zone I, qui ont été jugées incompatibles dans la temporalité de ce plan d'actions et qui nécessitent d'être approfondies dans le cadre d'une réflexion globale intégrant la problématique du stationnement et développant les principes d'accessibilité.

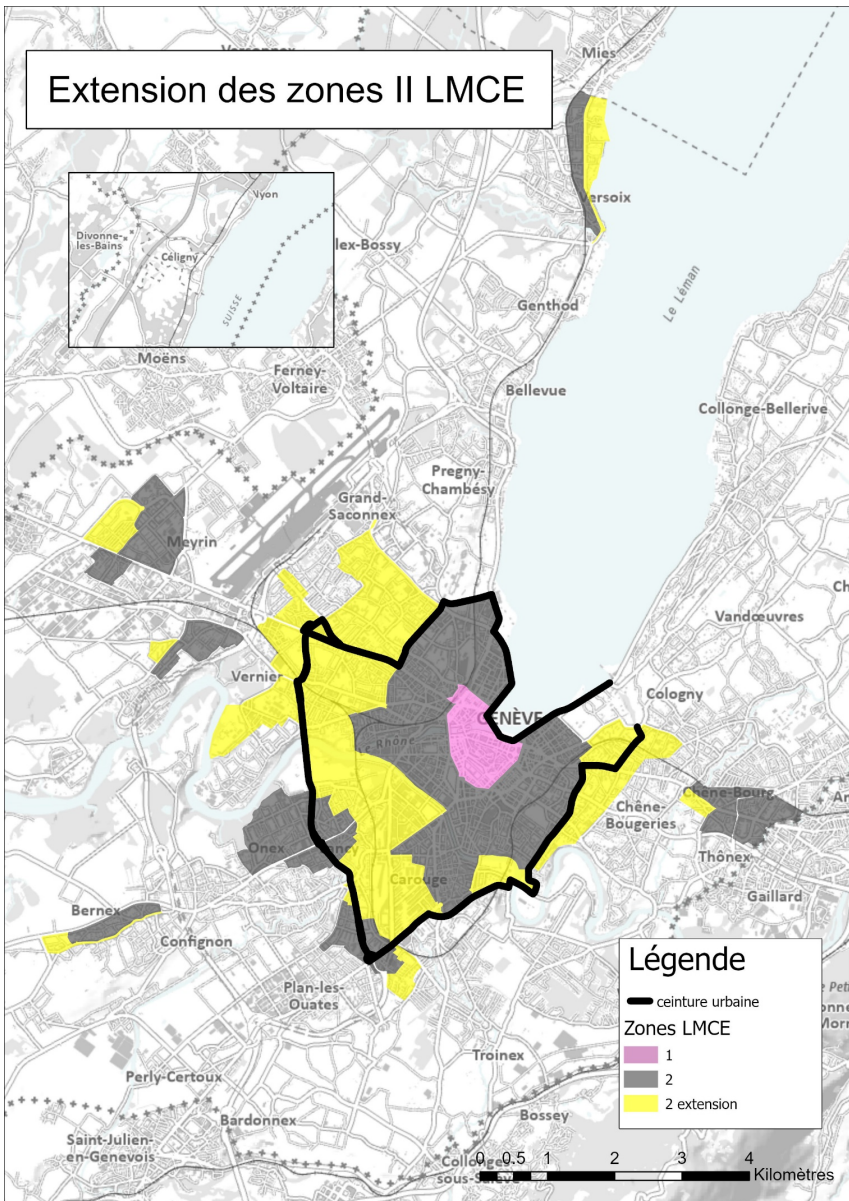


Figure 5 : Carte de l'extension des zones II LMCE

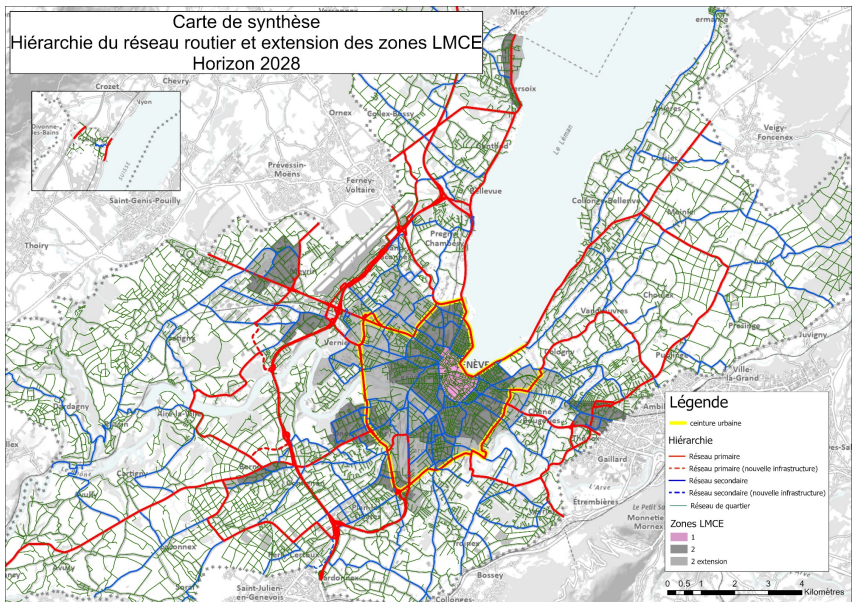


Figure 6 : Carte de synthèse de la hiérarchie du réseau routier et du périmètre des zones LMCE à l'horizon 2028

5.6. AXES POUR ORIENTER LES ACTIONS SUR LE RESEAU ROUTIER

En déclinaison des grands principes et des objectifs thématiques, cinq axes relatifs à l'organisation du réseau routier ont été définis pour orienter les actions présentées dans ce plan, en cohérence avec les évolutions de la hiérarchie et du périmètre des zones II LMCE.

Le dessin d'une hiérarchie et de périmètres de zones de priorisation n'est pas une fin en soi. Il s'agit d'outils qui permettent d'offrir les conditions nécessaires à la mise en œuvre des mesures portées par ce plan, en particulier les projets d'aménagement des routes en cohérence avec les fonctions qu'elles doivent remplir et les principes de priorisation qu'elles doivent favoriser.

C'est pourquoi les cinq axes d'action suivants ont été définis, de manière à poursuivre la mise en œuvre de la LMCE, clarifiée à cette occasion.

1. **Poursuivre l'amélioration de la ceinture urbaine** dans les secteurs où cela reste possible (Avenue de l'Ain, Pailly, etc.) en tenant compte des limites de l'infrastructure et du contexte urbain dans lequel elle s'inscrit, en particulier en veillant à limiter les nuisances. L'enjeu consiste à renforcer sa lisibilité et son attractivité multimodale, dans l'objectif de préparer le déploiement futur de nouvelles lignes tangentielles de tramway.
2. A l'intérieur de la ceinture urbaine, **articuler la réglementation du trafic sur le réseau routier secondaire de manière cohérente et coordonnée**, en lien avec le développement des infrastructures passant par l'optimisation de la ceinture urbaine, les projets d'aménagements en faveur des transports collectifs et des modes actifs.
C'est ainsi que les restrictions de circulation dans le secteur Cornavin sont projetées à l'horizon 2028, en coordination avec les chantiers de la gare souterraine planifiés en 2029, ainsi que les projets de réorganisation des lignes de transports collectifs du pôle Cornavin.
3. A l'intérieur de la ceinture urbaine et des zones LMCE, **encourager et accompagner les communes à mettre en œuvre la loi, en pacifiant la circulation à l'intérieur des quartiers**. Cela concerne majoritairement des mesures à mettre en œuvre sur le réseau de quartier, qui relève de compétences communales.
4. A l'extérieur des zones LMCE, **maintenir le nombre de voies de circulation, sans réduction d'emprise routière** étant donné la rareté de l'espace routier. En matière de partage de la voirie, des réaffectations de voie ne peuvent être envisagées que dans l'objectif de favoriser des projets structurants en faveur des transports collectifs et des modes actifs (infrastructures planifiées ou en cours de réalisation), voire en faveur d'une restitution en surfaces d'assolement en fonction des possibilités.
5. **Garantir l'évolutivité de la ceinture urbaine**, sur laquelle les marges de manœuvre sont faibles et qui constitue actuellement une réponse nécessaire mais imparfaite (contraintes foncières, nuisances). En particulier, le trafic canalisé sur la ceinture a vocation à être reporté à plus long terme sur l'autoroute de contournement, qu'il est nécessaire d'élargir.

Ces cinq principes sont interdépendants et s'articulent ensemble de manière à améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport :

L'amélioration de la ceinture urbaine permet de renforcer le contournement du centre-ville pour mettre en place **une logique « d'accessibilité par poches »** contribuant notamment à supprimer le trafic de transit du cœur d'agglomération.



A l'intérieur de la ceinture urbaine, **le réseau secondaire** constitue l'armature d'accessibilité des quartiers, **son attractivité doit être maintenue et renforcée**, de manière à éviter que le trafic ne percole sur le réseau de quartier. Cela passe par, outre la restriction du transit, la limitation du trafic pendulaire et l'encouragement à l'autopartage, grâce à des actions aux frontières ainsi que sur l'offre de stationnement dans les entreprises et des mesures d'incitation, par le développement de nouvelles offres de transports publics, notamment transfrontalières, et des aménagements en faveur des mobilités actives.



Cette convergence d'actions **contribue à fluidifier les déplacements des autres usagers**, en particulier pour le transport professionnel, et permet de mettre en œuvre les principes de priorisation des transports collectifs et des modes actifs selon la LMCE. La régulation lumineuse est adaptée en conséquence



A l'intérieur de la ceinture urbaine, **des plans de circulation sont mis en œuvre à l'intérieur des quartier**, en complément de la logique d'accessibilité par poche, de manière à **pacifier la circulation** au profit d'une **meilleure qualité de vie** pour les habitants.

6. ACTIONS DU PARR 2024-2028

Le PARR 2024-2028 consiste en 14 actions qui répondent aux objectifs thématiques listés ci-avant :

1. Réaliser les infrastructures routières multimodales pour accompagner le développement urbain / économique et desservir les nouveaux quartiers / zones industrielles.
2. Poursuivre le déploiement de la ceinture urbaine dans les derniers secteurs d'amélioration (Casaï-Pailly-Meyrin, av. de l'Ain, av. de la Paix, Pont de Lancy, Bout-du-Monde, av. de l'Amandolier) pour renforcer son attractivité.
3. Renforcer la fluidité des déplacements en réduisant le trafic automobile des pendulaires, en développant les offres et les réseaux selon la LMCE et en adaptant la régulation lumineuse.
4. Encourager et accompagner les communes à la sécurisation et la pacification des quartiers (zones I et II et traversées de localité).
5. Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit et améliorer la fluidité.
6. Poursuivre le déploiement de la stratégie de régulation du trafic en zones de priorisation LMCE.
7. Aménager des sites propres pour les transports collectifs et prioriser leur flux aux carrefours à feux, afin d'améliorer leur vitesse commerciale.
8. Elaborer et mettre en œuvre une feuille de route des mobilités pendulaires visant à réduire le trafic aux petites douanes et dans les centres urbains.
9. Développer le covoiturage.
10. Renforcer le traitement des zones accidentogènes et des points noirs en matière de sécurité routière, en particulier pour les usagers les plus fragiles.
11. Poursuivre les études de développement du réseau des routes nationales à moyen / long termes.
12. Achever les études concernant la tarification de la mobilité.
13. Développer et inciter à la mobilité partagée.
14. Renforcer les contrôles du respect des règles de circulation pour tous les usagers et lutter contre les incivilités.

Il est à noter que la faisabilité foncière conditionne fortement la mise en œuvre opérationnelle de ces actions, en particulier la réalisation des projets d'infrastructure. Des études spécifiques seront réalisées de manière à préciser l'impact foncier des mesures qui découleront de ce plan d'actions.

Les 14 actions font l'objet de fiches détaillées dans les pages suivantes.

1

REALISER LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES MULTIMODALES POUR ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT URBAIN / ECONOMIQUE ET DESSERVIR LES NOUVEAUX QUARTIERS / ZONES INDUSTRIELLES

Pourquoi?

La concrétisation d'un réseau routier hiérarchisé passe par la mise en œuvre d'un axe routier principal pour chacun des grands couloirs de déplacements de l'agglomération connecté à l'autoroute de contournement et se prolongeant jusqu'à la ceinture urbaine. L'objectif est de maîtriser le trafic entrant dans le canton et le canaliser sur ces axes pour le distribuer dans les différents pôles de l'agglomération, en le rabattant sur les P+R et les parkings situés en périphérie des centres urbains.

Cette structuration du réseau routier permet en parallèle de règlementer la circulation sur les autres axes pour limiter le trafic automobile pénétrant dans les centres urbains, en particulier des pendulaires, et réaménager la voirie en faveur des transports collectifs et des modes actifs, conformément aux objectifs de la LMCE.

C'est ainsi qu'à la suite de la mise en service de la route des Nations, la route de Ferney sera réduite en capacité pour les TIM au profit de la construction de l'extension du tram 15 de la Place des Nations vers le Grand-Saconnex puis Ferney-Voltaire, tout en améliorant la qualité des espaces publics avoisinants.

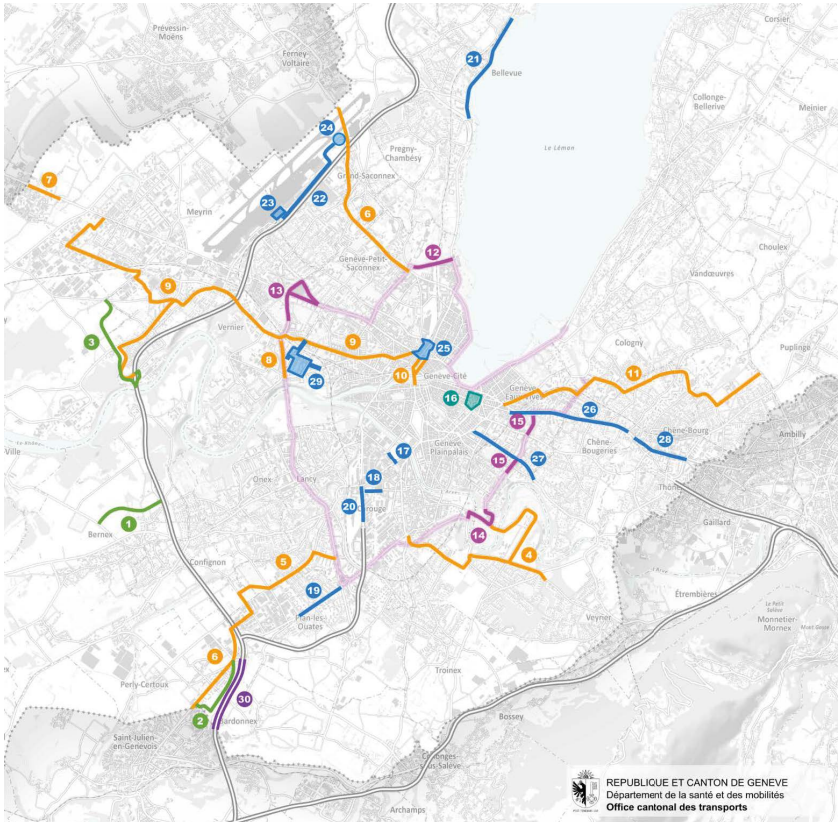
Comment?

- Compléter le réseau routier par la création de nouvelles routes aménagées pour tous les modes, en incluant des voies réservées pour les transports collectifs ainsi que des cheminements confortables et sécurisés pour les modes actifs. Ces nouvelles routes permettent de compléter le réseau routier, qui est un espace rare et limité, dans les territoires mal desservis et dans les nouveaux quartiers d'habitation et les zones d'activité, comme le boulevard des Abarois à Bernex-Nord, la route de Montfleury pour connecter la ZIMEYSAVER à l'autoroute par la nouvelle demi-jonction Vernier-Sud et la route de desserte de Perly, qui desservira les nouveaux quartiers et délétera la route de St Julien pour y insérer le tram.
- Développer les aménagements en site propre pour les transports collectifs afin de rééquilibrer le partage de la voirie.
- Aménager la ceinture urbaine de manière à renforcer la fluidité de l'itinéraire et le délestage du centre-ville conformément à la LMCE.
- Requalifier un certain nombre d'axes afin de mieux partager la voirie entre tous les usagers, en veillant spécifiquement à garantir la sécurité routière.

Dans quels buts?

- Mettre en œuvre la hiérarchie du réseau routier en cohérence avec la LMCE.
- Garantir des aménagements favorables pour tous les modes de déplacements.
- Assurer la sécurité routière pour toutes les formes de mobilité.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|------------------|-------------|-------------------------|--------------------------------|----------------------|-------------------|----------------|
| Tous les usagers | OCT OCGC | PARR | PATC / PAMA / PAST / PATPRO | Communes, OU, DPA | En cours | Non |



Création de nouveaux tronçons routiers

- 1 Réalisation du boulevard des Abarois
- 2 Réalisation de la route de contournement de Perly liée au tramway vers Saint-Julien
- 3 Réalisation de la route de Montfleury et demi-jonction de Vernier-Sud

Aménagements pour l'insertion d'un BHNS ou d'un tram

- 4 Aménagements routiers pour insertion de l'axe BHNS Vernier
- 5 Prolongement du tramway vers Saint-Julien, aménagements routiers connexes (dont requalification de la route de Base)
- 6 Prolongement du tram des Nations au Grand-Saconnex et requalification de la route de Ferney
- 7 Aménagements routiers pour le BHNS CER/N - Saint-Genis-Pouilly
- 8 Requalification de l'avenue de l'Air (axe fort TC section aéroport - Front-Bulin)
- 9 Aménagements routiers pour insertion de l'axe BHNS Genève - Vernier - ZIMEYSAVER
- 10 Déplacement du tram Tereaux-du-Temple / Fazy
- 11 Aménagements routiers pour insertion de l'axe BHNS de Frontenex

Déploiement de la ceinture urbaine

- 12 Requalification de l'Avenue de la Paix (ceinture urbaine)
- 13 Aménagements routiers dans le secteur Casa / Pailly - Meyrin (ceinture urbaine)
- 14 Aménagement du carrefour secteur Bout-du-Nord (ceinture urbaine)
- 15 Aménagements routiers dans le secteur Louis-Aubert - Amandolier (ceinture urbaine)

Piétonnisation

- 16 Piétonnisation secteur de Rive (nouveau projet Clé de Rive)

Requalifications pour une meilleure intégration de tous les usagers

- 17 Requalification de la route François Dussaud (Boulevard Urbain du PAV)
- 18 Requalification de l'Avenue de la Praille (axe réservé aux transports publics et à la mobilité active)
- 19 Requalification de la route de Saint-Julien en faveur des transports publics et de la mobilité active
- 20 Requalification de la route des Jeunes et nouveau carrefour Jolivet
- 21 Requalification de la traversée de Genthod/Belleveuve (Route de Lausanne)
- 22 Réaménagement en faveur des transports collectifs le long de la façade aéroportuaire
- 23 Réaménagement de l'interface TC de l'aéroport
- 24 Infrastructures multimodales liées au P+R P47
- 25 Requalification multimodale du secteur de Comavin
- 26 Requalification de la route de Chêne
- 27 Requalification de la route de Florissant
- 28 Requalification de la rue de Genève
- 29 Révision du schéma d'accessibilité routière du quartier de la Concorde

Voies de covoiturage

- 30 Insertion de voies de covoiturage sur la plateforme douanière de Bardonnex

Figure 7 : Carte des infrastructures planifiées avec démarrage des travaux d'ici fin 2028

2

POUR SUIVRE LE DEPLOIEMENT DE LA CEINTURE URBAINE DANS LES DERNIERS SECTEURS D'AMÉLIORATION (CASAÏ-PAILLY-MEYRIN, AV. DE L'AIN, AV. DE LA PAIX, PONT DE LANCY, BOUT-DU-MONDE, AV. DE L'AMANDOLIER) POUR RENFORCER SON ATTRACTIVITÉ

Pourquoi?

La ceinture urbaine vise à favoriser le contournement des centres urbains en offrant un itinéraire attractif au trafic qui ne doit pas percoler à travers les quartiers et les localités. Sa fonction s'inscrit à l'échelle du centre-ville et de la première couronne urbaine. Elle est donc complémentaire de l'autoroute de contournement, qui s'inscrit en deuxième couronne urbaine et dont l'élargissement est actuellement étudié par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Le concept de ceinture urbaine défini par la LMCE contribue à pacifier l'hypercentre et les centres urbains, tout en permettant d'accéder aux différents secteurs et quartiers du cœur d'agglomération selon une logique d'accessibilité par poche. Les mesures de restriction du trafic dans l'hypercentre nécessitent sa canalisation et son orientation sur la ceinture urbaine. La fonction de cet axe doit donc encore être renforcée, à la suite des deux premières étapes d'aménagement déployées en 2020 et 2023 dans le cadre de la LMCE.

Il est toutefois nécessaire de composer avec les limites de cette infrastructure, dont le bouclage est un épineux problème et qui est source de nuisances pour les riverains. Des études d'impact sur l'environnement sont notamment prévues sur les projets concernés. C'est naturellement que la ceinture urbaine est amenée à évoluer avec un report du trafic sur l'autoroute. Ce principe est déjà encouragé pour les déplacements de couronne à couronne, mais les effets sont limités par la saturation chronique de l'autoroute. Les études pour préparer l'avenir sont d'ores-et-déjà engagées dans cette législature, à travers les projets d'insertion d'une ligne tangentielle de tramway et de l'élargissement de l'autoroute que le Canton accompagne.

Comment?

- Améliorer l'attractivité de l'itinéraire tangential dans le secteur Pailly-Casaï-Meyrin.
- Réaménager le carrefour du Bout-du-Monde.
- Renforcer les aménagements routiers dans les secteurs Louis-Aubert et Amandolier.
- Requalifier l'avenue de la Paix (en coordination avec l'élargissement de l'ouvrage franchissant les voies ferrées).
- Poursuivre les études dans les derniers secteurs qui seront améliorés à plus long terme, en particulier au niveau du Pont de Lancy, dont la mise en service est prévue au-delà de 2028.

Dans quels buts?

- Mettre en œuvre la LMCE.
- Améliorer l'efficacité de l'itinéraire de ceinture pour tous les modes de transport.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|------------------|-------------|-------------------------|--------------------------------|-----------------------|-------------------|----------------|
| Tous les usagers | OCT OCGC | PARR | PATC / PAMA / PAST / PATPRO | Communes CFF, OCEV | En cours | non |



Figure 8 : Mise en œuvre de la ceinture urbaine sur la période 2024-2028

3

RENFORCER LA FLUIDITE DES DEPLACEMENTS EN REDUISANT LE TRAFIC AUTOMOBILE DES PENDULAIRES, EN DEVELOPPANT LES OFFRES ET LES RESEAUX SELON LA LMCE ET EN ADAPTANT LA REGULATION LUMINEUSE

Pourquoi?

Renforcer la fluidité des déplacements est inscrit au programme de législature 2023-2028 du Conseil d'Etat. Depuis 2014, un indice de fluidité du trafic a été établi et mis à jour annuellement, sur la base de mesures effectuées sur plusieurs axes routiers principaux du Canton. S'il était alors fait le constat d'un trafic « saturé » sur ces axes pendant 3h32 en moyenne par jour, la situation s'est passablement dégradée pour atteindre aujourd'hui une saturation quotidienne de 5h13 en moyenne !

Cette congestion croissante est le reflet d'une agglomération dynamique sur le volet démographique et florissante sur le volet économique. Toutefois, les infrastructures et les services de transports développés grâce de lourds investissements, en partie cofinancés par la Confédération, peinent à faire face à cette croissance et sont submergés, comme le Léman Express victime de son succès.

Les professionnels se trouvent coincés dans les bouchons, leur imposant des pertes de temps importantes dans leur activité quotidienne. La saturation engendrée par le dynamisme socio-économique de l'agglomération finit par influencer négativement le développement économique et social du canton et son cadre de vie.

Comment?

- Réduire significativement le trafic automobile des pendulaires, passant par des limitations de la circulation en zone I LMCE et une restriction du trafic de transit en zone II, et l'encouragement à l'autopartage, grâce à des actions aux frontières ainsi que sur l'offre de stationnement dans les entreprises et des mesures d'incitation, par le développement de nouvelles offres de transports publics, notamment transfrontalières, et des aménagements en faveur des mobilités actives.
- Aménager le réseau routier, en particulier par la réalisation d'infrastructures renforçant la performance et l'efficacité des transports collectifs et des mobilités actives, de manière à prioriser les flux selon les principes fixés par la LMCE et à développer des services efficaces.
- Définir des mesures de priorisation du transport professionnel par le biais de tests et de projets-pilotes, par exemple par la réservation de voies de circulation, selon des principes qui seront à définir (secteurs, cibles, moyens), et par la mise en place de zones de priorisation à l'instar de la mesure mise en œuvre dans le secteur de Bel-Air.
- Adapter la régulation de manière à assurer une meilleure coordination et une gestion plus efficace du trafic, à l'instar du nouveau concept de régulation mis en œuvre sur le boulevard du Pont d'Arve, qui a permis de fluidifier le trafic sans augmenter la capacité. La mise au clignotant des carrefours la nuit contribue également à cet objectif, conjointement à l'abaissement des vitesses pour lutter contre le bruit.

Dans quels buts?

- Renforcer la fluidité des déplacements.
- Soutenir le développement social et économique du canton.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|------------------|---------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------|-------------------|----------------|
| Tous les usagers | OCT | PARR | PATC / PAMA / PAST / PATPRO | Communes Entreprises | En cours | Oui |

4

ENCOURAGER ET ACCOMPAGNER LES COMMUNES A LA SECURISATION ET LA PACIFICATION DES QUARTIERS (ZONES I ET II ET TRAVERSEES DE LOCALITE)

Pourquoi?

La LMCE vise à modérer le trafic et à diminuer les nuisances dans les quartiers situés dans l'hypercentre (zone I) et les centres urbains (zones II), au sein desquels les modes actifs et les transports collectifs sont priorités. Le réseau de quartier non structurant, passé sous la compétence des communes depuis le 1^{er} janvier 2022, doit notamment faire l'objet de mesures dans ce sens, afin de mieux partager la voirie au bénéfice des transports collectifs (TC) et des modes actifs (MA).

Comment?

- Mettre en place des réglementations de circulation sur les voiries communales à l'intérieur des quartiers, éventuellement sous forme de tests.
- Créer des zones piétonnes, des zones de rencontre (20 km/h) ou des zones à trafic limité (zones 30 ou zones avec restriction d'accès), en sus de la mise en œuvre de la nouvelle stratégie de modération des vitesses et de fluidité du trafic.
- Définir et déployer des plans de circulation de manière à canaliser le trafic d'accès sur le réseau routier de base (réseau secondaire à l'intérieur de la ceinture urbaine) et à éviter la percolation du trafic indésirable sur le réseau de quartier, par exemple par l'aménagement de sens uniques ou de voies sans issue.

Le canton encourage et accompagne la mise en place de ces plans de circulation, à l'instar du projet de révision du schéma de circulation du quartier de la Concorde (figure 9 ci-après). Il est nécessaire que ces plans soient élaborés de manière coordonnée à une échelle intercommunale et dans un cadre largement concerté, avec la population et les acteurs de la société civile. Il est particulièrement nécessaire de garantir la continuité de l'acheminement des marchandises à toutes les échelles. La mise en œuvre de ces mesures est encouragée sous forme de tests et de projets-pilotes, en prévision d'un concept d'accessibilité par poche visant à restreindre le trafic de transit à travers le cœur d'agglomération, à l'intérieur de la ceinture urbaine.

Les mécanismes du projet d'agglomération du Grand Genève permettent de soutenir des mesures pour la gestion du trafic en zones de priorisation LMCE. Plusieurs d'entre-elles sont d'ores-et-déjà subventionnées par la Confédération et / ou le canton via la loi 13182 finançant les mesures du projet d'agglomération de 4^{ème} génération.

Dans quels buts?

- Rééquilibrer l'espace de voirie en faveur des TC et des mobilités actives en restreignant la circulation du transit à travers les quartiers.
- Améliorer la qualité de vie, les espaces publics et apaiser la circulation dans les zones LMCE.
- Diminuer les charges de trafic et les nuisances associées.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|------------------|---------|-------------------------|-------------------------------|-------------|-------------------|----------------|
| Tous les usagers | OCT | PARR | PATC / PAMA / PAST / PATPRO | Communes OU | En cours | Oui |

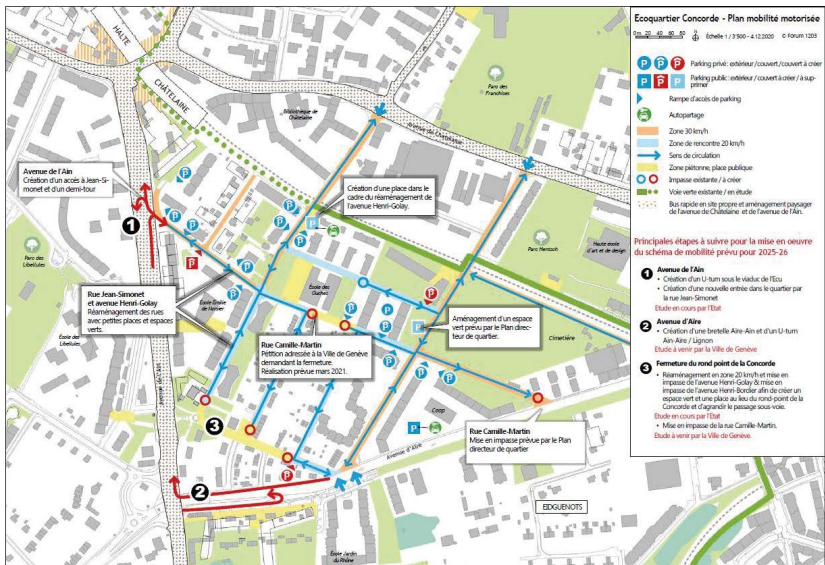


Figure 9 : Exemple de réglementation et de plan de circulation dans le quartier de la Concorde (projet Ville de Genève)

5

MODERER LA VITESSE POUR LUTTER CONTRE LE BRUIT ET AMELIORER LA FLUIDITE

Pourquoi?

La stratégie décidée par le DSM a pour objectif de protéger la population face au bruit routier, en mettant en œuvre des mesures simples et ciblées d'adaptation de vitesses s'appuyant sur le régime de zones inscrit dans la LMCE. L'abaissement des vitesses en milieu urbain induit en outre une conduite plus régulière, contribue à diminuer l'accidentologie et améliore aussi la fluidité du trafic.

Comment?

- Mettre en œuvre la stratégie de modération des vitesses selon l'arrêté publié le 8 décembre 2023 tenant compte de l'accord conclu entre le DSM, Touring Club Suisse (TCS), section Genève, l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), section Genève, genèvemobilité et l'Automobile club de Suisse (ACS) :
 - o Réglementer la vitesse à 50 km/h de jour comme de nuit sur la ceinture urbaine.
 - o Réglementer la vitesse à 50 km/h la nuit sur une vingtaine d'axes principaux, en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier.
 - o Réglementer la vitesse à 30 km/h, de jour comme de nuit, sur les axes non principaux dans les quartiers des zones I et II et dans les traversées de localité.
 - o Mettre la signalisation lumineuse à l'orange clignotant la nuit pour certains carrefours des axes principaux dont la vitesse sera limitée à 30 km/h, renforçant ainsi la fluidité du trafic.

Dans quels buts?

- Réduire les nuisances dues au trafic routier et apaiser la circulation dans les zones I et II LMCE.
- Garantir la fluidité du trafic sur les axes principaux.
- Assurer la sécurité routière pour toutes les formes de mobilité.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|---------------|---------|-------------------------|-------------------------------|-------------|-------------------|----------------|
| TIM, TC, TPro | OCT | PARR | PATC / PATPRO | Communes | En cours | Non |

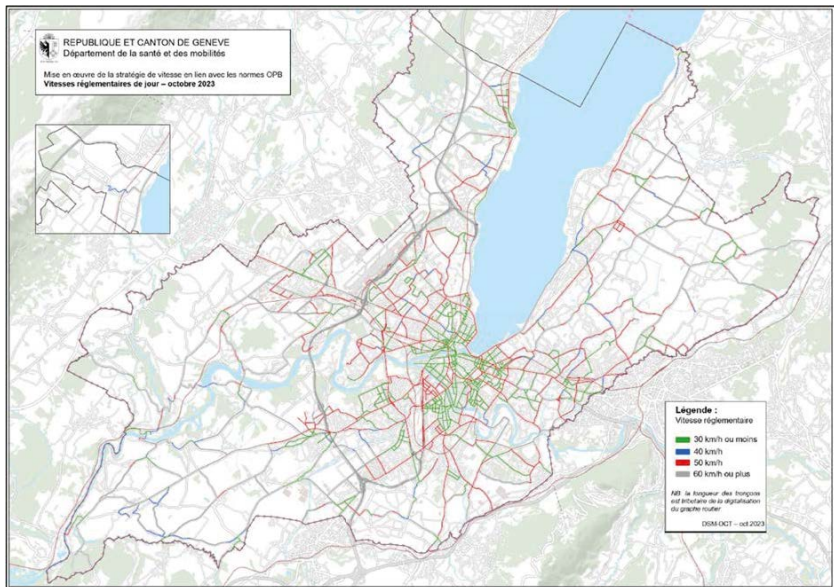


Figure 10 : Vitesses réglementaires de jour

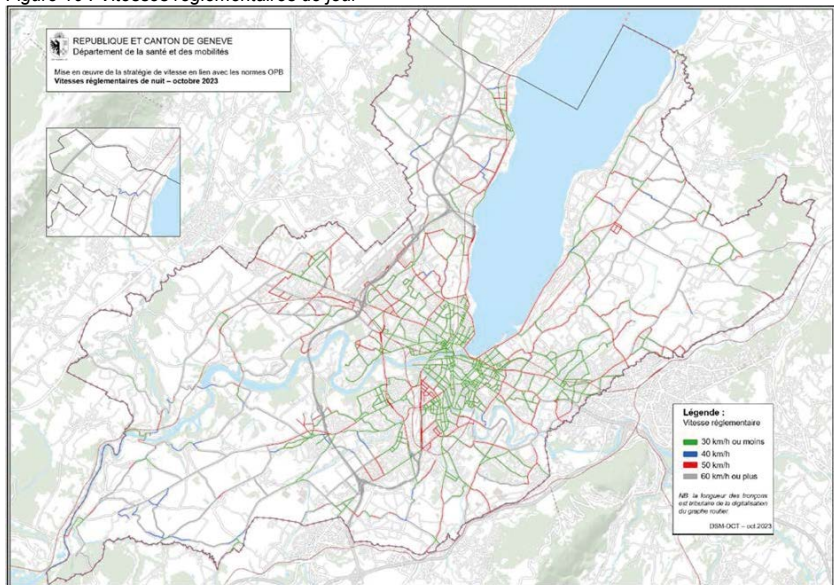


Figure 11 : Vitesses réglementaires de nuit

6

POUR SUIVRE LE DEPLOIEMENT DE LA STRATEGIE DE REGULATION DU TRAFIC EN ZONE DE PRIORISATION LMCE

Pourquoi?

La régulation lumineuse permet de gérer les flux de circulation en conflit dans une intersection, dans un objectif premier de garantir la sécurité. Elle permet en outre de prioriser les modes de transports entre eux.

Dès 2017, de nouveaux principes de priorisation des carrefours à feux ont été déployés dans le cadre de la mise en œuvre de la LMCE, notamment grâce à la loi L- 11868 (crédit d'investissement de 50'000'000 de francs pour la réalisation de mesures d'exploitation), en améliorant les conditions de déplacements des usagers principalement sur la ceinture urbaine.

Comment?

- Poursuivre la mise en œuvre de cette stratégie de régulation en zone I et II, de manière à améliorer la circulation des piétons, des cyclistes, du transport professionnel et des transports collectifs. Il s'agit d'appliquer les principes de priorisation définis par la LMCE et les axes de ce plan d'actions visant une baisse significative du trafic automobile, en particulier des pendulaires, en limitant la circulation en zone I et en restreignant le transit en zone II, de manière à pouvoir redistribuer des temps de feu vert aux autres usagers.
- Renforcer la coordination des carrefours à feux.
- Décliner les principes de régulation lumineuse dans le cadre de projets d'ensemble, en articulation avec les autres instruments à disposition (réglementations, marquage, aménagements, etc.).
- Fluidifier le trafic par la mise à l'orange clignotant de la signalisation lumineuse sur certains carrefours la nuit. Les enjeux de sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite seront particulièrement pris en considération, par exemple avec l'ajout d'un bouton d'appel permettant de sortir le carrefour de sa veille et d'activer les feux de traversées piétonnes.

La réalisation de la stratégie de régulation est poursuivie grâce à la loi L 13182 finançant les mesures du projet d'agglomération de 4^{ème} génération permettant de soutenir à hauteur de 84 millions de francs la rénovation des carrefours à feux sur la période 2024-2028.

Dans quels buts?

- Améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport.
- Assurer la sécurité routière pour toutes les formes de mobilité.
- Soutenir la marche en tant que premier mode de déplacement du canton.
- Favoriser les TC et les MA, restreindre l'accès TIM au centre-ville et apaiser la circulation dans les zones LMCE.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|------------------|---------|-------------------------|-------------------------------|--------------|-------------------|----------------|
| Tous les usagers | OCT | PARR | PATC / PAMA | Communes DPA | En cours | Oui |

7

AMENAGER DES SITES PROPRES POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PRIORISER LEUR FLUX AUX CARREFOURS A FEUX, AFIN D'AMELIORER LEUR VITESSE COMMERCIALE

Pourquoi ?

L'amélioration de la vitesse commerciale des transports collectifs et la fiabilisation de leurs temps de parcours permettent de renforcer leur attractivité et de favoriser le report modal. Ces objectifs sont repris dans le Plan d'actions des transports collectifs (PATC), et visent à permettre de minimiser les retards et, par conséquent, de mobiliser moins de ressources humaines (conducteurs), de matériel roulant et d'énergie.

Comment?

- Appliquer les principes de la LMCE et de la stratégie de régulation pour prioriser les transports collectifs sur les axes et dans les zones définies par la loi.
- Aménager, en cohérence avec la hiérarchie et les projets de requalification du réseau routier, des sites propres et des voies réservées de manière à favoriser la progression des transports collectifs, dégagés des entraves de la circulation, et pour un meilleur partage de la voirie.
- Prioriser les transports collectifs aux carrefours à feux.
- Etudier, dans le même temps, les possibilités d'ouvrir plus de voies bus aux taxis sans péjorer les temps de parcours, en tant que solution de mobilité complémentaire aux transports collectifs.

Dans quels buts?

- Favoriser la progression des tramways et des bus.
- Améliorer l'attractivité et la part modale des transports collectifs.
- Optimiser les coûts d'exploitation et l'utilisation des ressources humaines.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|--------------|---------|-------------------------|-------------------------------|--------------------------|-------------------|----------------|
| TC | OCT | PATC | PARR | TPG Communes Taxis | En cours | Non |

8

ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE UNE FEUILLE DE ROUTE DES MOBILITES PENDULAIRES VISANT A REDUIRE LE TRAFIC AUX PETITES DOUANES ET DANS LES CENTRES URBAINS

Pourquoi ?

Les flux pendulaires, majoritairement réalisés en véhicules individuels motorisés et par des autosolistes, contribuent à la saturation du réseau routier pendant les périodes de pointe du trafic et sont sources de nuisances.

Les petites douanes sont particulièrement en proie à une augmentation du trafic de transit. L'objectif est donc de diminuer les flux pendulaires franchissant les douanes et pénétrant dans les centres urbains, canaliser la circulation sur le réseau principal et favoriser le transfert modal sur un mode de transport plus durable.

Comment ?

- Elaborer une feuille de route des mobilités pendulaires avec les acteurs concernés (économiques, communes et partenaires du Grand Genève) permettant d'aboutir à une vision commune et des mesures partagées pour limiter le trafic pendulaire, à déployer d'ici 2028.
- Poursuivre les études et les améliorations des dispositifs déjà déployés au franchissement des petites douanes :
 - o De nombreuses mesures (nouvelles lignes de bus transfrontalières, nouveaux P+R, régulation, voies réservées) ont déjà été mises en œuvre dans le secteur de la Champagne et sont à poursuivre.
 - o Etudier des mesures d'accompagnement dans le secteur Arve-Lac suite à l'adaptation des horaires d'ouverture de certaines douanes et à l'introduction d'un système de bus à la demande, pour favoriser le passage des modes actifs.
 - o Développer les transports collectifs et les infrastructures de mobilité active sur les petites douanes du secteur de la Rive Droite.
- Inscrire cette stratégie dans un processus continu, dont le périmètre peut être étendu et le dispositif adapté. Une classification des passages douaniers selon leur importance permettra de définir des principes cohérents d'exploitation à mettre en œuvre (mesures favorables aux modes actifs et au covoiturage, restriction du passage des autosolistes).

Cette action est à coordonner avec les enjeux de fluidification des grands passages douaniers sur lesquels les flux automobiles doivent être reportés, comme à Bardonnex où des mesures d'amélioration sont à l'étude, en particulier pour favoriser le covoiturage. Pour le surplus, elle doit être mise en œuvre de façon concertée avec les autorités françaises compétentes.

Dans quels buts ?

- Diminuer les charges de trafic et les nuisances associées en favorisant le report modal.
- Sécuriser les traversées de villages.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|------------------|---------|-------------------------|-------------------------------|---|-------------------|----------------|
| Tous les usagers | OCT | PARR | PATC / PAMA / PAST | Communes Grand Genève Entreprises | En cours | Oui |

9

DEVELOPPER LE COVOITURAGE

Pourquoi?

Le covoiturage favorise la fluidité du trafic en limitant le nombre d'autosolistes par l'optimisation de l'occupation des véhicules, réduisant ainsi l'occupation du réseau routier.

Comment?

- S'inscrire dans la vision politique partagée à l'échelle transfrontalière, à travers le plan d'actions élaboré par le Grand Genève pour accompagner la mise en œuvre du Léman Express sur la période 2020-2023 et la feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières.
- Créer les infrastructures physiques: aires de mise en relation, places de parking réservées, voies réservées, etc.
- Evaluer les possibilités de réserver des emprises dédiées au covoiturage en aval des passages douaniers, par exemple par la réservation de voies mutualisées avec les sites propres TC ou la définition de zones à trafic limité aux covoitureurs dans les centres urbains.
- Déployer de nouvelles lignes de covoiturage, système hybride entre l'autostop et les services de transports publics, selon l'exemple des lignes Hé !Léman.
- Approfondir l'intégration du covoiturage parmi les bouquets d'offres de mobilité concentrés dans les hub multimodaux.
- Privilégier la mise en œuvre sous forme de tests et de projet-pilotes, à l'instar de l'expérimentation de l'insertion de voies de covoiturage sur la plateforme douanière de Thonex-Vallard concrétisée en octobre 2018 puis pérennisée le 1er janvier 2023.
- Poursuivre les études pour déployer un dispositif similaire sur la plateforme douanière de Bardonnex et approfondir les opportunités identifiées sur d'autres corridors, dont les routes de Ferney et de Meyrin.
- Développer les infrastructures et outils numériques: outils de suivi, plateforme de covoiturage, etc.
- Mettre en place des incitations financières en particulier à travers les plans de mobilité d'entreprises.
- Capitaliser sur l'inscription en 2023 du covoiturage dans les dispositions légales suisses pour améliorer les contrôles.

Dans quels buts?

- Améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport.
- Optimiser les taux de remplissage des véhicules.
- Diminuer les charges de trafic et les nuisances associées.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|--------------|---------|-------------------------|-------------------------------|---|-------------------|----------------|
| TIM | OCT | PARR | PATPRO / PAST | Grand Genève – Exploitants – Douanes - Privés | En cours | Oui |

10

RENFORCER LE TRAITEMENT DES ZONES ACCIDENTOGENES ET DES POINTS NOIRS EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE, EN PARTICULIER POUR LES USAGERS LES PLUS FRAGILES

Pourquoi?

Renforcer la sécurité des déplacements est inscrit au programme de législature 2023-2028 du Conseil d'Etat : cela constitue donc un enjeu fondamental de la planification et de l'organisation du réseau routier. Le bilan 2022 de la police routière a vu une hausse des accidents avec blessés, mais une diminution du nombre de morts (10) sur les routes. En 2023, les accidents mortels ont été en légère hausse, 13 personnes ayant perdu la vie dont 4 cyclistes et 5 scotéristes/motocyclistes. Ces derniers demeurent les plus exposés aux accidents graves, suivis par les cyclistes et les piétons. Il est particulièrement nécessaire d'assurer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école et à ses abords, en résolvant également les conflits liés au stationnement.

Au-delà du sinistre bilan humain, les accidents constituent une cause non négligeable de saturation du réseau routier. Ces derniers sont responsables d'environ 10% des heures de bouchons cumulées à l'année sur l'ensemble du réseau des routes nationales en Suisse (pas de statistique à l'échelle du canton de Genève).

Comment?

- Mettre à jour l'observatoire de l'accidentalité en coordination avec les démarches entreprises à l'échelle du Grand Genève pour le projet d'agglomération 5.
- Participer avec les partenaires du Grand Genève à la définition d'une stratégie transfrontalière d'amélioration de la sécurité objective (la réduction des zones d'accumulation d'accidents) et subjective (l'amélioration du sentiment de sécurité des usagers).
Une attention toute particulière doit être portée sur le traitement des passages pour piétons et des carrefours et giratoires, qui représentent souvent les emplacements les plus dangereux pour piétons et cyclistes, qui sont les usagers les plus fragiles.
- Tirer profit des opportunités d'amélioration de la sécurité des infrastructures routières existantes dans le cadre des projets de requalification planifiés.
- Encourager et soutenir les communes dans le processus d'amélioration des itinéraires de cheminement scolaire, qui sont souvent de leur ressort.

Dans quels buts?

- Améliorer la sécurité routière.
- Diminuer l'impact humain et économique des accidents de la circulation.
- Fluidifier les déplacements.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|------------------|-------------|-------------------------|-------------------------------|---|-------------------|----------------|
| Tous les usagers | OCT OCGC | PARR | PAMA / PATC / PATPRO | Communes Grand Genève et DPA - Police | En cours | Non |

11

POUR SUIVRE LES ETUDES DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DES ROUTES NATIONALES A MOYEN / LONG TERMES

Pourquoi?

L'autoroute A1 subit quotidiennement des congestions entre Perly et Nyon qui s'étalent sur plusieurs heures. Elle constitue à ce titre un goulet d'étranglement de degré III, où la demande dépasse la capacité de la route de plus de 20%. Le renforcement de l'infrastructure autoroutière, de manière complémentaire au développement du réseau ferroviaire, apparaît donc comme une nécessité pour répondre à la croissance et aux besoins de l'agglomération, ce d'autant qu'aucuns travaux importants d'assainissement n'ont été réalisés sur le tronçon Vengeron-Coppet-Nyon depuis sa création en 1964.

L'objectif est d'améliorer la résilience du système autoroutier en cas d'incident et de travaux de maintenance, de manière à éviter le report des perturbations sur le réseau local et sur le fonctionnement des transports collectifs en cas de fermeture d'un tunnel.

Le développement du contournement Ouest répond également au principe d'évolutivité de la ceinture urbaine à plus long terme visant à un report majeur du trafic de l'agglomération sur l'autoroute.

Comment?

- Accompagner et soutenir la Confédération qui pilote les études d'élargissement de l'autoroute A1.
- Encourager l'étude de solutions innovantes, par exemple en dédiant les nouvelles voies de l'autoroute élargie à de nouveaux usages permettant de maximiser les volumes de déplacements en minimisant le nombre de véhicules (covoiturage, transports collectifs, véhicules automatisés, etc.).
- Poursuivre les études concernant le contournement Est, comprenant la traversée du lac, complémentaire à l'élargissement de l'autoroute A1, afin d'inscrire le projet dans le programme de développement des routes nationales de la Confédération.

Dans quels buts?

- Canaliser le trafic sur le réseau principal et diminuer le trafic dans les centres urbains.
- Améliorer la résilience du réseau routier.
- Encourager de nouveaux usages sur les routes nationales (voies à usage multiple : covoiturage, transports collectifs, etc.).

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|--------------|----------|-------------------------|-------------------------------|-------------|-------------------|----------------|
| TIM, TC | OCGC OCT | PARR | PATC | OFROU | En cours | Non |

12

ACHEVER LES ETUDES CONCERNANT LA TARIFICATION DE LA MOBILITE

Pourquoi?

La thématique de la tarification de la mobilité vise notamment à diminuer la pression sur les infrastructures lors des périodes de pointe et en assurer le financement. La Confédération veut examiner comment les infrastructures pourraient être exploitées de manière plus homogène. Dans ce cadre, elle a retenu la candidature du Canton de Genève pour mener des études dans ce domaine et élaborer un projet-pilote.

Une étude de faisabilité de mise en place d'un péage urbain couplé à un système incitatif pour l'utilisation des transports collectifs pendant les heures creuses a été menée dans ce cadre en 2023.

Comment?

- Poursuivre et achever les réflexions en matière de tarification de la mobilité, dans le cadre du projet-pilote initié par la Confédération, en fonction des nouvelles priorités fédérales en faveur d'une tarification selon les kilomètres parcourus, qui diffère du principe de péage urbain.
- Envisager les réflexions dans la perspective d'une tarification multimodale intégrée.
- Définir les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre pour limiter les impacts auprès de certaines catégories d'usagers (transport professionnel, commerces, résidents, ménages à bas revenus, etc.).

Ces réflexions soulèvent de nombreuses questions relatives aux enjeux d'inégalité et de cohésion sociale auxquels il s'agit d'être particulièrement attentif. Une concertation avec les autorités françaises compétentes paraît également indispensable sur ce sujet susceptible de bouleverser structurellement les pratiques de mobilité à une échelle transfrontalière.

Le programme actuel d'études va prendre fin et il est difficile, à ce stade, d'imaginer les suites qui seront données par l'OFROU, en particulier au regard de l'adaptation complexe du droit fédéral que cette démarche implique. Il faut également souligner que l'OFROU mène en parallèle des réflexions quant à l'évolution des mécanismes de financement de l'infrastructure routière au regard de la baisse programmée des recettes liées à l'impôt sur les huiles minérales du fait de l'électrification du parc automobile.

Dans quels buts?

- Optimiser les usages et la consommation des ressources.
- Financer les infrastructures et l'exploitation des services de transport.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|--------------|---------|-------------------------|-------------------------------|-------------|-------------------|----------------|
| TIM, TC | OCT | PARR | PATC | OFROU | En cours | Non |

13

DEVELOPPER ET INCITER A LA MOBILITE PARTAGEE

Pourquoi ?

La mobilité partagée consiste à mettre à disposition de la population des moyens communs de transports individuels, par exemple voitures, vélos, trottinettes.

Elle permet ainsi de mutualiser les modes de déplacement, d'en diminuer les coûts, en s'affranchissant de la notion de propriété du véhicule et en optimisant les charges d'exploitation, ainsi que de permettre à chacun de pouvoir choisir la meilleure option de déplacement en fonction de ses besoins à un instant T.

Cette pratique permet aussi d'optimiser l'usage des moyens de transport par rapport au temps d'immobilisation et de rationaliser les besoins en stationnement.

Comment?

- Mettre en place des infrastructures physiques adaptées : stationnement, bornes de recharge, etc.
- Déployer les solutions numériques ad hoc : promotion, plateforme centralisée de réservation, etc.
- Renforcer la collaboration avec les communes, détentrices de la majeure partie du domaine public utilisé pour stationner les véhicules partagés.
- Encourager la mise en œuvre de projets-pilotes visant à développer la mobilité partagée et les partenariats dans le cadre des initiatives déjà en œuvre, par exemple avec l'Académie de la mobilité TCS.
- Développer des offres et services de mobilité plus intégrés à l'échelle transfrontalière à travers la feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières, soit avec des opérateurs communs, soit avec des collaborations renforcées entre opérateurs de part et d'autre de la frontière.

Dans quels buts?

- Développer les synergies entre les différents modes de transport et les solidarités entre les usagers.
- Promouvoir et développer l'intermodalité et la multimodalité à l'échelle du Grand Genève.
- Faire connaître et promouvoir de nouvelles options de déplacement.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|------------------|---------------------------------------|-------------------------|-------------------------------|---|-------------------|----------------|
| Tous les usagers | OCT, Communes, Fondation des Parkings | PAST | PARR / PAMA / PATC / PATPRO | Grand Genève - Mobility, Donkey Republic et autres prestataires - Entreprises | En cours | Oui |

14

RENFORCER LES CONTROLES DU RESPECT DES REGLES DE CIRCULATION POUR TOUS LES USAGERS ET LUTTER CONTRE LES INCIVILITES

Pourquoi?

La sécurité de la mobilité est un axe majeur de la politique criminelle commune conclue entre le Conseil d'Etat et le procureur général. A ce titre, il est prévu de poursuivre la promotion de la sécurité des usagers et de renforcer les contrôles du respect des règles de circulation pour tous les usagers, afin de lutter contre les incivilités et de renforcer la sécurité routière.

Cette action vient en complémentarité du traitement physique des zones d'accumulation d'accidents sur l'infrastructure routière et des actions de communication et de sensibilisation aux bons comportements des usagers.

Comment?

- Responsabiliser les usagers et promouvoir un meilleur respect des règles de circulation routière au travers du renforcement des campagnes de prévention routière réunissant l'ensemble des partenaires de la sécurité routière.
En particulier, le Diagnostic local de sécurité (DLS) 2023 recommande de mettre l'accent sur la prévention des risques liés à la mobilité active au sein des programmes de sécurité routière dans les écoles et augmenter les opérations de sensibilisation et de contrôle, notamment dans les zones de forte affluence de piétons.
- Augmenter et mettre en œuvre les moyens de verbalisation, en renforçant le nombre de radars en fonction et en sanctionnant les comportements illicites de tous les usagers circulant et stationnant sur le domaine public routier, sans stigmatiser un mode en particulier.
- Renforcer la collaboration entre les autorités organisatrices des transports et les corps de polices cantonale et municipales.
Une mutualisation des prérogatives de sécurité routière entre les agents de la police municipale et les Unités de Gendarmerie doit permettre une meilleure pacification de la voirie publique.
La collaboration entre la Police et le préposé à la sécurité routière de l'OCGC demande également à être renforcée.

Dans quels buts?

- Permettre à tous de se déplacer dans de bonnes conditions.
- Améliorer la sécurité des déplacements.

| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|------------------|--|-------------------------|-------------------------------|--------------------------|-------------------|----------------|
| Tous les usagers | OCT/OCGC Polices cantonale et municipales | PARR | PAMA / PAST / PATC / PATPRO | Communes Associations | En cours | Non |

7. ACTIONS PORTEES PAR D'AUTRES PLANS D'ACTIONS THEMATIQUES

Outre les 14 actions composant le plan d'actions du réseau routier, des mesures concernant l'organisation et l'exploitation du réseau routier sont inscrites dans les plans d'actions des transports collectifs 2024-2028 (PATC), des mobilités actives 2024-2028 (PAMA), du stationnement 2024-2028 (PAST) et du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028 (PATPRO).

7.1. PLAN D'ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2024-2028

| No | Intitulé de l'action | Lien avec le PARR 24-28 |
|----|--|---|
| 1 | Développer l'offre tramway en lien avec la mise en service des extensions cantonales et transfrontalières. | Lien avec l'action 1 du PARR s'agissant des projets d'extension de tramway, ainsi qu'avec les actions 6 et 7 en matière de priorisation aux feux selon les principes de la LMCE et d'aménagement de sites propres, dans l'objectif d'améliorer la vitesse commerciale. |
| 3 | Accroître l'offre trolleybus en lien avec le développement des zones d'habitats et d'emplois. | Lien avec l'action 1 du PARR s'agissant des projets de création d'axes forts de type BHNS, ainsi qu'avec les actions 6 et 7 en matière de priorisation aux feux selon les principes de la LMCE et d'aménagement de sites propres, dans l'objectif d'améliorer la vitesse commerciale. |
| 5 | Desserte secteur Rhône-Arve. | |
| 6 | Desserte secteur Arve-Lac. | |
| 7 | Desserte secteur Lac-Rhône. | |
| 9 | Mobilité du Grand Genève. | Lien avec l'action 8 du PARR s'agissant du développement de l'offre transfrontalière en transports collectifs, dans l'objectif de réduire le trafic pendulaire aux petites douanes. |
| | Prospective au-delà de 2029 Développement du réseau de tramway par la création de lignes tangentielles. Développement du réseau de bus par la création de nouveaux axes forts de type BHNS. | Lien avec les actions 1 et 2 du PARR s'agissant des évolutions futures du réseau routier et de la ceinture urbaine, notamment en relation avec la loi L 13192 ouvrant un crédit d'études de 25 000 000 francs pour le financement des études des prochaines étapes de développement du réseau de transports collectifs à l'horizon 2030. Ces études sont menées dès la législature 2023-2028. |

7.2. PLAN D'ACTIONS DES MOBILITES ACTIVES 2024-2028

| No | Intitulé de l'action | Lien avec le PARR 24-28 |
|----|---|---|
| 1 | Développer les réseaux de mobilités actives en réalisant des aménagements efficaces, confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes. | Lien avec l'action 4 du PARR s'agissant des projets de requalification du réseau routier comprenant des aménagement en faveur des modes actifs, dans l'objectif du rééquilibrage du partage de la voirie, en lien avec le contre-projet à l'initiative climat urbain (CP IN 182). |
| 3 | Aménager au minimum deux magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues. | Lien avec l'action 4 du PARR s'agissant de la mise en œuvre des principes de priorisation piétonne selon la LMCE, sous forme de deux projets pilotes, au minimum, sur des emprises routières (élargissement de trottoirs, réglementation de zones piétonnes) et adaptation de la régulation. |
| 4 | Améliorer la qualité et la sécurité des itinéraires en traitant les points problématiques en coordination avec les acteurs terrains. | Lien avec l'action 10 du PARR s'agissant de la thématique spécifique de la sécurité des modes actifs. |
| 6 | Anticiper la réalisation des axes forts vélos au moyen de tests concertés. | Lien avec l'action 1 du PARR s'agissant des évolutions futures du réseau routier et de la ceinture urbaine en relation avec la loi L 13061 ouvrant un crédit d'étude de 20'150'000 francs pour le développement d'axes forts vélos d'intérêt cantonal. Ces études sont menées dès la législature 2023-2028. |
| 7 | Assurer la continuité des itinéraires cyclables aux points de passages douaniers. | Lien avec l'action 8 du PARR s'agissant d'encourager un report modal vers les modes actifs dans l'objectif de réduire le trafic pendulaire aux petites douanes. |
| 10 | Mettre en œuvre une nouvelle concession vélopartage à l'échelle transfrontalière. | Lien avec l'action 13 du PARR visant à développer et inciter à la mobilité partagée. |

7.3. PLAN D'ACTIONS DU STATIONNEMENT 2024-2028

| No | Intitulé de l'action | Lien avec le PARR 24-28 |
|----|---|--|
| 10 | Proposer une offre combinée P+R hors du canton. | Lien avec l'action 3 du PARR s'agissant du levier que représente le stationnement P+R dans l'incitation au report modal dans l'objectif de renforcer la fluidité des déplacements et de diminuer le trafic pendulaires aux petites douanes et dans les centres urbains selon l'action 8. |
| 12 | Créer 2'500 places dans plusieurs P+R dans le canton. | |
| 13 | Renforcer l'offre en places P+R en coordination avec les autorités françaises (P+R, parkings de covoiturage). | |
| 17 | Inciter les entreprises à diminuer leurs places de stationnement via le développement de plans de mobilité d'entreprise, prévoyant notamment la tarification des places. | Lien avec l'action 8 du PARR s'agissant de réduire le trafic pendulaire via le levier du stationnement. |
| 18 | Inciter différents acteurs publics à adopter une politique de stationnement similaire à celle que l'Etat a mis en œuvre dans ses propres parkings (suppression des places pendulaires). | |
| 23 | Faciliter l'implantation de places d'autopartage sur l'espace public et dans les parkings en ouvrage du Canton et de la Fondation. | |

7.4. PLAN D'ACTIONS DU TRANSPORT PROFESSIONNEL DE PERSONNES, DE MARCHANDISES ET DE SERVICES 2024-2028

| No | Intitulé de l'action | Lien avec le PARR 24-28 |
|----|---|--|
| 1 | Créer un macaron professionnel permettant d'identifier les professionnels sur les voiries. | Lien avec l'action 3 du PARR s'agissant de définir légalement le transport professionnel pour prioriser ces flux sur le réseau routier (voies / zones réservées). |
| 2 | Développer les plans de mobilité d'entreprises pour les déplacements pendulaires et professionnels. | Lien avec l'action 8 du PARR dans l'objectif de réduire le trafic pendulaire aux petites douanes et dans les centres urbains, ainsi que pour renforcer la fluidité des déplacements selon l'action 3 du PARR. |
| 3 | Identifier et mettre en œuvre des zones ou des axes où le transport professionnel est prioritaire. | Lien avec l'action 3 du PARR s'agissant de définir des mesures de priorisation du transport professionnel sur le réseau routier (voies / zones réservées). |
| 4 | Créer des flottes de véhicules professionnels partagés avec les entreprises volontaires. | Lien avec l'action 13 du PARR visant à développer et inciter à la mobilité partagée. |
| 5 | Améliorer la coordination et l'information autour des chantiers. | Lien avec l'action 3 du PARR s'agissant de réduire les perturbations et les désagréments causés par les chantiers pour renforcer la fluidité des déplacements. |
| 15 | Sensibiliser les livreurs au respect des autres usagers et les autres utilisateurs de la voirie aux métiers de la logistique. | Lien avec l'action 14 du PARR s'agissant de renforcer les contrôles du respect des règles de circulation dans l'objectif d'améliorer la sécurité routière. |
| 16 | Consolider les itinéraires des convois exceptionnels court, moyen, long termes et dématérialiser les procédures. | Lien avec l'action 1 du PARR s'agissant de tenir compte des besoins de garantir des itinéraires pour les convois exceptionnels (dimensions physiques) lors de l'élaboration des projets de requalification du domaine routier. |

8. GOUVERNANCE ET SUIVI

Conformément au cadre légal rappelé en introduction de ce plan d'actions, plusieurs parties prenantes interviennent à différents niveaux sur la thématique du réseau routier, que ce soit au niveau de l'Etat, d'acteurs publics ou associatifs :

- Grand Conseil;
- Conseil d'Etat;
- Offices et services de l'Etat (urbanisme, environnement, santé, eau, etc.);
- Communes;
- Associations.

Une collaboration étroite avec le département du territoire (DT) est en particulier nécessaire afin d'assurer un suivi optimal des projets en lien avec la nature (OCAN) et la gestion des espaces publics (OU). Les communes, propriétaires de 80% du domaine public, devront également être étroitement associées aux projets.

La dimension transfrontalière de la thématique fait l'objet d'une coordination à l'échelle du Grand Genève au sein du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT). La direction du projet d'agglomération est également associée, en particulier pour les projets planifiés par le canton dans le cadre des projets d'agglomération.

En parallèle, plusieurs organes consultatifs officiels sont régulièrement associés dans le cadre de la thématique du réseau routier.

Conseil des déplacements - CODEP (Cadre légal : LaLCR rsGE H 1 05, Art 13 et 14 / RaLCR rsGE H 1 05.01, Art 11)

Le CODEP est associé aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité. Il émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation. Il est formé de 12 membres titulaires :

- a) 4 personnes désignées par genèvemobilité;
- b) 4 personnes désignées par la Coordination transports et déplacements;
- c) 4 personnes désignées par le Conseil d'Etat.

Conseil du transport privé professionnel de marchandises - CTPPM (Cadre légal : LaLCR rsGE H 1 05 art 15)

Le CTPPM est une commission officielle consultative traitant des sujets de mobilités des professionnels notamment dans le domaine de la circulation ou du stationnement des véhicules de transport privé professionnel de marchandises. Il se compose de 8 membres représentant :

- a) le secteur du transport de choses et du transport de personnes (4 sièges);
- b) le secteur de la construction et des artisans (2 sièges);
- c) les milieux du commerce (1 siège);
- d) les milieux du tourisme (1 siège).

9. MONITORING

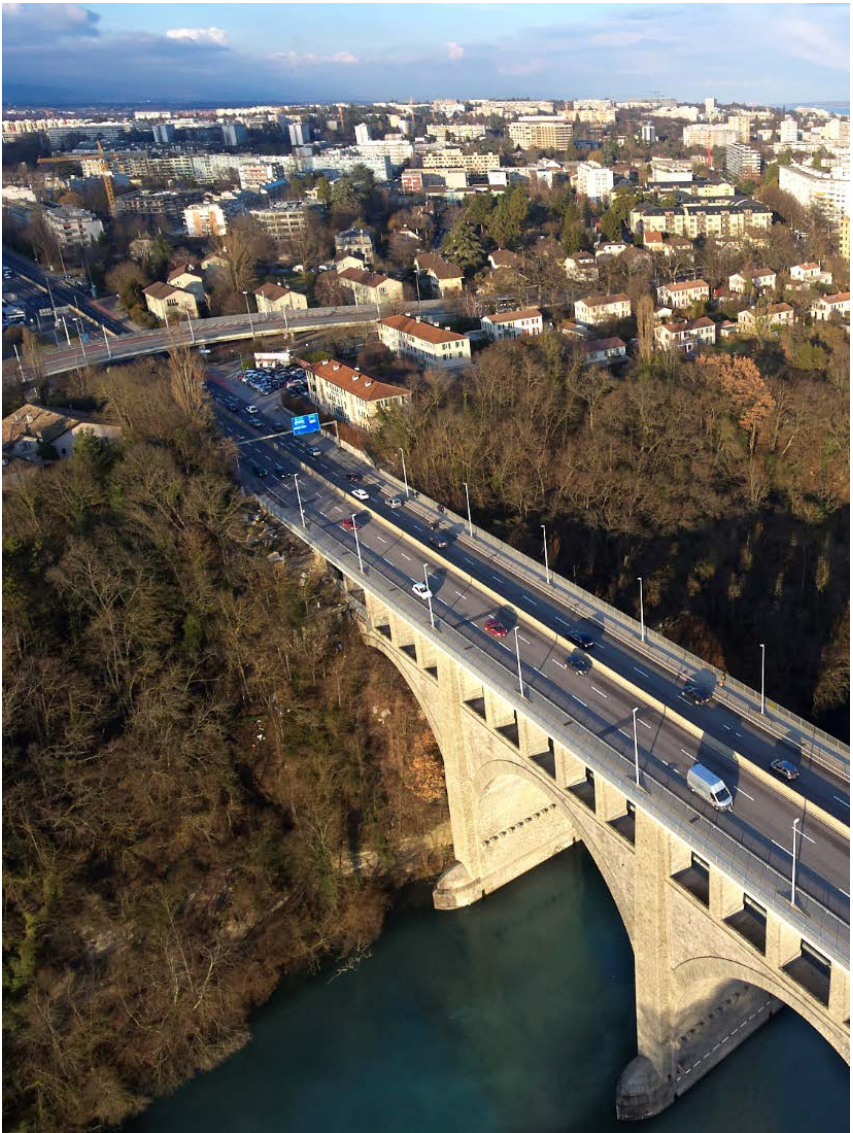
Le DSM accorde une importance particulière au suivi des mesures qui constituent ses plans d'actions. De ce fait, un **outil de monitoring** permettant d'attester de la réalisation des actions et de leur impact, par le biais d'indicateurs fiables, devra être développé en partenariat avec les acteurs concernés, afin de vérifier le bon avancement des projets, d'identifier les problèmes potentiels et d'apporter, le cas échéant, toute action corrective nécessaire.

En complément du suivi global des plans d'actions, la gestion et l'organisation du réseau routier est monitoré grâce aux grands indicateurs mis à jour annuellement dans le cadre de l'observatoire des transports. En particulier, les données de comptages pour tous les modes de déplacement et d'accidentologie seront mises à profit pour réorienter éventuellement les actions.

Finalement, une stratégie de comptages, en lien étroit avec les aménagements réalisés, doit être mise en place afin de pouvoir quantifier et qualifier les déplacements réels des usagers. Cela permettra ainsi de mieux appréhender les stratégies de déplacements et l'efficacité des aménagements en comparant les données avant et après réalisation, dans le cadre d'une démarche d'évaluation ex-ante et ex-post.

10. ABBREVIATIONS ET SIGLES

| | |
|-------------------|---|
| ACS | Automobile club de Suisse |
| ASTAG | Association suisse des transports routiers, section Genève |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| CODEP | Conseil des déplacements |
| CTPPM | Conseil du transport privé professionnel de marchandises |
| DPA | Direction du projet d'agglomération |
| DSM | Département de la santé et des mobilités |
| DT | Département du territoire |
| EES | Etude environnementale stratégique |
| EGM | États généraux des mobilités |
| EIE | Etude d'impact sur l'environnement |
| GLCT | Groupement local de coopération transfrontalière |
| LFORTA | Loi fédérale sur les fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération |
| LMCE | Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée |
| LPE | Loi fédérale sur la protection de l'environnement |
| LPN | Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage |
| LRN | Loi sur les routes nationales |
| LRoutes | Loi sur les routes |
| NIE | Notice d'impact sur l'environnement |
| OCAN | Office cantonal de l'agriculture et de la nature |
| OCEV | Office cantonal de l'environnement |
| OCGC | Office cantonal du génie civil |
| OCSTAT | Office cantonal de la statistique |
| OCT | Office cantonal des transports |
| OFROU | Office fédéral des routes |
| OFSS | Office fédéral des statistiques |
| OPB | Ordonnance sur la protection contre le bruit |
| OSR | Ordonnance sur la signalisation routière |
| PAMA | Plan d'actions des mobilités actives |
| PARR | Plan d'actions du réseau routier |
| PAST | Plan d'actions du stationnement |
| PATC | Plan d'actions des transports collectifs |
| PATPRO | Plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services |
| PAV | Praille-Acacias-Vernets |
| PLQ | Plan localisé de quartier |
| RORR | Règlement portant sur l'organisation du réseau routier |
| RS/GE | Recueil systématique genevois |
| TCS | Touring Club Suisse |
| TIM | Trafic individuel motorisé |
| TOSA | Trolleybus optimisation système alimentation |
| TPG | Transports publics genevois |
| ZIMEYSAVER | Zone industrielle Meyrin-Satigny-Vernier |



Département de la santé et des mobilités (DSM)
Office cantonal des transports
4, chemin des Olliquettes - 1213 Petit-Lancy
Adresse postale : case postale 271-1211 Genève 8
Tél. +41 (22) 546 78 00 – Fax +41 (22) 546 78 01
www.ge.ch