



*Date de dépôt : 15 mai 2024*

## **Rapport du Conseil d'Etat** **au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions des mobilités** **actives 2024-2028**

Le plan d'actions des mobilités actives (PAMA) 2024-2028 a pour ambition de promouvoir la pratique de la marche et du vélo sur le territoire cantonal, en intégrant les questions d'intermodalité et de multimodalité ainsi que le lien avec le territoire transfrontalier.

Il permet de poser le socle de la planification demandée dans le cadre de la loi fédérale sur les voies cyclables, du 18 mars 2022 (RS 705), entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Cette loi fixe l'obligation pour les cantons de planifier dans un délai de 5 ans, et de réaliser dans un délai de 20 ans, 2 réseaux distincts de voies cyclables : l'un pour les déplacements quotidiens et l'autre pour les déplacements de loisirs.

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

Le PAMA 2024-2028 fait suite au précédent plan d'actions de la mobilité douce, qui couvrait la période 2019-2023. 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 PAMA 2024-2028, objet du présent rapport, est en outre inscrit dans la loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011 (LMD; rs/GE H 1 80), qui, à l'article 1, alinéa 2, précise que le Conseil d'Etat établit un plan d'actions de la mobilité douce.

## 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 été invitées à participer à 2 réunions d'échange et de co-construction, les 1<sup>er</sup> 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 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 des mobilités actives, une synthèse des éléments provenant des différentes démarches de concertation est proposée dans le tableau ci-après :

	<b>EGM</b>	<b>Forum citoyen</b>	<b>Cour des comptes</b>
Développer et sécuriser les réseaux des mobilités actives			
Travailler à une vision globale Grand Genève			
Améliorer la prise en compte des piétons dans les planifications			
Passer d'une vision par mode de transport à une vision par besoin			
Co-construire et concerter dans les projets			
Mettre en avant l'axe santé au sens large (stress, bruit, pollution, sédentarité, etc.)			
Renforcer la communication, la sensibilisation et le respect des règles			

### 3. Principes généraux et objectifs thématiques

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

1. promouvoir la marche à pied et le vélo pour les déplacements du quotidien, car ils ont un impact positif sur la santé et sur la réduction des nuisances;
2. développer une stratégie piétonne et d'accessibilité universelle à l'échelle du Grand Genève;
3. aménager des itinéraires et des espaces sécurisés pour les piétons et les cyclistes;
4. développer des réseaux interconnectés et favoriser l'intermodalité;
5. soutenir des services de mobilités actives partagés.

Ces principes généraux ont ensuite été détaillés en objectifs thématiques :

- promouvoir la pratique de la marche et du vélo;
- traiter les discontinuités des réseaux, afin d'en améliorer la qualité, la continuité et la sécurité effective ou ressentie;
- développer les synergies entre les différents modes de transport, afin de promouvoir l'intermodalité et la multimodalité et de faire connaître de nouvelles options de déplacements;
- soutenir les personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements, en veillant à l'adéquation des réseaux avec les principes de l'accessibilité universelle.

### 4. Actions

Sur la base de ces éléments, le PAMA 2024-2028 s'articule autour de 10 actions qui répondent aux objectifs thématiques listés ci-dessus :

1. développer les réseaux des mobilités actives, en lien avec le contreprojet à l'initiative 182, la loi sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine, du 21 septembre 2023 (LAVMT; rs/GE L 1 07), en réalisant des aménagements efficaces, confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes (+ 80 km d'aménagements);
2. participer à la mise en œuvre de la stratégie piétonne et d'accessibilité universelle à l'échelle du Grand Genève;

3. aménager au minimum 2 magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues;
4. améliorer la qualité et la sécurité des itinéraires en traitant les points problématiques, en coordination avec les acteurs de terrain;
5. réaliser des actions de sensibilisation et de promotion, notamment en lien avec la santé et la réduction des nuisances;
6. anticiper la réalisation des axes forts vélos au moyen de tests concertés;
7. assurer la continuité des itinéraires cyclables aux points de passage douaniers;
8. développer des titres de transports multimodaux;
9. développer des hubs de mobilité multimodaux;
10. mettre en œuvre une nouvelle concession « Vélopartage » à l'échelle transfrontalière.

## 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 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 monitoring global, le suivi de la LAVMT permettra d'assurer un suivi des projets de mobilité active, en intégrant les composantes environnementales par le biais de l'élaboration d'une stratégie d'arborisation et de plantation d'au moins 25 000 arbres sur les communes de plus de 10 000 habitants.

Par ailleurs, 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, tout particulièrement piétons, permettant ainsi de mieux appréhender les stratégies de déplacements et l'efficacité des aménagements en comparant les données avant et après leur réalisation.

Enfin, des mesures de communication, informant les acteurs des changements concernant leur mobilité, seront réalisées pour les actions le nécessitant.

## 6. Conclusion

A travers un ensemble de mesures établies en cohérence et en étroite relation avec les autres planifications directrices, le PAMA 2024-2028 décline 10 actions concrètes pour structurer la politique cantonale en faveur du développement des modes actifs 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 des mobilités actives 2024-2028*



# PLAN D' ACTIONS DES MOBILITES ACTIVES 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 : Thierry Messenger  
Cheffe de Projet : Fabienne Peracino

# TABLE DES MATIERES

1.	INTRODUCTION .....	4
2.	BILAN DU PRECEDENT PLAN D'ACTIONS .....	6
2.1.	PRINCIPALES REALISATIONS DURANT LA PERIODE 2019-2023 .....	6
2.2.	CONTINUITE ENTRE LES PLANS D'ACTIONS .....	7
3.	DIAGNOSTIC – CHIFFRES-CLES DE LA THEMATIQUE .....	8
4.	APPORTS DES PROCESSUS DE CONSULTATION .....	9
5.	PRINCIPES GENERAUX ET OBJECTIFS THEMATIQUES .....	10
5.1.	PRINCIPES GENERAUX .....	10
5.2.	OBJECTIFS .....	11
6.	ACTIONS DU PAMA 2024-2028 .....	12
7.	ACTIONS PORTEES PAR D'AUTRES PLANS D'ACTIONS THEMATIQUES .....	26
7.1.	ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DU RESEAU ROUTIER (PARR) .....	26
7.2.	ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DU STATIONNEMENT (PAST) .....	27
7.3.	ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS (PATC) .....	28
7.4.	ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DU TRANSPORT PROFESSIONNEL DE PERSONNES, DE MARCHANDISES ET DE SERVICES .....	28
8.	GOUVERNANCE ET SUIVI .....	29
9.	MONITORING .....	30
10.	Liste des abréviations et des sigles .....	31

# 1. INTRODUCTION

La loi sur la mobilité (L Mob rs/GE H 1 20), votée en 2016, 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 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.

D'autres bases légales, tant fédérales que cantonales, viennent cadrer le travail de l'administration au quotidien. Pour la thématique des mobilités actives, il s'agit notamment de :

## **La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – rsGE H 1 21)**

Adoptée en votation populaire le 5 juin 2016, la LMCE organise la circulation dans le canton par zones. Dans l'hyper centre (zone I) et les centres urbains (zones II), les transports collectifs et la mobilité douce sont prioritaires. En dehors des zones I et II, la loi prévoit en outre que la sécurité des modes doux soit assurée avec des aménagements propres et séparés si nécessaire. Le trafic de transit, lui, est canalisé sur des axes structurants, tels que l'autoroute pour les déplacements intra-cantonaux et la moyenne ceinture pour passer d'un quartier à l'autre.

Cette loi traite ainsi de l'ensemble des modes de transports et définit les modalités d'exploitation visant à améliorer les conditions de déplacement et à fluidifier les réseaux de transports. Elle définit également la mise en œuvre du principe constitutionnel de complémentarité et de liberté individuelle du choix du mode de transport.

## **La loi sur la mobilité douce (LMD – rsGE H 1 80) et le règlement sur la mobilité douce (RMD – rsGR H 1 80.01)**

La loi sur la mobilité douce (H 1 80 – LMD) fixe l'établissement d'un « plan directeur du réseau de mobilité douce », et pose les grands principes régissant la politique cantonale en faveur de la mobilité douce. Son règlement (H 1 80.01 – RMD) précise qu'un plan d'actions de la mobilité douce est élaboré sur la base du plan directeur et revu au début de chaque législature. Il a comme objectifs (art. 3 al. 2 H 1 80.01) :

- l'identification des mesures à prendre pour chaque action du plan et l'établissement d'une priorisation des mesures;

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

### **La loi fédérale sur les voies cyclables (LVC)**

Cette nouvelle loi fédérale est la loi d'exécution de l'article 88 de la Constitution fédérale accepté par une majorité de la population suisse (73,6 %) et par tous les cantons le 23 septembre 2018. Elle met le vélo sur un pied d'égalité avec les chemins et sentiers pédestres et permet de consolider les efforts visant à accroître la sécurité des déplacements à vélo. L'élément central de cette loi est l'obligation pour les cantons de planifier, dans un délai de 5 ans depuis l'entrée en vigueur de la loi, et de réaliser, dans un délai de 20 ans dès l'entrée en vigueur de la loi, deux réseaux distincts de voies cyclables : un pour les déplacements quotidiens et l'autre pour les déplacements de loisirs. Elle intègre des objectifs qualitatifs comme des réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants. La loi prévoit en outre que les réseaux ou parties de réseaux de voies cyclables devront être remplacés dès lors qu'ils ne répondent plus aux exigences en matière de sécurité et d'attractivité.

### **La loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LaLCPR) (L 1 60)**

Cette loi a pour objet d'assurer notamment le maintien, l'accessibilité, la création, la protection, le raccordement, la promotion et la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnées pédestres, afin de créer des réseaux cohérents et attractifs de cheminement pédestre et ainsi d'encourager les déplacements à pied. Elle fixe les contenus et les procédures d'approbation des plans directeurs des chemins pour piétons, des plans directeurs des chemins de randonnée pédestre et des plans localisés de chemins pour piétons.

A cela s'ajoute des lois de financement, telle **que la loi fédérale sur les fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA)**, qui permet la réalisation de nouvelles infrastructures par le biais de co-financement fédéral de projets d'aménagements pour la mobilité douce ou encore **la loi cantonale ouvrant un crédit d'étude de 20'150'000 francs pour le développement d'axes forts vélos d'intérêt cantonal en complément des voies vertes (L13061)**.

Il convient également de noter que le Canton de Genève et les communes se partagent la propriété du domaine public. Chaque propriétaire est ainsi amené à développer le réseau de mobilité active (piétons et cyclistes) 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.

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 les mobilités actives 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 de la mobilité douce, qui a couvert la période 2019-2023.

## 2. BILAN DU PRECEDENT PLAN D'ACTIONS

107 projets étaient inscrits dans le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023

- ▶ 40 projets, dont 26 projets d'infrastructures ont été réalisés.
- ▶ 10 projets, dont 7 projets d'infrastructures sont en cours de réalisation.
- ▶ 45 projets, dont 42 projets d'infrastructures sont en cours d'études.
- ▶ 7 projets, dont 4 projets d'infrastructures sont considérés comme des processus continus.
- ▶ 5 projets, dont 3 projets d'infrastructures n'ont pas été réalisés.

Tableau 1 : état d'avancement des projets du plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 par catégorie (cf. annexe 1 pour la liste des projets).

catégorie	%	État
<b>Infrastructures (83 projets)</b>	41%	Réalisés ou en cours de réalisation
	51%	En cours d'études
	4%	Non réalisés
	5%	Processus continus
<b>Fonctionnement des réseaux (3 projets)</b>	66%	Réalisés ou en cours de réalisation
	0%	En cours d'études
	33%	Non réalisés
	0%	Processus continus
<b>Promotion et nouveaux services (13 projets)</b>	62%	Réalisés ou en cours de réalisation
	15%	En cours d'études
	8%	Non réalisés
	15%	Processus continus
<b>Stationnement (8 projets)</b>	75%	Réalisés ou en cours de réalisation
	13%	En cours d'études
	0%	Non réalisés
	13%	Processus continus

### 2.1. PRINCIPALES REALISATIONS DURANT LA PERIODE 2019-2023

Les principaux projets réalisés durant la période 2019-2023 sont les suivants :

#### Infrastructures

- Construction d'une passerelle au-dessus de la route de Chancy et de la rampe Quidort entre le parc Surville et le chemin de Tivoli.
- Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle - pont du Mont-Blanc et rive droite (U lacustre et U cyclable).
- Aménagement de l'avenue Pictet-de-Rochemont.
- Aménagement de la rue Eugène Lance pour améliorer le passage des cycles.
- Réalisation de pistes cyclables sur la route de Jussy et la route de Mon-Ideé dans le cadre des mesures d'accompagnement du Grand projet des Communaux d'Ambilly.
- Création d'un trottoir dans le passage inférieur des Alpes.

Entre 2019 et fin 2022, ce sont au total 70 km de routes qui ont été sécurisés pour les cyclistes, dont 21 km d'aménagements de pistes cyclables et 9 km de bandes cyclables.

#### Stationnement

- Construction de quatre nouvelles vélostations en lien avec la mise en service du Léman Express : Chêne-Bourg, Eaux-Vives, Lancy-Bachet et Lancy-Pont-Rouge, pour un total de 1'816 places.
- Construction d'une vélostation à la gare de Versoix-Centre.
- Recensement de l'ensemble des places de stationnement vélos sur l'espace public du canton.

#### Promotion et nouveaux services

- Mise en place de *Vélopartage*, premier système de vélos en libre-service du canton. Le réseau compte plus de 1'400 vélos répartis dans 620 stations.
- Jalonnement des pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal.
- Subventions de près de 3'000 vélos cargos en 5 ans pour un montant total de plus de 1 million de francs.



#### Fonctionnement des réseaux

- Déploiement de 258 panneaux de tourner à droite aux feux rouges pour les vélos.
- Etudes et début du déploiement de systèmes vélostrails sur les cisaillements accidentogènes des voies de tram pour les cyclistes.
- Renforcement de la concertation avec les associations de mobilités actives (1 séance par mois en moyenne depuis 2021, 38 projets présentés).

## 2.2.

### CONTINUITÉ ENTRE LES PLANS D'ACTIONS

Les projets inscrits dans le présent plan d'actions ont été priorisés en fonction de leur nature structurante pour la pratique de la marche et du vélo. Ce sont principalement des projets portés par le Canton, soit inscrits dans un projet d'agglomération, soit au bénéfice d'une loi cantonale d'investissement.

Parmi les 45 projets en cours d'études issus du plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023, 25 projets ont été repris dans le présent plan d'actions, car répondant aux critères de priorisation susmentionnés. Les études des 20 projets non repris dans le plan d'actions se poursuivent.

Tableau 2 : Projets du Plan d'actions 2019-2023 repris dans le Plan d'actions 2024-2028

1. Réalisation d'un balisage cantonal pour les vélos
2. Insertion de bandes cyclables sur la route de Saint Julien entre la route du Camp et la place des Aviateurs
3. Construction d'une passerelle mode doux entre le quartier de l'Etang et la gare Léman Express de Vernier
4. Etudes et déploiement de systèmes vélostrails sur les emplacements accidentogènes du réseau de tramway
5. Aménagement d'une ligne de bus à haut niveau de service entre Veyrier et Carouge
6. Création d'une passerelle piétonne en parallèle du Pont du Mont-Blanc
7. Axe Frontenex: requalification de l'espace public, aménagement pour les transports collectifs et création de continuités cyclables

8. Réfection et élargissement du Pont de Peney permettant l'insertion d'aménagements cyclables
9. Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de Bellebouche
10. Aménagements cyclables en continuité du pont de Peney entre la route de Verbois et la route du Bois-de-Bay
11. Construction d'un passage inférieur mobilité douce sous la route du Grand-Lancy entre le parc Chuit et Lancy - Pont-Rouge
12. Aménagement d'un tram sur la rue des Terreaux-du-Temple et création d'une continuité cyclable
13. Création d'une continuité cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay
14. Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte transports collectifs et des modes doux sur la façade sud de l'aéroport : section route de Ferney - Voie-des-Traz – Aéroport. 1ère étape avec création de pistes cyclables
15. Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de l'Etraz
16. Création de pistes cyclables bidirectionnelles sur la route de Presinge
17. Réaménagement de la route de Colovrex : aménagement de pistes cyclable et de cheminement pour piétons
18. Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne
19. Aménagement d'un contresens cyclable sur le quai de Cologny, entre le chemin du Nant d'Argent et le chemin de la Tour Carrée
20. Création d'une passerelle mobilité douce entre le Lignon et le parc des Evaux
21. Réaménagement de la route de Chêne: sécurisation du site du tram et amélioration des mobilités douces entre Grange Canal et le chemin du Vallon
22. Passerelle Route de Meyrin - franchissement de l'autoroute
23. Gestion et suivi des subventions cantonales mobilité douce
24. Réaliser une action en vue d'encourager la mobilité douce pour les déplacements et sensibiliser à ses bienfaits pour la santé
25. Traitement des lieux accidentogènes piétons et vélos

### 3. DIAGNOSTIC – CHIFFRES-CLES DE LA THEMATIQUE

Genève est au centre d'une agglomération transfrontalière d'un million d'habitants. Très dynamique, la population et les emplois croissent en moyenne de +1,7% annuellement depuis plus de 20 ans. Ainsi, la population du Grand-Genève devrait atteindre 1'350'000 habitants à l'horizon 2040, dont la moitié résidera dans le canton de Genève. Le nombre d'habitants a cru de **14'000** dans le Grand Genève entre 2019 et 2021. Chaque habitant supplémentaire représente environ 4 déplacements quotidiens en plus, soit 60'000 nouveaux déplacements par jour sur la période susmentionnée.

Avec près de **400'000 postes de travail** dans le canton de Genève à fin 2019, représentant plus de 2/3 des emplois de l'agglomération, il existe une forte asymétrie territoriale (logements / emplois) qui se renforce puisque seuls 25% des nouveaux logements sont construits à Genève.

La vitalité économique attire 108'000 frontaliers quotidiennement, en augmentation de + 8'000 depuis le 1er janvier 2023.

Au final se sont plus de **660'000 déplacements** aux frontières cantonales, dont 440'000 en véhicules motorisés qui traversent la frontière cantonale au quotidien.

Ainsi, **2,5 millions de déplacements** se font en lien avec le canton, représentant plus de 32 millions de kilomètres parcourus tous modes confondus en 2015. 70% des prestations kilométriques sont fait en transfrontalier.

38% des déplacements font moins de 2 km, 60% font moins de 5 km et 75% font moins de 10 km. 62% des déplacements se font pour les motifs d'achats, de loisirs et de services, devant les trajets pour le travail ou la formation.

En 2021, la part modale de la marche, tout motif confondu en nombre de déplacement est de 39% sur le canton. Cette part modale, exceptionnellement haute à l'échelle de la Suisse, est stable depuis 2015. La part modale de la marche pour les déplacements domicile travail est de 21%. 1,7km est réalisé par jour et par personne en marchant, pour une durée moyenne de 33 minutes.<sup>1</sup>



La part modale vélo tous motifs confondus a, quant à elle, gagné 2 points entre 2015 (6%) et 2021 (8%). Elle se monte à 14% pour les déplacements domicile-travail (9% en 2015).

Le canton dispose de 1'416 km de voiries favorables à la pratique du vélo. C'est deux fois plus qu'il y a 15 ans et cela représente environ 50% des routes carrossables du canton. Parmi les aménagements, on dénombre 278 km de pistes cyclables, 229 km de bandes cyclables, 22 km de contresens, 325 km de dérogation (par exemple : routes interdites aux voitures mais cycles autorisés), 23 km de voies bus autorisées aux cycles et 539 km de zones 30km/h, non équipées spécifiquement pour les cyclistes, mais considérées comme sécurisées du fait de la vitesse réduite.



## 4. APPORTS DES PROCESSUS DE CONSULTATION

Le 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 été invitées 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

<sup>1</sup> Source : La mobilité des habitants du canton de Genève en 2021, office cantonal de la statistiques Genève, Genève, 2023.

législature. Les résultats de ces concertations ont conduit au présent plan d'actions des mobilités actives (PAMA) 2024-2028.

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

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

*Tableau 3 : Apports des Etats généraux des mobilités, du Forum citoyen et de l'audit de la Cour des comptes*

	EGM	Forum citoyen	Cour des comptes
Développer et sécuriser les réseaux des mobilités actives			
Travailler à une vision globale Grand Genève			
Améliorer la prise en compte des piétons dans les planifications			
Passer d'une vision par mode de transport à une vision par besoin (vision multimodale)			
Co-construire et concerter dans les projets			
Mettre en avant l'axe santé au sens large (stress, bruit, pollution, sédentarité, etc.)			
Renforcer la communication, la sensibilisation et le respect des règles			

## 5. PRINCIPES GENERAUX ET OBJECTIFS THEMATIQUES

### 5.1. PRINCIPES GENERAUX

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

1. Promouvoir la marche à pied et le vélo pour les déplacements du quotidien qui ont un impact positif sur la santé et sur la réduction des nuisances.
2. Développer une stratégie piétonne et d'accessibilité universelle à l'échelle du Grand Genève.
3. Aménager des itinéraires et des espaces sécurisés pour les piétons et les cyclistes.
4. Développer des réseaux interconnectés et favoriser l'intermodalité.
5. Soutenir des services de mobilités actives partagés.

Les principes 1 à 3 sont en lien avec l'encouragement à la marche et au vélo, en soutenant leur développement par l'amélioration générale des conditions de déplacements dont la sécurisation des itinéraires, la qualité des espaces publics et les actions de sensibilisation aux bienfaits d'un mode de vie actif, tant en termes de lutte contre la sédentarité qu'en lien avec les questions de nuisances atmosphériques et sonores. Ces principes présupposent également des enjeux en lien avec la qualité des aménagements, permettant le déplacement en toute sécurité de l'ensemble des usagers, quel que soit leur âge ou leur condition physique.

Dans cette perspective, la question des gabarits à disposition, notamment pour les aménagements cyclables qui sont utilisés par des engins avec des différentiels de vitesses et des largeurs toujours plus importantes, nécessite une attention particulière pour tendre vers des dimensions plus confortables. La situation a évolué ces dernières années avec l'essor des vélos électriques rapides<sup>2</sup>, des vélos-cargos et des trottinettes électriques, qui doivent tous utiliser les aménagements cyclables. La question de la séparation des flux, notamment entre piétons et vélos, devra également faire l'objet d'une attention particulière.

Ces éléments doivent également être mis en corrélation avec la nécessité, pour tout aménagement, de réaliser des études précisant l'impact foncier, compte tenu du fait que l'opérationnalisation des projets découle de leur faisabilité foncière. Dans cette perspective, les projets devront, dans la mesure du possible, privilégier la reconversion des infrastructures existantes plutôt que la construction de nouvelles infrastructures, en particulier pour des raisons d'utilisation rationnelle du sol, de respect du quota des surfaces d'assolement et de la diminution de la place de la voiture sur la voirie existante.

Les principes 4 et 5 sont en lien direct avec la nécessité de repenser les déplacements non plus en fonction d'un mode de transport unique, mais en fonction des besoins en assurant la promotion de l'intermodalité et de la multimodalité, afin de viser une meilleure efficacité dans le choix des modes de déplacement.

## 5.2.

### OBJECTIFS

Ces principes généraux ont ensuite été détaillés en objectifs thématiques :

- Promouvoir la pratique de la marche et du vélo.
- Traiter les discontinuités des réseaux afin d'en améliorer la qualité, la continuité et la sécurité effective ou ressentie.
- Développer les synergies entre les différents modes de transport afin de promouvoir l'intermodalité et la multimodalité et faire connaître de nouvelles options de déplacements.
- Soutenir les personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements en veillant à l'adéquation des réseaux avec les principes de l'accessibilité universelle.

*Définition de l'accessibilité universelle : L'accès à tout bâtiment ou aménagement permettant, dans des conditions normales de fonctionnement, à des usagers et usagers handicapés, avec la plus grande autonomie possible, de circuler, d'accéder aux locaux et aux équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer, de communiquer et de bénéficier des prestations en vue desquelles cet établissement ou cette installation a été conçu.*

<sup>2</sup> L'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les vélos électriques rapides devrait être abrogée au niveau du droit fédéral d'ici 2025.

Les principes et les objectifs du PAMA 2024-2028 sont alignés avec ceux du plan climat cantonal. Le développement des modes actifs a un rôle majeur à jouer pour atteindre ces objectifs. Environ 30% des déplacements de très courtes distances (< 3 km) sont parcourus en voiture et une part encore plus importante pour les déplacements de courtes distances (3 à 8 km). Ils sont également sobres en émissions de CO<sub>2</sub>, peu cher, plus sain, économe en espace et parfaitement adapté au contexte urbain. Le développement des différentes actions prévues a pour objectif d'augmenter de 25% la part modale vélo à l'horizon 2028, en lien avec les objectifs de la fiche sur les modes actifs du plan climat cantonal qui vise à augmenter les parts modales kilométriques réalisées à pieds ou à vélo.

Le PAMA 2024-2028 s'inscrit également en cohérence avec la stratégie de mobilité globale 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.

## 6. ACTIONS DU PAMA 2024-2028

Ce plan d'actions des mobilités actives s'articule autour de 10 actions qui répondent aux objectifs thématiques listés ci-avant :

1. Développer les réseaux de mobilités actives, en lien avec le contre-projet à l'initiative 182 Climat urbain, en réalisant des aménagements efficaces, confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes (+ 80 km d'aménagements).
2. Participer à la mise en œuvre de la stratégie piétonne et d'accessibilité universelle à l'échelle du Grand Genève.
3. Aménager au minimum deux magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues.
4. Améliorer la qualité et la sécurité des itinéraires en traitant les points problématiques en coordination avec les acteurs de terrain.
5. Réaliser des actions de sensibilisation et de promotion, notamment en lien avec la santé et la réduction des nuisances.
6. Anticiper la réalisation des axes forts vélos au moyen de tests concertés.
7. Assurer la continuité des itinéraires cyclables aux points de passage douaniers.
8. Développer des titres de transports multimodaux.
9. Développer des hubs de mobilité multimodaux.
10. Mettre en œuvre une nouvelle concession *Vélopartage* à l'échelle transfrontalière.

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

## 1

**DEVELOPPER LES RESEAUX DE MOBILITES ACTIVES EN REALISANT DES AMENAGEMENTS EFFICACES, CONFORTABLES ET SECURISES POUR LES PIETONS ET LES CYCLISTES**
**Piétons, cyclistes**

**Pourquoi?**

Les critères de sécurité et de continuité sont les principaux leviers pour encourager à la pratique de la marche et du vélo. Dans cette perspective, une attention particulière doit être donnée à la qualité des aménagements réalisés, ceci en termes de continuité, mais également de gabarits pour permettre les dépassements au vu des différences de vitesse, des flux et des largeurs des modes actifs utilisant les aménagements cyclables et piétonniers.

**Comment?**

- Développer les réseaux en lien avec le contre-projet à l'initiative Climat urbain (CP IN 182).
- Réaliser 80 km de nouveaux aménagements d'ici à 2028.
- La loi fédérale sur les voies cyclables fixe une obligation pour les cantons de planifier deux réseaux cyclables complémentaires : un réseau pour les déplacements du quotidien et un réseau pour les déplacements de loisirs. La planification de ces réseaux doit être achevée en 2028 et sa mise en œuvre d'ici à 2043. Cette planification s'appuiera en priorité sur les aménagements existants et sur les projets en cours.
- Coordonner les projets avec l'extérieur du canton pour vérifier leur adéquation avec les intentions des partenaires du Grand Genève, ceci notamment avec la mise à jour du schéma cyclable du Grand Genève et son évolution en plan vélo d'agglomération.
- Réaliser des études précisant l'impact foncier des mesures
- Mettre en œuvre le jalonnement cyclable sur le canton afin de guider les cyclistes.

**Dans quels buts?**

- Promouvoir la pratique de la marche et du vélo.
- Traiter les discontinuités des réseaux afin d'en améliorer la qualité, la continuité et la sécurité effective ou ressentie.

Contre-projet à l'initiative 182 – climat urbain

Le PL13348 – « **Projet de loi sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine** » (contreprojet à l'IN 182) vise la réaffectation de 8% de voirie en faveur de projets de mobilités actives, de transports en commun et d'arborisation d'ici 2034. Il s'agit de réaliser 175 km d'aménagements supplémentaires de mobilité douce, tels que voies vertes, axes forts cyclables et aménagements en faveur des piétons; 8 km d'extension du réseau tramway et une nouvelle ligne de ceinture ainsi que 22 km de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service.

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

Carte 1 : Infrastructures planifiées avec démarrage des travaux prévus d'ici à fin 2028

## Infrastructures planifiées : mobilités actives

### Projets mobilités actives

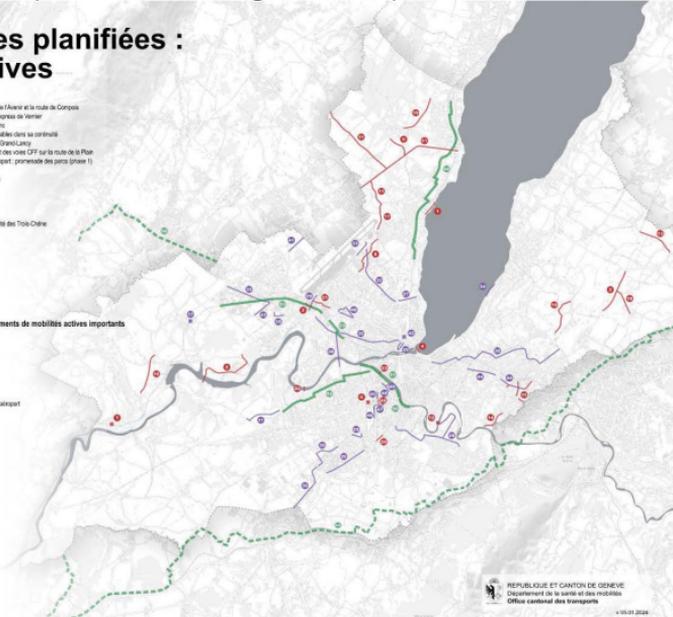
- Réhabilitation de la route de Suisse (R12)
- Création de pistes cyclables sur la route de Jussy, entre la rampe de l'Avant et la route de Corcelles
- Passerelle vélo douce entre la gare de Yveroy et le grand terrain Espaces de Jussy
- Création d'une passerelle pédestre en passant à Port de Mont Blanc
- Réhabilitation et élargissement du Pont de Poney et aménagements cyclables dans sa continuité
- Construction d'un passage à niveau mobile (Boulevard de la route de Grandjean)
- Passage à niveau et tronçon MD pour sécuriser le franchissement des voies CFF sur la route de la Rive
- Aménagement des espaces publics et RD sur la ligne sud de l'aéroport (prolongement des parcs (zone 1))
- Sécurisation des RD sur la chemin de Bois Forgeron
- Aménagement de la piste cyclable sécurisée section Sarigny / Hésalin
- Routes de Velvaig, de Bois Châlon, de Collet et des Fyards
- Passerelle de Bouc de Morin
- Route de Bédouauche
- Avenue de Thoiry
- Passage mobile doux et aménagements piétons dans la centralité des Tois-Chêne
- Création d'aménagements cyclables sur la route de Crocotte
- Remaniement de la route de Colombier
- Route de Prévargy
- Route de Collin
- Passerelle mobile douce entre le Lignon et le parc des Enluis
- Passerelle Route de Molen
- Cours Nord - RD MD - avenue Etoile
- Passerelle MD sur l'axe
- Aménagement de l'avenue MD le long de la route de St-Julien

### Projets transports collectifs ou routiers avec aménagements de mobilités actives importants

- Extension Tramway Public - Plan des Ombres
- Route de Saint-Jean
- Réhabilitation de l'avenue de la Paix
- Rue à bus niveau de service Moutier
- Réhabilitation de la route de Prébois
- Ane Fontaines
- Boulevard de la gare
- Extension Tramway Grand-Saconnex - Ferney
- Réhabilitation de la route de Châtigny
- Bus à haut niveau de service Genève - Yveroy - ZH/VS/VD
- Extension Tramway Plan des Ombres - Plan des Ombres
- Aménagement du carrou de la gare de Salgny
- Réhabilitation de l'avenue de la Paix
- Aménagement d'un tram sur la rue des Ternauds-Temples
- Carrou de la gare
- Remaniement de l'avenue A.F. Dubois
- Fermeture de la place Centrale et aménagements MD
- Nouvelles aménagements de la route de l'Alpage de Montfleur
- Remaniement de la route de Chêne et de la rue de Genève
- Réhabilitation des Bouches - phase 1
- Réhabilitation route des Juraux - tronçon Jallin - phase 1
- Cours MD du Centre de l'Etat (Rue) et la gare
- Réhabilitation rue F. Dussaud - tronçon Arrière-Bouches
- Réhabilitation rue H. Wobler

### Voies vertes

- Voie verte d'agglomération Carange (2 étapes)
- Voie verte d'agglomération vers la ferme de la Balle
- Voie verte Boreux - Balle
- Voie verte d'agglomération Rive Droite
- Voie verte Prévargy
- Voie verte
- Continuité voie verte d'agglomération



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE  
 Département de la santé et des mobilités  
 Office cantonal des transports  
 11.03.2024

Ces projets doivent permettre la réalisation de 80 km d'aménagements d'ici à la fin de la législature. L'objectif à atteindre est une augmentation de 25% de la part modale du vélo, soit une hausse du nombre de déplacements journaliers à vélo de 60'000 déplacements pour un total de 200'000 déplacements. Cette estimation est fondée sur l'augmentation de la population, l'évolution des parts modales et les comptages vélos réalisés tous les deux ans par le DSM. Cet objectif s'inscrit dans la perspective des objectifs climatiques.

## 2

## PARTICIPER A LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE PIETONNE ET D'ACCESSIBILITE UNIVERSELLE A L'ECHELLE DU GRAND GENEVE

## Piétons

**Pourquoi?**

Le Grand Genève a publié en 2020 un rapport sur la stratégie piétonne et d'accessibilité universelle. L'étude propose un concept piéton pour le Grand Genève visant à construire une agglomération favorable à la marche pour tous les usagers selon les principes de l'accessibilité universelle, afin de donner la visibilité nécessaire à la marche comme maillon essentiel de l'organisation territoriale. Les communes du Grand Genève ont été invitées à participer sur une base volontaire aux travaux, qui commenceront dans le deuxième semestre 2024.

**Comment?**

Le programme prévoit de :

- Mutualiser des données et des études, notamment des comptages, afin de permettre une meilleure homogénéité des pratiques et des moyens sur le territoire du Grand Genève et d'obtenir des données fiables sur les déplacements des piétons;
- Définir des actions de communication et de sensibilisation communes;
- Faire du partage d'expériences et de bonnes pratiques.

En parallèle, il est nécessaire de vérifier systématiquement que les cheminements sont en adéquation avec les besoins des personnes à mobilité réduite.

**Dans quels buts?**

- Promouvoir la pratique de la marche.
- Soutenir les personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Piétons, PMR	DPA - OCT	PAMA		OU, OCS, Communes du Grand Genève, associations	En cours	Oui

## 3

## AMENAGER AU MINIMUM DEUX MAGISTRALES PIETONNES SECURISEES, BALISEES ET CONTINUES

## Piétons

**Pourquoi?**

La marche, en tant que premier mode de déplacement du canton, nécessite d'être soutenue pour augmenter son attractivité et faciliter les déplacements, notamment des personnes à mobilité réduite. La marche a également un rôle important à jouer en termes de santé et pour désengorger les transports collectifs sur des courtes distances.

**Comment?**

- Définir et réaliser au minimum 2 liaisons sécurisées, attractives, continues et balisées pour les piétons afin de faciliter et encourager les déplacements à pieds, dans une optique de promotion de la santé et de l'environnement. Ces aménagements devront s'articuler autour de trottoirs d'une largeur suffisante, de zones piétonnes ou à priorité piétonne et être au bénéfice d'une gestion des feux facilitant la traversée des rues. L'objectif est de viser des réalisations à court terme, en travaillant sous forme de tests et avec des aménagements légers. Si ces aménagements sont jugés concluants, des aménagements plus importants de l'espace public pourront être envisagés, en terme d'amélioration de l'espace public, de végétalisation, de réaffectation de la voirie, etc.

Les corridors suivants ont été identifiés à ce stade :

- Cheminement des parcs, du centre-ville (Pâquis) à l'aéroport
- Cornavin – Bel-Air – Rive – gare des Eaux-Vives

Des évaluations sont en cours pour proposer un troisième corridor en lien avec le sud du canton.

- A terme, l'objectif est de doter Genève d'un plan piéton permettant de relier les différentes centralités.

**Dans quel but?**

- Promouvoir la pratique de la marche.

Les magistrales seront également l'occasion de mesurer l'attractivité des aménagements réalisés par le biais de comptages, permettant ainsi de mieux appréhender les comportements de déplacement des piétons.

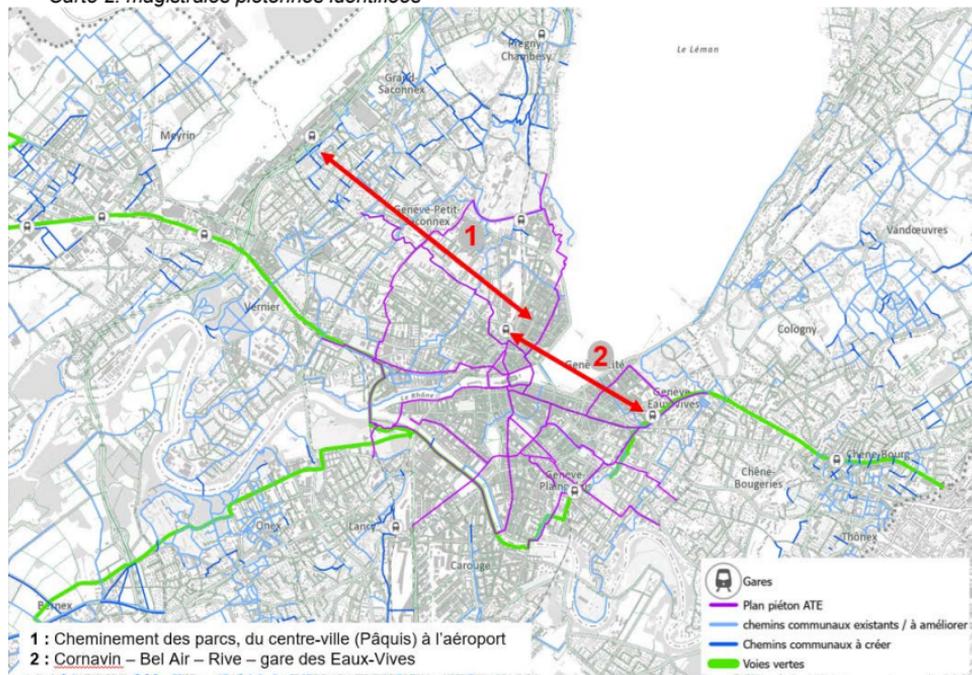
Les magistrales permettront d'étudier les possibilités d'améliorer la gestion des carrefours et giratoires, en lien avec la volonté de faciliter les continuités par des priorisations en faveur des piétons.

**Exemple inspirant : le plan piéton de Strasbourg 2021-2030** vise à ce que tous les résidents puissent accéder à pied ou à vélo, partout et à tout moment, en autonomie et en sécurité, à leurs besoins quotidiens



Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Piétons, PMR	OCT	PAMA	PARR, PAST	OU, OCAN, Communes	A démarrer	Oui

Carte 2: magistrales piétonnes identifiées



## 4

## AMELIORER LA QUALITE ET LA SECURITE DES ITINAIRES EN TRAITANT LES POINTS PROBLEMATIQUES EN COORDINATION AVEC LES ACTEURS DE TERRAIN

### Piétons, cyclistes



#### Pourquoi?

Les emplacements problématiques du canton, qu'ils soient effectifs ou ressentis, doivent faire l'objet d'une veille systématique afin de pouvoir les identifier, les étudier et les résoudre, ceci dans l'optique d'améliorer la sécurité routière pour tous les usagers et de favoriser la pratique de la marche et du vélo.

#### Comment?

- Renforcer le processus de remontée des points problématiques du réseau auprès du Canton, en partenariat avec les associations de mobilités actives et en lien avec les signalements de la population en s'appuyant sur les différents canaux existants.
  - Etudier et traiter les emplacements.
  - Poursuivre le travail en cours de pose de dispositifs vélostrail pour sécuriser les cisaillements des voies de tram pour les cyclistes.
  - Communiquer sur le suivi et les améliorations réalisées.
- ➔ La sécurisation de trajets des écoliers fera l'objet d'une veille particulière, en coordination avec les communes en charge de ces cheminements.

#### Dans quels buts?

- Promouvoir la pratique de la marche et du vélo.
- Traiter les discontinuités des réseaux afin d'en améliorer la qualité, la continuité et la sécurité, effective ou ressentie.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Piétons, cyclistes	OCT	PAMA	PARR, PAST PATC PATPRO	OCGC, TPG, Communes, associations	En cours	Oui

## 5

## REALISER DES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET DE PROMOTION, NOTAMMENT EN LIEN AVEC LA SANTE ET LA REDUCTION DES NUISANCES

## Piétons, cyclistes

**Pourquoi?**

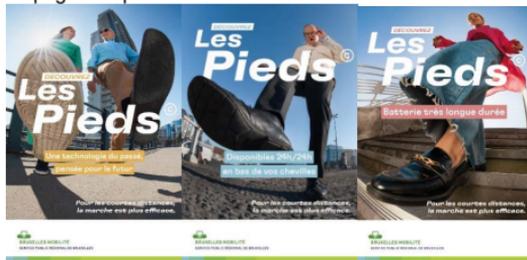
Les actions de sensibilisation et de promotion visent à améliorer l'image de la marche et du vélo auprès de la population dans le but, d'une part, d'améliorer la sécurité routière en rappelant les règles en vigueur et, d'autre part, de convaincre les indécis d'utiliser pour tout ou partie de leurs déplacements les différentes mobilités actives, dont les bienfaits pour la santé ont été démontrés.

**Comment?**

- Communiquer sur les bonnes pratiques.
- Subventionner les vélos-cargos, les locations longues durées et les formations vélos pour les indépendants et les petites et moyennes entreprises.
- Soutenir les actions concourant à la promotion des modes actifs, dont la FAPEO (Fédération des associations de parents d'élèves de l'école obligatoire) pour son action Pedibus, système d'accompagnement des enfants à pieds à l'école.
- Sensibiliser les cyclistes sur différentes thématiques, par exemple à la profession des livreurs / chauffeurs poids-lourds (cf. PATPRO) ou la cohabitation entre usagers (trotinettes, vélos, piétons, etc.).
- Poursuivre les expérimentations en cours avec l'Office cantonal de la santé (OCS) et l'Office cantonal de l'environnement (OCEV) de promotion de la marche chez les jeunes du secondaire II.

**Dans quel but?**

- Promouvoir la pratique de la marche et du vélo.

**Exemple inspirant : campagne de promotion de la marche de Bruxelles mobilité : Les Pieds**

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Piétons, cyclistes	OCS	PAMA	PATPRO	DIP, OCEV, OCT, communes, associations	En cours	Oui

## 6

## ANTICIPER LA REALISATION DES AXES FORTS VELOS AU MOYEN DE TESTS CONCERTES

## Cyclistes

**Pourquoi?**

Offrir des aménagements directs, sécurisés, confortables et séparés des autres modes contribue à encourager la pratique du vélo et à augmenter le nombre d'utilisateurs, notamment pour les déplacements pendulaires.

**Comment?**

- Etudier les itinéraires possibles en tenant compte de l'espace public à disposition.
- Intégrer les besoins de la population en testant des solutions concertées.
- Financer les études par le biais de la loi d'investissement L 13061 ouvrant un crédit d'étude de 20'150'000 francs pour le développement d'axes forts vélos d'intérêt cantonal en complément des voies vertes, adoptée le 24 novembre 2022. Cette loi prévoit les études pour 9 axes pénétrants et 3 tangentielles.
- ➔ Dans le cadre de cette loi, 4 axes ont été priorisés :
  - axe 1 : Cornavin – Versoix;
  - axe 2 : Jonction – Meyrin;
  - axe 6 : Jonction – Croix de Rozon;
  - axe 8 : Eaux-Vives – Thônex.
- ➔ En complément des axes identifiés, il s'agit de travailler sur les continuités au centre-ville pour relier les axes entre eux. Plusieurs projets en faveur des modes actifs en Ville de Genève vont dans le sens de cet objectif et les études continuent en partenariat avec le Canton. Une importante coordination transfrontalière est également nécessaire pour assurer la cohérence des itinéraires avec le Grand Genève. Le schéma cyclable du Grand Genève, en révision, intègre ces questions.
- ➔ Les études et tests permettront notamment d'étudier les possibilités d'améliorer la gestion des carrefours et giratoires, en lien avec la volonté de faciliter les continuités par des priorisations en faveur des vélos.

**Dans quels buts?**

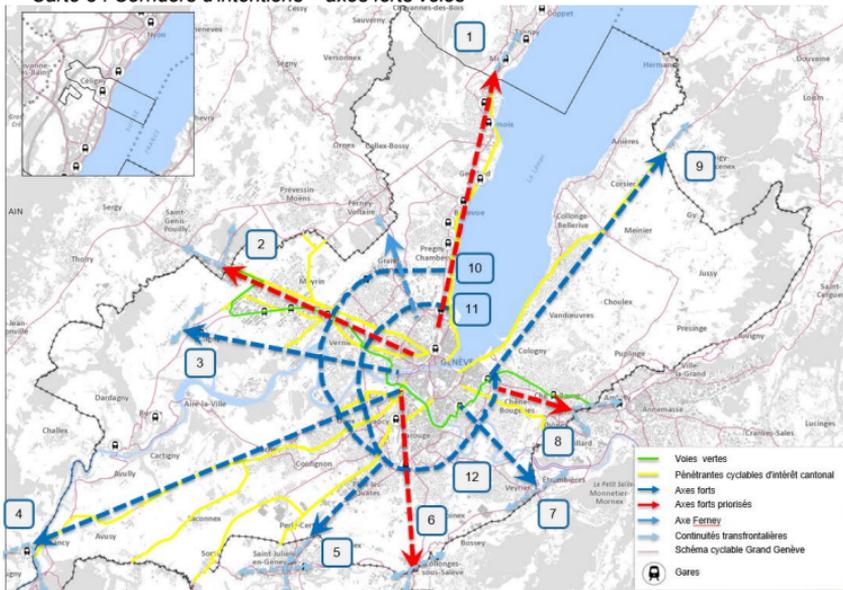
- Promouvoir la pratique du vélo.
- Traiter les discontinuités des réseaux afin d'en améliorer la qualité, la continuité et la sécurité, effective ou ressentie.

**Calendrier intentionnel du projet – état à fin 2028**

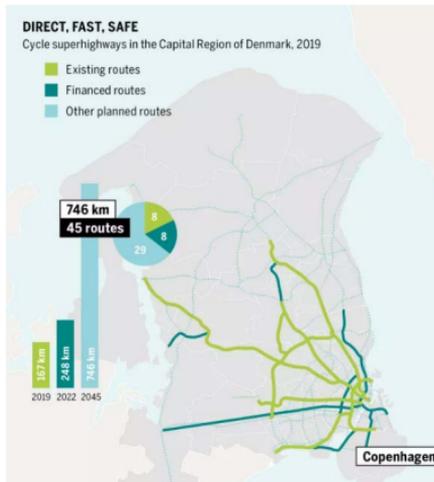
- Lot 1 (4 axes) : études de projets terminées
- Lot 2 (8 axes) : études préliminaires terminées
- Projet de loi d'investissement pour la réalisation déposé au Grand Conseil

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Cyclistes	OCT OCCG	PAMA	PARR, PAST	OU, Communes, associations	En cours	Oui

Carte 3 : Corridors d'intentions – axes forts vélos



**Exemple inspirant : les « cycles superhighways » au Danemark, réseau continu d'axes forts cyclables** offrant des itinéraires sécurisés et fluides avec peu de ruptures, dans le but d'augmenter le nombre de cyclistes qui parcourent des distances quotidiennes de 5 à 30 kilomètres par jour.



## 7 ASSURER LA CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES AUX POINTS DE PASSAGES DOUANIERS

### Cyclistes



#### Pourquoi?

La mobilité transfrontalière est un enjeu majeur pour le Canton. Dans la perspective d'améliorer les conditions de passage des frontières, un état des lieux des points de franchissement pour les mobilités actives, en particulier pour les cycles, est réalisé, ceci dans l'optique d'améliorer la perméabilité des frontières cantonales et d'encourager les déplacements en modes actifs.

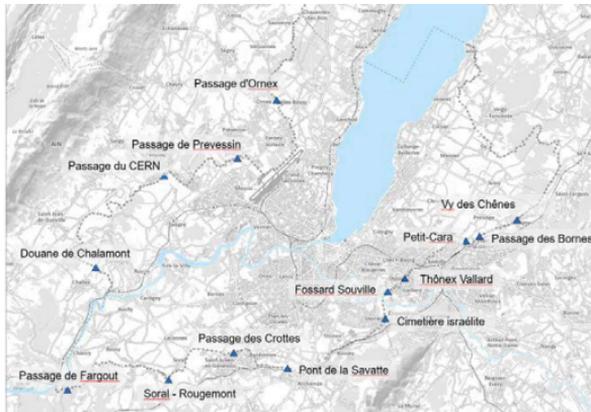
#### Comment?

- Recenser et documenter les points de passage, la réglementation routière en vigueur (interdiction de circuler et ayants droit, horaires de passages autorisés, etc.).
  - Evaluer les aménagements existants et leurs facilités de franchissement pour un cycliste (vélo, vélo électrique, vélo cargo, etc.).
  - Définir les actions pouvant être envisagées pour améliorer les points de passage.
- ➔ 14 points de passage ont été identifiés comme potentiellement prioritaires.

#### Dans quel but?

- Promouvoir la pratique du vélo.

Carte 4 : Points de passages douaniers priorités

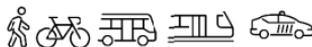


Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Cyclistes	OCT	PAMA	PARR	Communes, partenaires du Grand Genève, autorités douanières suisse et française	En cours	Oui

## 8

## DEVELOPPER DES TITRES DE TRANSPORTS MULTIMODAUX

## Tous les usagers mobiles

**Pourquoi?**

Les besoins en déplacements changent en fonction des motifs, de l'horaire ou encore des offres à disposition. Proposer des titres de transports multimodaux permet ainsi de choisir la meilleure option de déplacement à un moment donné et également de faire connaître de nouvelles options en termes de mobilités.

**Comment?**

- Créer des titres de transports multimodaux combinant différentes options de déplacement avec, par exemple, des abonnements combinés pour les vélostations, les transports publics, l'accès à des vélos-cargos ou encore à des parkings relais P+R. La question des offres de loisirs doit également être évaluée.
  - Evaluer les possibilités de faire fluctuer les tarifs de ces formules entre les heures de pointe et les heures creuses.
- ➔ A terme, les réflexions seront également menées au niveau transfrontalier, afin de permettre une intégration optimale des habitants du Grand Genève.

**Dans quel but?**

- Développer les synergies entre les différents modes de transport afin de promouvoir l'intermodalité et la multimodalité et faire connaître de nouvelles options de déplacements.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers mobiles	OCT	PATC	PAST	Prestataires de mobilité, TPG, taxis	A démarrer	Oui

## 9

## DEVELOPPER DES HUBS DE MOBILITE MULTIMODAUX

## Tous les usagers mobiles

**Pourquoi?**

Les hubs de mobilité multimodaux sont des lieux d'intermodalité où il est possible de trouver un bouquet d'offres de mobilité répondant à ses besoins. Ils offrent une continuité multimodale de la chaîne de déplacement en proposant par exemples des vélos, des VTT en périphérie, des vélos-cargos, des trottinettes, des taxis, des véhicules partagés et un accès facilité aux transports en commun. Ces hubs doivent être à disposition non seulement de la population, mais également des entreprises qui n'ont pas toujours les moyens de disposer de leurs propres flottes de véhicules.

**Comment?**

- Définir les emplacements pertinents en collaboration avec les propriétaires des voiries concernées.
- Dimensionner la taille et l'offre de produits en fonction de la localisation.
- Etudier la possibilité de proposer des services connexes, comme par exemple des automates à colis.

Différents emplacements ont été identifiés sur le canton et des tests de déploiement sont prévus.

Un premier test est en cours à la gare de Lancy-Bachet, regroupant dans le même périmètre des vélos en libre-service, un véhicule mobility carsharing et des informations sur les transports en commun. Selon la localisation des emplacements et les besoins en déplacements, différents modes de transports pourront être proposés. Les hubs s'appuient sur les interfaces des transports publics à disposition afin de viser une intégration optimale dans l'environnement et minimiser les impacts sur l'espace public.

**Dans quel but?**

- Développer les synergies entre les différents modes de transport afin de promouvoir l'intermodalité et la multimodalité et faire connaître de nouvelles options de déplacements.

**Exemple inspirant :** les hubs de mobilité de la Ville de Graz (Autriche), facilement accessibles en TC ou en vélo, ils proposent de l'autopartage, de la location de voitures, des taxis et des stations de recharges pour véhicules électriques, favorisant ainsi la multimodalité.

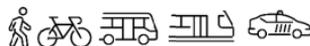


Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers mobiles	OCT	PATC	PATPRO, PAST	Prestataires de mobilité, TPG, Fondation des parkings, taxis	Test en cours de déploiement	Oui

## 10

METTRE EN ŒUVRE UNE NOUVELLE CONCESSION *VELOPARTAGE* A L'ECHELLE TRANSFRONTALIERE

## Tous les usagers mobiles

**Pourquoi?**

Genève bénéficie depuis 2020 d'un système de vélos en libre-service : *Vélopartage*. La concession octroyée prendra fin en 2027. L'expérience accumulée avec ce premier réseau montre la pertinence de pouvoir étendre le dispositif en dehors des frontières cantonales afin de viser un réseau homogène sur le territoire du Grand Genève.

**Comment?**

- Anticiper les besoins en démarrant les discussions avec les partenaires du Grand Genève.
- Analyser les besoins juridiques et financiers pour permettre la concrétisation du projet.
- Réaliser un appel d'offres commun pour l'échéance de la concession actuelle.
- Poursuivre les partenariats pour développer un système de vélos-cargos partagés.

**Dans quel but?**

- Développer les synergies entre les différents modes de transport afin de promouvoir l'intermodalité et la multimodalité et faire connaître de nouvelles options de déplacements.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers mobiles	OCT	PAMA	PARR, PATPRO	DPA; intercommunalités du Grand Genève, associations	En cours	Oui

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

Outre les 10 actions composant ce plan d'actions, des mesures concourant à améliorer et encourager la pratique de la marche et du vélo sont inscrites dans les plans d'actions du stationnement 2024-2028 (PAST), du réseau routier 2024-2028 (PARR), du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028 (PATPRO) et du plan d'actions des transports collectifs 2024 - 2028 (PATC).

### 7.1. ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DU RESEAU ROUTIER (PARR)

**Action 4 : Encourager et accompagner les communes à la sécurisation et la pacification des quartiers (zone I et II et traversées de localité).** 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. Dans cette perspective, il convient de 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. Le réseau de quartier non structurant, passé sous la compétence des communes depuis le 1er janvier 2022, doit notamment faire l'objet de mesures dans ce sens, afin de mieux partager la voirie au bénéfice des transports collectifs et des modes actifs.

**Action 6 : Poursuivre le déploiement de la stratégie de régulation du trafic en zone de priorisation LMCE.** La régulation lumineuse permet de gérer la circulation automobile et prioriser les modes de transports entre eux. L'objectif de cette action est notamment d'améliorer la circulation des piétons, des cyclistes, des transports professionnels et des transports collectifs.

**Action 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.** Les petites douanes sont en proie à un trafic de transit transfrontalier en augmentation ces dernières années. L'objectif est donc de canaliser la circulation sur le réseau principal et de favoriser le transfert modal sur un mode de transport plus durable en développant les infrastructures pour les modes actifs.

**Action 10 : Renforcer le traitement des zones accidentogènes et des points noirs en matière de sécurité routière, en particulier pour les usagers les plus fragiles.** Renforcer la sécurité des déplacements constitue un enjeu fondamental de la planification et l'organisation du réseau routier. 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.

**Action 13 : Développer et inciter à la mobilité partagée.** 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, et de permettre à chacun de pouvoir choisir la meilleure option de déplacement en fonction de ses besoins à un instant T.

**Action 14 : Renforcer le respect des règles de circulation pour tous les usagers et lutter contre les incivilités.** Il est nécessaire 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 pour tous.

## 7.2. ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DU STATIONNEMENT (PAST)

**Action 1 : Améliorer et étendre le stationnement pour les 2RM, les vélos et les vélos spéciaux (par exemple : vélos-cargos), notamment aux interfaces de transports publics et dans les établissements scolaires.** Il s'agit de renforcer l'offre en places vélos sur le domaine public, notamment aux interfaces de transports publics, en lien avec les établissements scolaires, en testant des places pour les vélos-cargos sur le domaine public et en complétant l'offre en ouvrage.

**Action 2 : Créer, via la fondation des parkings, 20 nouvelles vélostations dans le canton et 200 places vélos-cargos dans ses parkings ainsi que 10 "motos-stations" dans le canton.** Il s'agit de développer des stationnements vélos dans les parkings de la Fondation des parkings qui en sont dépourvus et en créer dans de nouveaux lieux attractifs. Il convient aussi d'augmenter l'offre en place vélos-cargos dans les parkings en ouvrage gérés par la Fondation.

**Action 3 : Créer des places de livraison supplémentaires, notamment pour les vélos-cargos.** La création d'espaces de livraison pour les vélos-cargos permettra de soutenir le développement des livraisons en modes actifs.

**Action 5 : Accompagner les communes dans le processus de la compensation du stationnement.** Le principe de la compensation du stationnement vise à pouvoir supprimer plus facilement des places de stationnement sur le domaine public, en coordination avec la réalisation simultanée d'aménagements d'espaces publics par les communes et notamment d'aménagements en faveur des modes actifs.

**Action 6 : Agir pour libérer l'espace public des vélos-épaves.** Les vélos-épaves et les vélos gênants encombrant les stationnements 2RM existants sur le domaine public et limitent ainsi le nombre de places disponibles pour les usagers qui en ont vraiment besoin. L'enlèvement de ces vélos sur le domaine public est mené essentiellement par les polices municipales mais diffère d'une commune à l'autre en termes de procédure, de fréquence et d'entreposage des vélos enlevés. Afin de résoudre cette problématique, il est essentiel de mettre en place un système efficace et cohérent sur l'ensemble des communes.

**Action 20 : Organiser une campagne de sensibilisation sur le stationnement des vélos et vélos-cargos.** La responsabilité et le respect des règles existantes, des autres usagers et de l'utilisation des voiries sont importants. Il est nécessaire de pouvoir clarifier ce sujet à travers une sensibilisation adaptée. Il convient dès lors d'engager une campagne de sensibilisation aux bonnes pratiques de stationnement des vélos, en coordination avec les communes.

### 7.3. ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D' ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS (PATC)

**Action 4 : Développement et harmonisation des cadences et amplitude horaire.** L'augmentation des amplitudes horaires permet de favoriser la mobilité combinée et la multimodalité en offrant des alternatives aux utilisateurs.

**Action 8 : Développement du transport à la demande.** Le développement du transport à la demande offre aux habitants des zones périphériques du canton une alternative au vélo en cas de besoin.

**Action 10 : Renforcement de l'offre et capacités du Léman Express.** Le renforcement de l'offre et de la capacité permettra de renforcer l'attractivité du Léman Express en améliorant la cadence, notamment le soir et le dimanche. Ces améliorations renforcent les possibilités de mobilité combinée avec la marche et le vélo.

**Action 11 : Offre lacustre.** Le renforcement des offres lacustres permet d'offrir une réelle alternative à la voiture pour les déplacements entre les rives du Léman

### 7.4. ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D' ACTIONS DU TRANSPORT PROFESSIONNEL DE PERSONNES, DE MARCHANDISES ET DE SERVICES (PATPRO)

**Action 2 : Développer les plans de mobilité d'entreprises pour les déplacements pendulaires et professionnels.** Les modes actifs ont un rôle important à jouer dans le cadre de plans de mobilité d'entreprises en tant qu'alternative aux transports individuels motorisés.

**Action 10 : Créer des espaces de transbordement pour la cyclologistique :** L'utilisation de vélos-cargos pour la livraison du dernier kilomètre est efficace sur un rayon de 2-3 kilomètres et dans une zone dense. Dans la plupart des cas, les marchandises parcourent une distance plus importante avant d'arriver à leur destinataire et un transbordement est alors nécessaire pour ce dernier kilomètre. Pour faciliter un transbordement vers la cyclologistique, des espaces de transbordement doivent se situer à proximité directe du centre-ville, sans toutefois être difficile d'accès pour les camions et camionnettes et être sécurisés. Ces aspects doivent être intégrés plus systématiquement dans la planification des nouveaux quartiers

**Action 15 : Sensibiliser les livreurs au respect des autres usagers et les autres utilisateurs de la voirie aux métiers de la logistique.** L'activité de livraison entre souvent en conflit avec la circulation des autres véhicules, générant tensions et situations à risque d'accidents. C'est pourquoi il peut être important de dispenser des formations rappelant les règles en matière de livraison en milieu urbain et également de sensibiliser les cyclistes à la profession de livreurs / chauffeurs poids-lourds.

## 8. GOUVERNANCE ET SUIVI

Plusieurs parties prenantes interviennent à différents niveaux sur la thématique, 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, ...);
- 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.

En parallèle, plusieurs instances sont régulièrement actives sur la thématique de la mobilité active.

**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.

**Groupe de suivi du plan d'actions des mobilités actives** : regroupant les principales associations du canton impliquées dans la promotion des mobilités actives, ce groupe de suivi se rencontre une fois par année afin de faire le point sur l'avancement des projets et de conserver une démarche participative.

**Groupe technique mobilités actives** : plus restreint que le groupe de suivi, il est constitué de représentants des principales associations œuvrant en faveur de la mobilité active et a pour vocation d'échanger sur des projets précis afin d'anticiper les éventuels problèmes liés aux aménagements proposés en amont des demandes d'autorisation de construire.

### Membres du groupe technique mobilités actives

- Pro vélo Genève;
- Association transports et environnement Genève;
- Touring club suisse section Genève;
- Association Handicap Architecture Urbanisme;
- Actif Trafic;
- Mobilité piétonne – section Genève;
- Association pour le Bien des Aveugles et malvoyants (ABA).

**Comité de pilotage mobilités actives** : inscrit dans le règlement d'application de la loi sur la mobilité douce (RMD H1.80.01), ce comité de pilotage est composé, selon le règlement, de représentants de l'office cantonal des transports (OCT), de l'office cantonal du génie civil (OCGC), de l'office cantonal de l'agriculture et de la nature (OCAN) et de l'office de l'urbanisme (OU). Il est complété par un représentant du département de l'instruction publique, de la formation et de la jeunesse (DIP), d'un représentant de l'office cantonal de l'énergie (OCEN), de l'office cantonal de la santé (OCS) et de la police. Ce comité de pilotage a pour mission de surveiller l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation du plan d'actions et d'en assurer la coordination avec les autres instruments de planification cantonale.

**Comité de suivi de la loi L 13348 – sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine (Contreprojet à l'IN 182)** : dans le cadre du suivi de la loi, un comité de suivi est placé sous l'égide des départements chargés des transports et de de l'aménagement. Il comprend des membres des exécutifs des communes de plus de 10'000 habitants et se réunira deux fois par année au minimum. Un rapport sera publié tous les deux ans sur l'état du suivi des objectifs de la loi. En appui de ce comité de suivi, un comité technique interne à l'Etat sera instauré afin de suivre l'avancement des mesures.

## 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, le suivi de la loi L 13348 – contreprojet à l'initiative 182 Climat urbain – permettra d'assurer un monitoring des projets de mobilité active en intégrant les composantes environnementales par le biais de l'élaboration d'une stratégie d'arborisation et la plantation d'au moins 25'000 arbres sur les communes de plus de 10'000 habitants.

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, tout particulièrement des piétons, permettant ainsi de mieux appréhender les stratégies de déplacements et l'efficacité des aménagements en comparant les données avant et après réalisation de nouvelles mesures.

## 10. LISTE DES ABREVIATIONS ET DES SIGLES

**CFF** Chemin de fer fédéraux

**DIP** Département de l'instruction publique, de la formation et de la jeunesse

**DPA** Direction du projet d'agglomération

**LaLCPR** Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre

**LFORTA** Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération

**LMCE** Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée

**LMD** Loi sur la mobilité douce

**LVC** Loi fédérale sur les voies cyclables

**MA** Mobilité active

**OCAN** Office cantonal de l'agriculture et de la nature

**OCEN** Office cantonal de l'énergie

**OCEV** Office cantonal de l'environnement

**OCGC** Office cantonal du génie civil

**OCS** Office cantonal de la santé

**OCT** Office cantonal des transports

**OU** Office de l'urbanisme

**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

**2RM** Deux-roues motorisés

**TC** Transports collectifs

**TIM** Transport individuel motorisé

**TPG** Transports publics genevois

**VAE** Vélo à assistance électrique

