



Date de dépôt : 15 octobre 2024

- a) RD 1592-A Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions des mobilités actives 2024-2028**
- b) R 1050 Proposition de résolution de Gabriela Sonderegger, Pascal Uehlinger, Murat-Julian Alder, Michael Andersen, François Baertschi, Marjorie de Chastonay, Stéphane Florey, Jacques Jeannerat, Cédric Jeanneret, Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Cyril Mizrahi, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Céline Zuber-Roy approuvant le plan d'actions des mobilités actives 2024-2028**

Rapport de Matthieu Jotterand (page 4)



GRAND CONSEIL

de la République et canton de Genève

R 1050

Commission des transports :

Gabriela Sonderegger, Pascal Uehlinger, Murat-Julian Alder, Michael Andersen, François Baertschi, Marjorie de Chastonay, Stéphane Florey, Jacques Jeannerat, Cédric Jeanneret, Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Cyril Mizrahi, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Céline Zuber-Roy

Date de dépôt : 15 octobre 2024

Proposition de résolution

approuvant le plan d'actions des mobilités actives 2024-2028

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions des mobilités actives 2024-2028 du 15 mai 2024 (RD 1592),

approuve le plan d'actions des mobilités actives 2024-2028, sous réserve des amendements suivants :

- action 1 (modification au point 2 de la partie « comment ? ») : Réaliser 80 km de nouveaux aménagements d'ici à 2028, en veillant à assurer la continuité et la qualité des réseaux et en évitant, autant que possible, la cohabitation entre les modes ;
- action 1 (ajout au point 3 de la partie « comment ? ») : La loi prévoit une organisation du réseau en trois niveaux : axes forts, liaisons principales et liaisons secondaires, tenant compte de critères de sécurité, de continuité et de gabarits ;
- action 5 (modification du titre) : Réaliser des actions de sensibilisation et de promotion, notamment en lien avec la santé, la réduction des nuisances et le respect d'autrui par toute personne, quel que soit son mode de déplacement ;

- action 7 (modification du titre) : Assurer la continuité des itinéraires cyclables et piétons aux points de passages douaniers ;
- action 11 (nouvelle action) : Réévaluer le réseau piétonnier sur le territoire cantonal afin de faire émerger des axes principaux de cheminement, au besoin en les rendant plus accueillants et plus sûrs. Encourager l'ensemble des communes à se doter d'une signalétique claire ;
- chapitre 9 – monitoring (ajout) : En complément du monitoring global, le suivi de la loi sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine (LAVMT – L 1. 07) 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 d'ici 2033.

Rapport de Matthieu Jotterand

Le présent rapport porte spécifiquement sur le projet de plan d'actions des mobilités actives 2024-2028 et sa résolution d'approbation. Pour les présentations et discussions générales sur les quatre plans d'action en matière de politique de mobilité, prière de se référer au RD 1590-A.

Préambule

La commission des transports a traité des plans d'actions concernant la mobilité pour la période 2024 à 2028 de juin à septembre 2024 sous la présidence de M^{me} Gabriela Sonderegger. Pour rappel, le plan d'actions des transports collectifs avait été discuté et voté préalablement, afin de permettre la mise en place du contrat de prestations avec les TPG.

Le plan d'actions des mobilités actives a été spécifiquement traité lors des séances des 4 et 25 juin, des 20 et 27 août ainsi que des 3, 10 et 17 septembre 2024.

Le présent rapport ne relate que les débats et les votes portant spécifiquement sur le plan d'actions des mobilités actives (PAMA).

Présentation du plan d'actions des mobilités actives

M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports, M. Alexandre Prina, chef du secteur prospective, et M^{me} Fabienne Peracino-Rostan, ingénieure référente pour les mobilités actives

M^{me} Peracino-Rostan commence par présenter les principes généraux du PAMA, en s'appuyant sur un document PowerPoint joint au présent rapport. Ces grands principes sont au nombre de cinq :

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

Sur le quatrième de ces principes, elle souligne que l'expression « réseaux interconnectés » a été mise au pluriel, ce qui constitue une différence par rapport au projet initial de plan d'actions.

Elle présente ensuite les actions proposées. La première action (slide n° 4) vise à développer les réseaux de mobilités actives en réalisant des aménagements efficaces, confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes. C'est l'action la plus importante du plan en termes de volume. Il s'agit des infrastructures que le département entend réaliser sur le canton durant cette législature. L'objectif à terme est d'avoir réalisé d'ici fin 2028 80 kilomètres de nouveaux aménagements via 56 nouveaux projets. Ces 80 kilomètres supplémentaires se répartissent au sein de trois catégories (cf. carte en slide n° 5) : des projets de mobilité active (en rouge sur la carte), des projets de transports collectifs ou des projets routiers qui ont une composante de mobilité active (en violet sur la carte) et enfin les projets de voies vertes (en vert sur la carte).

Dans le cadre de ces infrastructures, il a été demandé que soit quantifié ce que peuvent amener ces 80 kilomètres. On est arrivé au résultat que ces 80 kilomètres peuvent permettre d'augmenter la part modale du vélo de 25%.

La deuxième mesure (slide n° 7) concerne le partage d'expériences et de bonnes pratiques. L'idée est de faire de la mise en commun pour favoriser la marche et soutenir les personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements.

La troisième mesure (slide n° 8) concerne la réalisation de deux magistrales piétonnes identifiées, qui sont présentées sur la carte de la slide n° 9. L'idée, ce n'est pas que les gens fassent l'ensemble de ces cheminements à pied, mais d'améliorer les déplacements sur ces magistrales.

La quatrième mesure (slide n° 10) est l'action qui avait été la moins bien comprise lors des consultations. Elle a été relibellée. La question de la coordination avec les acteurs de terrain a aussi été ajoutée.

La cinquième mesure (slide n° 11) concerne les actions de sensibilisation et de promotion, notamment en lien avec la santé et la réduction des nuisances.

La sixième mesure (slide n° 12) est aussi une action qui a dû être reformulée. L'objectif est d'anticiper la réalisation des axes forts vélos et de réaliser d'ores et déjà des tests pour se rendre compte de ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas. Des études préliminaires démarreront en priorité sur 4 axes (voir la carte en slide n° 13).

La septième mesure (slide n° 14) a pour objectif de faciliter les liaisons transfrontalières à vélo. Il y a des points de passage identifiés (cf. carte slide n° 15) pour lesquels des améliorations assez faciles à réaliser pourraient être mises en place pour faciliter la vie des cyclistes.

La huitième mesure (slide n° 16) vise le développement des titres de transports multimodaux.

La neuvième mesure (slide n° 17) a la même finalité que la mesure précédente, à savoir faciliter la vie des usagers en proposant un bouquet de transports.

La dixième mesure (slide n° 18) concerne le système des vélos en libre-service, qui existe depuis 2020, et pour lequel il y a actuellement une forte demande pour une extension en dehors des frontières cantonales. Cela nécessite un gros travail de mise en relation de tous les acteurs mobilisés par ce projet.

Elle souligne que ce plan d'actions ne mentionne pas les mesures de stationnement. Ces questions sont présentes dans le plan d'actions dédié au stationnement, qui sera présenté la semaine suivante à la commission.

En résumé, ce plan d'actions structure les actions en faveur des modes actifs pour la législature, favorise la pratique de la marche et du vélo et encourage la multimodalité ainsi que l'intermodalité.

Questions des commissaires

Un commissaire (Ve) pose plusieurs questions sur le vélo ainsi que sur les piétons. Il remercie le département pour ce plan d'actions qui est agréable à lire. Sur les 80 kilomètres, c'est à la fois beaucoup et pas beaucoup. Il demande de préciser de quels types de tronçons il s'agit. Concernant les tests concertés, il dit ne pas avoir compris concrètement ce qui sera réalisé. Le fait de ne pas mélanger les flux piétons et cyclistes est important ; or, il n'a pas vu cet élément au sein de ce plan d'actions.

Concernant les piétons et les aménagements prévus, il demande comment les magistrales piétonnes seront financées. S'agissant des actions de sensibilisation, il mentionne la journée internationale à pied à l'école pour laquelle plusieurs cantons ou villes collaborent activement. Il estime que Genève a une marge de progression sur cette initiative.

M^{me} Peracino-Rostan répond aux différentes questions. S'agissant des 80 kilomètres, elle indique que ces derniers concernent tous les projets qui sont inclus dans le plan d'actions. Il s'agit principalement de pistes et de bandes. Sur la question des tests concertés, le but est d'être bien à l'écoute de ce qui se passe sur le terrain : se rendre compte où il y a des travaux et où des routes seront bloquées afin de voir ce qui peut être fait et de réaliser du monitoring. L'idée est de mettre en avant des aménagements temporaires via un urbanisme tactique ; l'objectif est ainsi de monitorer et de voir comment les choses peuvent être faites au mieux.

Sur la mixité, elle reconnaît que le département en a peu parlé dans ce plan, mais elle confirme que l'objectif consistant à éviter autant que faire se peut cette mixité des flux est une attention constante du département. Quant à la stratégie piétonne, un rapport a été élaboré, ce projet est en train d'être développé, mais le département en est au début. L'objectif est d'avoir une stratégie générale axée sur le bien-être des personnes à mobilité réduite. Sur les magistrales piétonnes, elle dit que, dans un premier temps, ce qui est voulu concerne de petites interventions pragmatiques. Un petit budget d'étude est disponible pour l'instant pour cette année au niveau du département. Elle rappelle par ailleurs que ces magistrales visées se trouvent principalement sur les territoires communaux. M. Favre ajoute que les dimensions santé et lien social sont aussi présentes là derrière. Le département est convaincu qu'avec un peu de bonne volonté et avec une participation des communes, ces magistrales piétonnes peuvent être réalisées facilement et rapidement. L'idée n'est pas de créer de nouvelles voies vertes.

M^{me} Peracino-Rostan répond sur la journée internationale à pied à l'école : elle indique qu'à Genève, cette action est gérée au niveau de Pedibus et que Pedibus est soutenu par le département.

Un commissaire (PLR) pose une question au magistrat : tout ce qui est proposé dans ce plan d'actions est très bien, mais le problème à Genève est que le territoire est exigü et que la ville est très dense. Il demande si le magistrat peut s'engager à ce que toutes ces mesures ne se fassent pas au détriment de la fluidité des transports publics. Il trouve très dommage que le développement des solutions pour les vélos et les piétons se fasse au détriment de la vitesse commerciale des transports publics. M. Maudet répond qu'il partage cette préoccupation. On a pu voir que certaines communes souhaitaient prioriser à fond un mode de transport plutôt qu'un autre, en faisant des modes de déplacement cyclable et piéton des modes ultra-prioritaires. Mais il confirme que les mesures de ce plan d'actions ne se feront pas au détriment des transports publics. Par contre, la voirie étant limitée, il est vrai qu'on ne peut pas tout faire. Ces mesures se feront donc au détriment du stationnement en surface, qui devra être basculé vers du parcage en sous-sol. Il assure que cela ne se fera en tout cas pas au détriment des transports en commun.

Une commissaire (S) relève qu'il a été dit par le département que ce plan d'actions n'avait pas été fortement modifié par rapport à la première présentation qui avait été faite au mois de janvier. Elle invite la commission à faire une comparaison : entre le précédent plan d'actions et le plan actuel, les mesures ont été réduites de moitié. Le plan d'actions des mobilités douces était beaucoup plus précis que le document actuel.

Elle souhaiterait que le département revienne avec des informations sur l'avancement de la réalisation de chacune des mesures afin d'avoir le détail pour toutes les mesures : savoir si elles ont abouti ou non, si ce n'est pas le cas savoir pourquoi, savoir également si elles ont été abandonnées. Concernant les 80 kilomètres supplémentaires pour les vélos, elle aimerait avoir la liste et le délai des mises en œuvre. M. Favre rappelle qu'il y a eu une première version du plan d'actions, ensuite une consultation a eu lieu et la nouvelle version n'a pas énormément modifié la version initiale. Le but n'est pas de vendre de la poudre aux yeux, ce n'est pas de mettre une centaine de mesures alors que beaucoup d'entre elles vont prendre plus de quatre ans à être réalisées. L'idée est de ne pas vendre quelque chose qui n'est pas réaliste ; le département a voulu rester sur quelque chose de concret et qui puisse être finalisé d'ici à la fin de la législature.

Parmi les projets, il y en a qui sont très murs et d'autres qui le sont moins. Selon lui, le but n'est pas d'entrer dans le détail des mesures dans le cadre d'un plan d'actions. Quant au bilan de l'avancement des mesures présentes précédemment, le bilan actuel dont dispose le département est partiel, mais il peut sans autres être transmis à la commission. Il insiste sur le fait que l'approche a été modifiée entre ce plan d'actions et le précédent.

M^{me} Peracino-Rostan indique qu'il est juste de dire que le nouveau plan d'actions n'a pas autant de mesures que le précédent qui en comptait 107, mais elle relève que le plan d'actions actuel en contient quand même passablement. Rien que la première action contient déjà 56 mesures. L'approche est en effet différente : il n'a pas été décidé de refaire un tableau avec toutes les mesures.

La même commissaire relève que l'objectif légal de la loi genevoise sur la mobilité douce n'est pas rappelé dans le plan d'actions : elle demande si cet objectif a été abandonné. M^{me} Peracino-Rostan répond que cette loi n'a pas été abandonnée. La loi fédérale et la loi cantonale demandent concrètement la même chose, mais il est nécessaire de faire un travail pour raccrocher les wagons entre ces deux lois et pour pouvoir rattacher ces deux éléments.

La commissaire demande que soient transmis des chiffres sur l'équipement du réseau cyclable d'intérêt cantonal. M^{me} Peracino-Rostan répond qu'actuellement, l'équipement de ce réseau est d'environ 80%. Le calcul n'a pas été fait concernant l'évolution de ce pourcentage suite à la mise en œuvre des mesures du plan d'actions, mais ce calcul peut être fait.

Une commissaire (PLR) demande si une signalisation est prévue sur les axes forts vélos. Tous les cyclistes ne savent pas forcément où ils doivent aller. Selon elle, cette signalisation est importante également pour les questions de mixité. M^{me} Peracino-Rostan répond que, pour les axes forts vélos, une

signalisation est en effet prévue, mais il n'est pas encore défini comment cela sera fait. Si le balisage vertical est possible, les balisages au sol sont régis par des normes. Sur l'espace public, on n'est pas encouragés à être créatifs. Il y a en effet différentes choses qui peuvent être envisagées au sol.

M. Favre donne l'exemple de Pictet-de-Rochemont où même la destination est inscrite : on indique que si on suit tel itinéraire, on arrive à Cornavin ou à la gare des Eaux-Vives. Une chose est sûre, les bons exemples en Europe sont ceux où il y a un réseau avec des lignes de couleur pour les vélos de la même manière que la présentation du réseau pour les transports publics.

La commissaire demande si, dans les axes forts vélos, on peut partir de l'idée qu'il n'y aura pas d'endroits où les piétons seront prioritaires. M. Favre répond par l'affirmative. L'idée est vraiment qu'il n'y ait pas d'obstacles ni de piétons afin que ce soit plaisant pour les vélos rapides. On vise les vélos rapides et non pas les vélos de plaisance sur ces axes forts : il s'agit presque d'autoroutes à vélos. Il est donc exclu qu'on ait de la mixité sur ces tronçons.

M. Maudet conclut cette audition en relevant que certaines interventions et questions laissent penser que ce plan d'actions ne serait pas assez ambitieux. Il a paru assez important de pouvoir avoir des résultats tangibles et solides d'ici quatre ans quant à l'incitation et au progrès de l'usage de la marche, du vélo, de ce qu'on appelle les mobilités actives qui nécessitent un effort, car elles ont un impact direct et important sur la sédentarité, sédentarité qui est en lien avec des maladies chroniques qui représentent une part importante des coûts de la santé, à savoir le diabète, les maladies cardio-vasculaires, etc.

Ce plan se veut réaliste, sérieux et en même temps assez ambitieux par rapport au résultat concret qu'on espère pouvoir mesurer dans un horizon de quatre ans. La moitié des primes d'assurance-maladie aujourd'hui couvre des problématiques liées au style de vie. Dans le style de vie, on retrouve la sédentarité. 86% des adolescents de 11 à 17 ans font moins que les minimums recommandés par l'OMS en matière d'activité quotidienne. Il voit ce plan d'actions comme un élément supplémentaire pas seulement pour l'aspect mobilité, mais aussi pour inciter la population à garder et à retrouver dans certains cas des modes de vie sains. La mobilité a un impact très fort sur la santé et sur la sécurité des personnes.

Lors de la législature précédente, on a parfois réalisé au kilomètre des aménagements cyclables, qui se justifiaient sans doute, mais qui, parfois, débouchaient sur de véritables coupe-gorges. C'est notamment le cas du U lacustre. Il préfère qu'on procède à la réalisation de quelques mètres supplémentaires et que ces tronçons soient véritablement sécurisés plutôt que de réaliser de grands tronçons qui débouchent sur des situations peu sûres.

C'est la qualité qui doit l'emporter dans le cadre de ce plan d'actions, plus que la quantité.

M. Favre rappelle qu'il a été choisi avec la commission de faire des présentations compactes pour que l'ensemble des plans puisse être présenté durant deux séances. Si les commissaires ont des questions qui demandent du travail de la part du département, il les encourage à les envoyer en vue de la prochaine discussion sur ces plans d'actions.

Amendements concernant le plan des mobilités actives

Concernant l'amendement PS visant à évaluer la continuité et la qualité des aménagements sur l'action 1, M. Favre explique que dans les fiches d'action, les questions « quoi » et « comment » sont systématiquement abordées. Il propose d'ajouter dans le point 2 de la section « comment » la mention suivante : « en veillant à assurer la continuité et la qualité des réseaux », pour répondre à la demande du PS concernant une précision supplémentaire. Un commissaire (S) se dit satisfait de cette proposition, affirmant que cela répond bien à l'objectif, en insistant sur le fait qu'il ne s'agit pas uniquement d'une question de quantité, mais également de qualité. Un commissaire (MCG) soulève que cette question est tout à fait importante. Il souligne qu'en politique, il est courant de proposer de nombreux kilomètres de réseaux, sans toujours prêter attention à leur qualité. Il estime qu'il est tout à fait pertinent de préciser cet aspect dans les plans d'action.

Vote sur l'ajout de M. Favre et l'amendement :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 4 PLR)

Non : —

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement sous-amendé est approuvé.

M. Favre explique que le département recommande de rejeter l'amendement des Verts concernant la division de l'action 1 en trois sous-actions. Il juge que l'amendement visant à doubler la part modale du vélo de 8% à 16% en quatre ans est irréaliste. Le département s'engage plutôt à une augmentation plus modeste, de 8% à 10%, comme annoncé dans le RD 1592. Il précise également que les éléments relatifs à la continuité et à la qualité pour les piétons sont déjà couverts dans d'autres actions du PAMA, notamment les actions 2 et 3. Pour répondre aux préoccupations soulevées, il propose de préciser certains aspects de la loi fédérale sur les voies cyclables avec une organisation en trois niveaux dans le « comment » du texte de l'action 1, en intégrant des éléments concrets sur la sécurité et la continuité.

Un commissaire (Ve) reconnaît que l'objectif de doubler la part modale est ambitieux et difficilement atteignable en quatre ans, mais il suggère de viser cette direction plutôt que de se focaliser uniquement sur un objectif en kilomètres. Il apprécie l'intégration des trois niveaux dans le texte et se dit d'accord pour que l'action 1c soit incluse, grâce à l'amendement discuté. Concernant l'action 1b, il mentionne une stratégie inspirée de Berne avec cinq niveaux qui vise à fluidifier les déplacements, tout en exprimant sa satisfaction pour la proposition d'inclure trois niveaux dans le plan.

M. Favre précise que les 80 km de réseau cyclable mentionnés dans le plan sont tous cartographiés et que chaque projet est détaillé, contrairement à l'idée d'un objectif flou. Il soutient qu'une augmentation modeste de 2 points de la part modale serait déjà un succès considérable et réaliste.

Une commissaire (S) admet que le doublement de la part modale semble difficile à atteindre dans ce délai, mais elle aurait souhaité une vision plus globale des évolutions des différentes parts modales des divers modes de transport. Elle rappelle que l'échéance de ce plan d'actions est fixée à 2028, mais souligne également que d'ici 2030, il y a un objectif important de réduction à moins de 40% de déplacements en véhicules individuels motorisés.

Vote de l'amendement des Verts à l'action 1 :

Action 1a : développer les réseaux de mobilités actives en lien avec le CP à l'initiative 182 climat urbain en réalisant des aménagements pour les piétons et les cyclistes (viser un doublement de la part modale du vélo à 16%).

Action 1b : conformément à la loi fédérale sur les voies cyclables (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023) une hiérarchisation des itinéraires cyclables est élaborée déterminant notamment des standards de sécurité et de confort, des exigences relatives à la fluidité du trafic (par exemple la présence de barrière ou chicane) et la qualité des aménagements (par exemple séparation avec les autres modes, continuité, largeur permettant les dépassements des différents cycles).

Action 1c : des critères de qualité sont également définis pour les itinéraires et aménagements piétons : séparation avec les autres modes, cohérence et continuité du parcours, etc.

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Un commissaire (Ve) propose de valider la proposition du département d'ajouter la mention des trois niveaux dans le texte. M. Favre précise la modification : dans l'action 1, au troisième point du « comment », une phrase supplémentaire sera ajoutée. Cette phrase indiquera que la loi prévoit une organisation du réseau en trois niveaux : axes forts, liaisons principales et liaisons secondaires, en tenant compte des critères de sécurité, de continuité et de gabarit.

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 3 PLR)

Non : 1 (1 UDC)

Abstentions : 1 (1 PLR)

La proposition de M. Favre est approuvée.

Concernant l'amendement du PLR sur l'action 5, un commissaire (PLR) souligne que, dans un contexte où l'on parle de promotion des mobilités actives, il est important d'ajouter une notion de respect d'autrui, étant donné les tensions entre les différents modes de transport.

Un commissaire (S) exprime deux préoccupations : d'une part, les interactions entre usagers ne sont pas seulement liées à une question de respect, mais aussi à la fragilité des infrastructures. D'autre part, il s'inquiète de ce que cette exigence de respect ne soit mentionnée que dans le plan d'actions sur les mobilités actives, laissant penser qu'elle n'est pas applicable aux autres modes de transport.

M. Favre reconnaît que les actions de promotion et de sensibilisation doivent concerner tous les modes de transport et trouve pertinent de rajouter le respect d'autrui dans cette action.

Un commissaire (MCG) partage son expérience à Berne, où les cyclistes respectent mieux les feux rouges, et il estime qu'il n'est pas excessif de parler de respect d'autrui, notamment en raison du comportement perçu comme arrogant des cyclistes à Genève.

Une commissaire (PLR) rappelle que les actions de sensibilisation ne doivent pas se limiter aux piétons et cyclistes, mais inclure également les usagers des transports individuels motorisés.

Un commissaire (S) propose que le respect d'autrui soit une exigence applicable à tous les usagers, et non uniquement ciblée sur les mobilités actives, afin d'éviter une mauvaise interprétation.

M. Favre lit l'action 5, qui vise à protéger les cyclistes et les piétons, et propose d'ajouter une phrase sur le respect d'autrui, applicable à tous les modes de transport. Cet ajout permettrait d'inclure une sensibilisation générale

au respect entre les différents usagers de la route, tout en répondant à la demande initiale de cibler non seulement les mobilités actives, mais tous les types de transports.

Une commissaire (PLR) précise que le manque de respect prétérite principalement les mobilités actives, justifiant la sensibilisation sur ce point.

Une commissaire (Ve) exprime des réserves sur l'ajout de la notion de respect d'autrui à cet endroit dans le PAMA, jugeant que cela pourrait être mal positionné et mal interprété. Elle souligne que la problématique du respect concerne également les scootéristes et pas uniquement les cyclistes. En outre, elle demande une clarification sur le terme « nuisances », pour mieux comprendre de quelles nuisances il s'agit précisément. M. Favre indique que les « nuisances » ne sont pas précisées dans le texte, car elles couvrent toutes les formes de nuisances.

Un commissaire (S) propose un sous-amendement en ajoutant « par toute personne, quel que soit son mode de déplacement » pour s'assurer que le respect d'autrui s'applique à tous les usagers.

Vote de l'amendement du PLR ainsi sous-amendé sur l'action 5 :

Réaliser des actions de sensibilisation et de promotion, notamment en lien avec la santé, la réduction des nuisances et le respect d'autrui, par toute personne, quel que soit son mode de déplacement

Oui : 14 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : –

L'amendement est accepté à l'unanimité.

Concernant l'amendement du PS sur l'action 6, M. Favre précise la position du département en recommandant de rejeter l'amendement. Il explique que les plans d'actions doivent rester pragmatiques, en se concentrant sur des objectifs réalistes et réalisables. Selon lui, bien que des tests puissent être effectués pendant la législature, il n'est pas possible d'accélérer certaines études et leur mise en œuvre. Les actions prévues, comme l'étude des axes de mobilité, sont en cours, mais leur réalisation complète prendra du temps, avec un horizon de finalisation autour de 2032-2035. Il insiste sur le fait que l'administration est contrainte par des processus longs, comme les études d'impact et les procédures environnementales. Un commissaire (S), tout en étant conscient des défis, souligne que l'objectif est d'accélérer le report modal et qu'il estime qu'il est insuffisant de simplement faire des tests. Pour lui, cet amendement a pour but de pousser à un rythme plus rapide.

Une commissaire (S) cherche à comprendre concrètement ce qui empêche d'accélérer ces études et tests, se demandant s'il y a des ressources ou des moyens manquants. M. Favre précise que le principal obstacle est le temps nécessaire à la réalisation complète des études, et qu'il n'est pas réaliste de penser pouvoir étudier 8 axes en même temps. Il explique que l'équipe est déjà en place et respecte les délais annoncés, mais que certaines étapes prennent inévitablement du temps.

Un commissaire (Ve) continue à exprimer son incompréhension, insistant sur le fait que tout le monde est conscient de la complexité, mais cherche à savoir ce qui, concrètement, bloque la progression. M. Favre clarifie que le projet n'est pas en retard et que les objectifs restent réalistes. Il souligne que les tests et études avancent comme prévu, mais qu'ils nécessitent des délais que le département ne peut pas réduire. Il précise que ce n'est pas une question de volonté.

Vote de l'amendement du PS à l'action 6 :

Anticiper et accélérer la réalisation des axes forts vélos au moyen de tests concertés et la mise en œuvre rapide de certains tracés

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Vote de l'amendement des Verts à l'action 6 :

Réaliser les études de projet pour les 8 axes identifiés

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

M. Favre confirme que l'action 7 peut inclure les piétons, même si, à la base, elle concerne principalement les cyclistes. Il précise que de toute manière le département aborde les deux aspects de manière simultanée.

Vote de l'amendement du PS sur l'action 7 :**Assurer la continuité des itinéraires cyclables et piétons aux points de passages douaniers**

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR)

Non : 1 (1 UDC)

Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Concernant l'action supplémentaire proposée par le PS, M. Favre indique que cela est déjà largement couvert dans le plan d'actions des mobilités actives et du réseau routier, ce qui rend l'action supplémentaire non nécessaire. Un commissaire (S) reconnaît que les sujets se recoupent et propose de retirer l'amendement au vote, soulignant que les discontinuités aux carrefours sont déjà abordées.

Concernant l'action supplémentaire proposée par le PS, M. Favre souligne que le département recommande de refuser l'amendement tout en proposant d'ajouter une précision dans la rubrique « comment » de l'action 1, stipulant : « et en évitant autant que possible la cohabitation entre les modes ». Un commissaire (S) fait valoir que cette séparation devrait selon lui aussi s'appliquer aux aménagements existants, mais M. Favre répond qu'il est irréaliste de revoir tous les aménagements sans de grands travaux. Il insiste sur le fait qu'il n'est pas possible de séparer les flux sur les infrastructures existantes, citant la voie verte comme exemple de mixité où la séparation est difficile à réaliser.

Une commissaire (PLR) soutient la proposition de M. Favre, rappelant que la séparation des flux a déjà été adoptée comme principe dans le RD sur le réseau routier.

Vote sur l'action supplémentaire :**Renoncer autant que faire se peut aux cohabitations piétons-vélos**

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Abstentions : –

L'action supplémentaire est refusée.

Vote de la version de M. Favre, formellement reprise par le PLR (action 1) :

Oui : 14 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : –

L'amendement est accepté à l'unanimité.

Concernant l'action supplémentaire, M. Favre explique que le département recommande de ne pas entrer en matière parce que les projets auxquels correspondent ces 80 km sont tous en cours d'études, et ils sont élaborés en visant le meilleur aménagement possible compte tenu des contraintes du terrain. Un commissaire (Ve) souligne que, suite à l'acceptation d'un amendement du PS sur la continuité et la qualité des aménagements, il serait cohérent d'évaluer ces 80 km selon des critères précis.

Vote sur l'action supplémentaire :

Rajouter dans les textes chaque fois que les 80 km d'aménagements sont mentionnés : répondant aux critères de qualité fixés par le canton.

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Concernant l'action supplémentaire, M. Favre explique que rejeter cette action supplémentaire éviterait des difficultés pour les autres modes de transport, notamment les transports collectifs, et précise qu'il n'existe pas de technologie adaptée à Genève pour des capteurs de météo défavorable, rendant la priorisation des modes encore plus complexe.

Vote de l'action supplémentaire :

Etudier la possibilité d'accroître la priorité des mobilités actives par rapport au TIM en case de météo défavorable.

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Une commissaire (PLR) présente l'amendement du PLR sur l'action 11 et propose d'intégrer le contreprojet à l'initiative piétonne dans le plan d'actions,

en suggérant d'établir un réseau piétonnier avec des axes principaux, même si le contreprojet n'est pas encore voté. M. Favre explique que le département recommande de rejeter l'amendement, car les questions de jalonnement sont déjà intégrées dans d'autres actions, notamment dans l'action 1, point 6 du « comment ». Il précise que définir un modèle de signalétique ne relève pas de la compétence du canton, et que tout est déjà couvert dans le plan d'actions.

Une commissaire (S) soutient M. Favre, notant que le système signalétique d'une commune ne devrait pas être la seule référence. Elle souligne également qu'il serait plus judicieux de réfléchir globalement aux cheminements piétonniers avant de procéder à des aménagements.

La commissaire précitée (PLR) propose d'enlever « selon le modèle thônésien ». M. Favre propose qu'il soit fait référence à l'encouragement du canton. La commissaire considère que c'est pertinent.

Vote de l'amendement, sous-amendé, du PLR sur l'action 11 :

Réévaluer le réseau piétonnier sur le territoire cantonal afin de faire émerger des axes principaux de cheminement, au besoin en les rendant plus accueillants et plus sûrs. Encourager l'ensemble des communes à se doter d'une signalétique claire

Oui : 7 (4 PLR, 2 MCG, 1 LC)
Non : –
Abstentions : 7 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 UDC)

L'amendement est accepté.

Une commissaire (PLR) présente l'amendement du PLR et propose d'ajouter « d'ici 2033 » à la fin, afin de préciser que cela s'inscrit dans les 10 ans prévus par la loi, sachant que le plan d'actions est sur 2028. M. Favre confirme que c'est tout à fait correct de le formuler ainsi.

Vote de l'amendement du PLR :

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 d'ici 2033.

Oui : 9 (1 LJS, 4 PLR, 2 MCG, 1 LC)
Non : –
Abstentions : 6 (3 S, 2 Ve, 1 UDC)

L'amendement est accepté.

Vote final de la résolution approuvant le plan d'actions des mobilités actives**La présidente met aux voix la proposition de résolution approuvant le RD 1592 ainsi amendé :**

Oui : 15 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Non : –

Abstentions : –

La proposition de résolution pour le RD 1592, tel qu'amendé, est approuvée à l'unanimité.

PLAN D' ACTIONS DES MOBILITÉS ACTIVES 2024-2028 (PAMA) – RD 1592

COMMISSION DES TRANSPORTS
4 JUIN 2024



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

1800 111111

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

04/06/2024 Page 1

PRINCIPES GÉNÉRAUX DU 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

04/06/2024 Page 2

ACTIONS PROPOSÉES

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

04/06/2024 Page 3

1 DÉVELOPPER LES RÉSEAUX DE MOBILITÉS ACTIVES EN RÉALISANT DES AMÉNAGEMENTS EFFICACES, CONFORTABLES ET SÉCURISÉS POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES (1/3)

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.
- Planifier le réseau cyclable pour les déplacements quotidiens et de loisirs devant être réalisé d'ici 5 ans dans le cadre de la loi fédérale sur les voies cyclables.
- 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 plans vélos d'agglomération.
- 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.

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

04/06/2024 Page 4

2 PARTICIPER À LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE PIÉTONNE ET D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE À L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE

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.

Suite à un affinage des recommandations du rapport, un courrier du GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière) a été envoyé à l'ensemble des communes du Grand Genève, afin de définir leur intérêt à participer au développement du programme.

Comment?

- Mutualiser des données et des études, notamment des comptages.
- Définir des actions de communication et de sensibilisation communes.
- Faire du partage d'expériences et de bonnes pratiques.

En parallèle, une systématisation pour assurer des cheminements en adéquation avec les besoins des personnes à mobilité réduite doit être organisée.

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

04/06/2024 Page 7

3 AMÉNAGER AU MINIMUM DEUX MAGISTRALES PIÉTONNES SÉCURISÉES, BALISÉES ET CONTINUES (1/2)

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 à priorité piétonne et être au bénéfice d'une gestion des feux facilitant la traversée des rues.

→ Les corridors suivants ont été identifiés :

- 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.

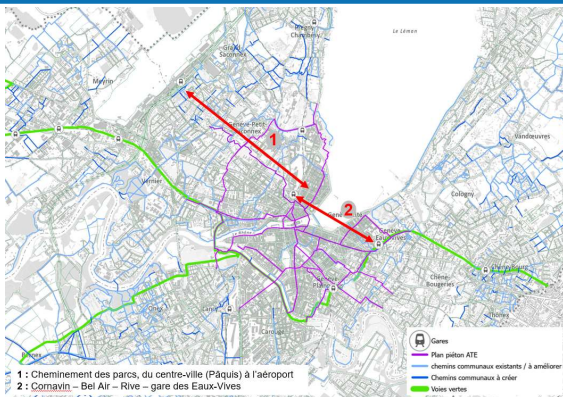
Dans quels buts?

- Promouvoir la pratique de la marche.

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

04/06/2024 Page 8

3 AMÉNAGER AU MINIMUM DEUX MAGISTRALES PIÉTONNES SÉCURISÉES, BALISÉES ET CONTINUES (2/2)



04/06/2024 Page 9

4 AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA SÉCURITÉ DES ITINÉRAIRES EN TRAITANT LES POINTS PROBLÉMATIQUES EN COORDINATION AVEC LES ACTEURS DE TERRAIN

Pourquoi?

Les emplacements problématiques du canton, qu'ils soient effectifs ou ressentis, doivent faire l'objet d'une veille systématique afin de pouvoir 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 du réseau.

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

04/06/2024 Page 10

5 RÉALISER DES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET DE PROMOTION, NOTAMMENT EN LIEN AVEC LA SANTÉ ET LA RÉDUCTION DES NUISANCES

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 pour lesquelles un bienfait sur la santé est notoire.

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 (trottinettes, 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.

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 04/06/2024

Page 11

6 ANTICIPER LA RÉALISATION DES AXES FORTS VÉLOS AU MOYEN DE TESTS CONCERTÉS (1/2)

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.

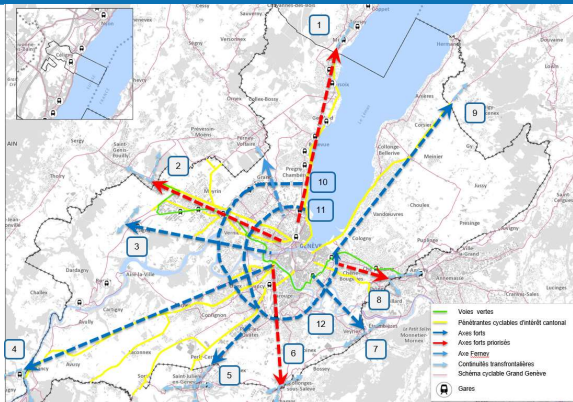
Dans quel but?

- Promouvoir la pratique du vélo.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Cyclistes	OCT, OCGC	PAMA	PARR / PAST	OU, Communes, associations	En cours	Oui 04/06/2024

Page 12

6 ANTICIPER LA RÉALISATION DES AXES FORTS VÉLOS AU MOYEN DE TESTS CONCERTÉS (2/2)



04/06/2024 Page 13

7 ASSURER LA CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES AUX POINTS DE PASSAGE DOUANAIRES (1/2)

Pourquoi?

La mobilité transfrontalière est un enjeu majeur pour le canton de Genève. Dans la perspective d'améliorer les conditions de passage des frontières, l'Office cantonal des transports réalise un état des lieux des points de franchissement pour les mobilités actives, en particulier pour les cycles, 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 droits, 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 quels buts?

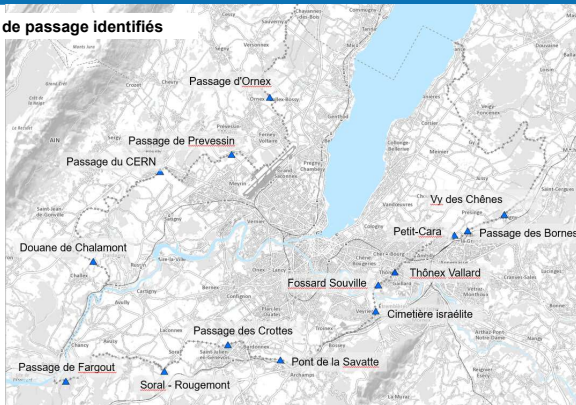
- Promouvoir la pratique du vélo.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Cyclistes	OCT	PAMA	PARR action 10	Communes, partenaires du Grand Genève, autorités douanières suisse et françaises	En cours	Oui

04/06/2024 Page 14

7 ASSURER LA CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES AUX POINTS DE PASSAGES DOUANIERS (2/2)

Points de passage identifiés



04/06/2024 Page 15

8 DÉVELOPPER DES TITRES DE TRANSPORTS MULTIMODAUX

Pourquoi?

Les besoins en déplacements changent en fonction des motifs de déplacement, 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 de déplacements.

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-cargo ou encore à des parkings relais.
- 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 quels buts?

- Développer la synergie entre les différents modes de transport afin de promouvoir l'intermodalité et 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	PAST/ PATC	Prestataires de mobilité, TPG, taxis	A démarrer	Oui

04/06/2024 Page 16

9 DÉVELOPPER DES HUBS DE MOBILITÉ MULTIMODAUX

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 vélos-cargo, des trottinettes, des véhicules partagés et un accès facilité aux transports en commun. Ces hubs seraient 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.

→ Un premier test est en cours à la gare de Lancy-Bachet.

Dans quels buts?

- Développer des synergies entre les différents modes de transport.
- Promouvoir l'intermodalité et la multimodalité.
- 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 mobiles	OCT	PATC	PATPRO / PAST	Prestataires de mobilité, TPG, Fondation des parkings, taxis	Test en cours de déploiement	Oui

04/06/2024 Page 17

10 METTRE EN ŒUVRE UNE NOUVELLE CONCESSION VÉLOPARTAGE À L'ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE

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 rapidement 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-cargo partagés.

Dans quels buts?

- Développer des synergies entre les différents modes de transport.
- Promouvoir l'intermodalité et la multimodalité.
- 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 mobiles	OCT	PAMA	PARR / PATPRO	DPA; intercommunalités du Grand Genève, associations	En cours	Oui

04/06/2024 Page 18

CONCLUSION

Un plan d'actions qui:

- Structure les actions en faveur des modes actifs pour la législature.
- Favorise la pratique de la marche et du vélo.
- Encourage la multimodalité et l'intermodalité.

Merci pour votre attention!