



# PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2019-2023

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT  
LE 3 NOVEMBRE 2021 SUITE AU VOTE DU  
GRAND CONSEIL DU 3 SEPTEMBRE 2021



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

POST TENEGRAS LUX

**OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS**

Directeur Général : David Favre

Directeur : Thierry Messenger

Chef Projet : Fabienne Peracino-Rostan

@ Etat de Genève, 2021

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>1</b>	<b>FAIRE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO UN PILIER DE LA MOBILITÉ GENEVOISE</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>SYNTHÈSE DES OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>RAPPEL DES COMPÉTENCES</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>ÉTAT DES LIEUX</b>	<b>10</b>
4.1	Parts modales	10
4.2	Evolution des aménagements cyclables	12
4.3	Comptages vélos	13
<b>5</b>	<b>BILAN DU PRÉCÉDENT PLAN D' ACTIONS</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>ACTIONS 2019-2023</b>	<b>19</b>
7.1	Infrastructures	22
7.2	Fonctionnement des réseaux	32
7.3	Stationnement	34
7.4	Promotion et nouveaux services	35
7.5	Mesures d'accompagnement du Plan d'actions	36
<b>8</b>	<b>PROGRAMMATION FINANCIÈRE</b>	<b>39</b>
8.1	Les sources de financement	39
8.2	Le coût des mesures	39
8.3	Projet de loi spécifique au présent Plan d'actions	40
<b>9</b>	<b>PROJETS A L'ÉTUDE</b>	<b>41</b>
<b>10</b>	<b>BASES LÉGALES À L'ORIGINE DE CE PLAN D' ACTIONS</b>	<b>42</b>
10.1	Bases légales fédérales	42
10.2	Bases légales cantonales	42
10.3	Documents de planification directrice	45
<b>11</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>48</b>
	Zones de modérations du trafic	48
	Liste des carrefours concernés par le vélostrail	49
<b>12</b>	<b>GLOSSAIRE</b>	<b>56</b>

# 1 FAIRE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO UN PILIER DE LA MOBILITÉ GENEVOISE

---

La mobilité genevoise est en pleine métamorphose. La mise en service intégrale du Léman Express ainsi que la mise en œuvre progressive de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) modifient en profondeur la manière dont les Genevois-e-s abordent leurs déplacements. Avec le Léman Express, 80% des logements du canton et 86% des emplois se retrouvent désormais à moins de 1.5 km d'une gare. Avec la LMCE, l'hypercentre et les centres urbains vont devenir des espaces où les modes doux jouiront, au même titre que les transports collectifs, de la priorité sur les véhicules individuels motorisés, ce qui permettra d'effectuer des trajets sécurisés et apaisés. Voitures, motos et scooters seront, eux, orientés sur une moyenne ceinture routière et des axes pénétrants fluidifiés leur assurant des mouvements efficaces.

Dès lors, que ce soit pour parcourir le dernier kilomètre qui sépare son logement ou son travail d'une gare ou pour l'ensemble des déplacements quotidiens ou de loisirs, la mobilité douce devient toujours plus attractive en tant qu'alternative à la voiture. Ainsi, je suis convaincu que le vélo, la marche, de même que les nouvelles formes de mobilité, doivent être placés au cœur de notre action. Mais il est essentiel que cette action soit coordonnée et réfléchie.

C'est pourquoi, dès mon arrivée à la tête du département des infrastructures, j'ai souhaité définir une stratégie en matière de mobilité douce privilégiant une vision d'ensemble du réseau et se concentrant sur la mise en œuvre d'aménagements continus et interconnectés, avec l'objectif d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes et de leur offrir des parcours attractifs.

Afin de garantir le succès de cette politique, un dialogue franc, constructif et régulier doit être instauré avec les acteurs concernés, notamment les communes, qui accueillent et réalisent la plupart des aménagements de mobilité douce, et les usagers, au travers des associations qui les représentent. De même, le Canton, en partenariat avec les communes, doit entamer sans attendre les réflexions en vue de répondre aux enjeux de la transition écologique. Pour relever ce défi, la marche et le vélo ont dès aujourd'hui un rôle central à jouer, en étroite collaboration avec les politiques en matière d'environnement, d'énergie et de santé publique.

Le Plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 est l'outil dont nous avons besoin pour nous donner les moyens de nos ambitions. En plus de présenter les projets qui seront mis en œuvre en priorité pendant la présente législature, cette feuille de route définit le cap qui doit permettre, j'en suis convaincu, de faire de la mobilité douce un pilier essentiel et durable de la mobilité genevoise

**Serge Dal Busco, conseiller d'Etat**

## 2 SYNTHÈSE DES OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS

---

Ce plan d' actions fixe pour chacun des axes de travail des objectifs spécifiques et quantifiables:

### INFRASTRUCTURES

- +50 km de routes sécurisées pour les cyclistes
- +90 km d' améliorations d' aménagements existants
- Traitement des 4 nouvelles interfaces du Léman Express afin de faciliter les accès pour les modes doux
- Réalisation de 4 nouvelles infrastructures de franchissement pour les modes doux

### FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

- 9 zones de franchissement de rails de tram dangereux équipés de la technologie Vélostrail
- 50 autorisations de tourner à droite au feu rouge pour les cyclistes
- Priorisation effective des modes doux dans les zones 1 et 2 de la LMCE

### STATIONNEMENT VÉLO

- +2'500 places de stationnement vélo au centre-ville, sur domaine public, soit une hausse moyenne de 500 places par année
- +3'000 places de stationnement en ouvrage

### PROMOTION ET NOUVEAUX SERVICES

- Déploiement d' un réseau cantonal de balisage pour les vélos
- Mise en service de 5 nouvelles lignes Pédibus
- Réalisation de 3 campagnes en vue d' encourager la pratique de la mobilité douce

## 3 RAPPEL DES COMPÉTENCES

---

Le Canton et les communes se partagent la propriété du domaine public. Chaque propriétaire est ainsi responsable de l'aménagement et de l'entretien du domaine qui lui appartient. Suivant ce qui précède, les projets identifiés dans ce plan d'actions sont portés par le propriétaire de la voirie impliquée. Le territoire genevois compte 1635 km de routes, dont 16% (269 km) appartiennent au Canton et 63% (1037 km) aux communes, le résiduel étant du domaine privé ou national.

### COMPÉTENCES DES COMMUNES

Les communes ont l'obligation d'aménager et d'entretenir leur domaine public pour assurer la sécurité et le confort de tous les utilisateurs, dont ceux de la mobilité douce.

A ce titre, il leur revient de planifier et de financer les infrastructures à développer pour répondre à la demande en déplacement et d'entretenir les aménagements existants. Les communes ont ainsi la responsabilité, partagée avec le Canton, de répondre à la loi sur la mobilité douce (H 1 80 – LMD) en sécurisant de manière adéquate leur réseau pour les modes doux.

### COMPÉTENCES DU CANTON

En tant que propriétaire des routes cantonales, l'Etat de Genève est en charge de sécuriser son domaine public pour améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes notamment. Par ailleurs, l'Etat de Genève dispose de l'ensemble des compétences pour réglementer la circulation et le stationnement sur le réseau structurant.

Il est donc amené d'une part à préavisier les projets de requête en autorisation de construire présentés par les communes sur leur domaine public lorsque des travaux sont envisagés. Il autorise d'autre part les mesures nécessitant des réglementations de trafic ou la modification de marquages.

## PROCESSUS D'ÉLABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE

Suivant ce qui précède, chaque propriétaire de voirie est amené à développer le réseau de mobilité douce (piétonne et cyclable) sur le domaine public qui lui appartient, en privilégiant les itinéraires compris dans le réseau cyclable d'intérêt cantonal. 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.

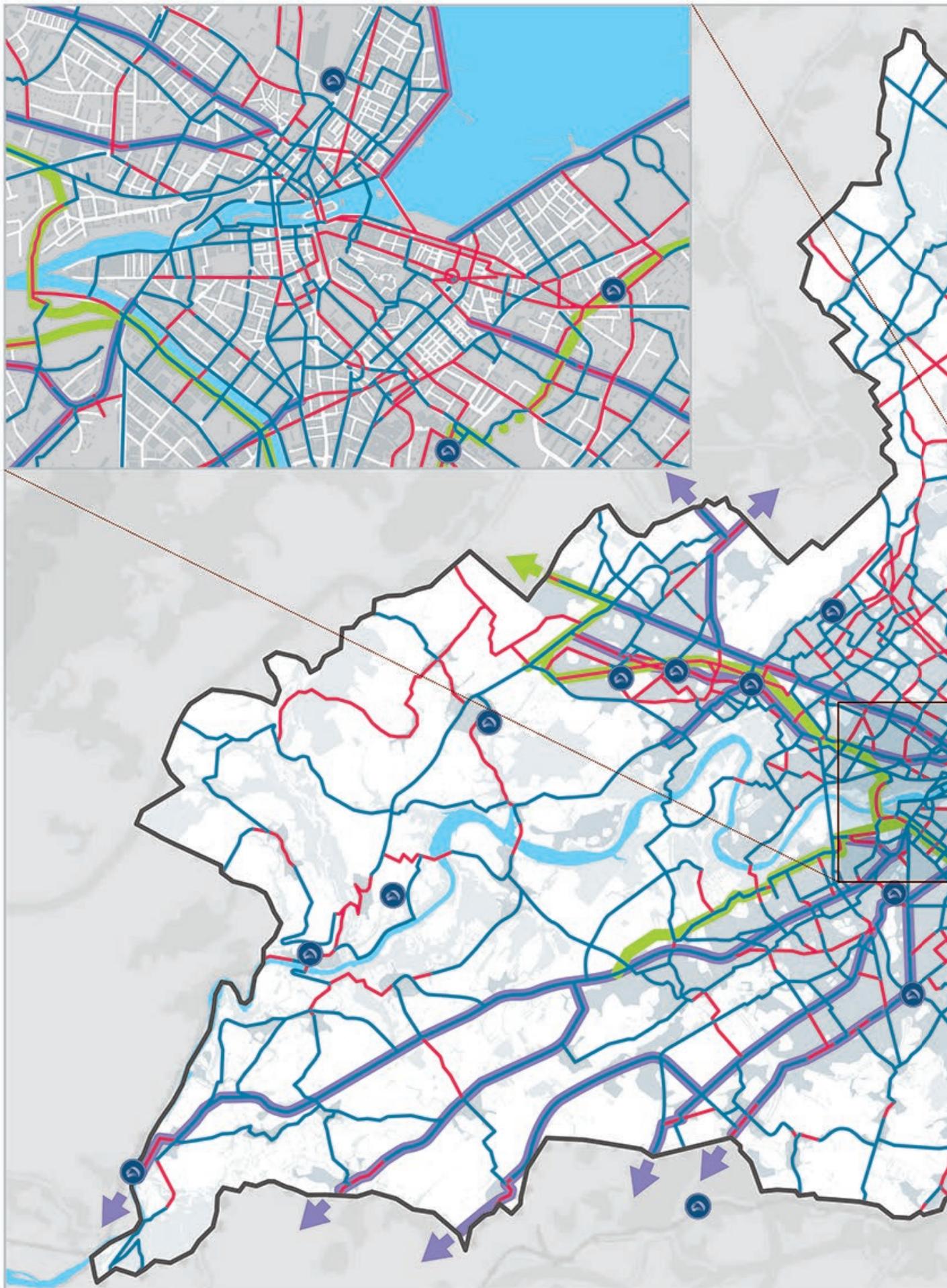
### RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL – ENSEMBLE DU CANTON

Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi sur la mobilité douce (LMD - la H 1 80), le Canton donne la priorité à la réalisation d'aménagements sur le réseau cyclable d'intérêt cantonal. Ce réseau, défini dans le plan d'actions, permet un maillage cohérent du canton composé de routes cantonales et communales, et utilisant autant le réseau primaire, que le secondaire ou celui de quartier.

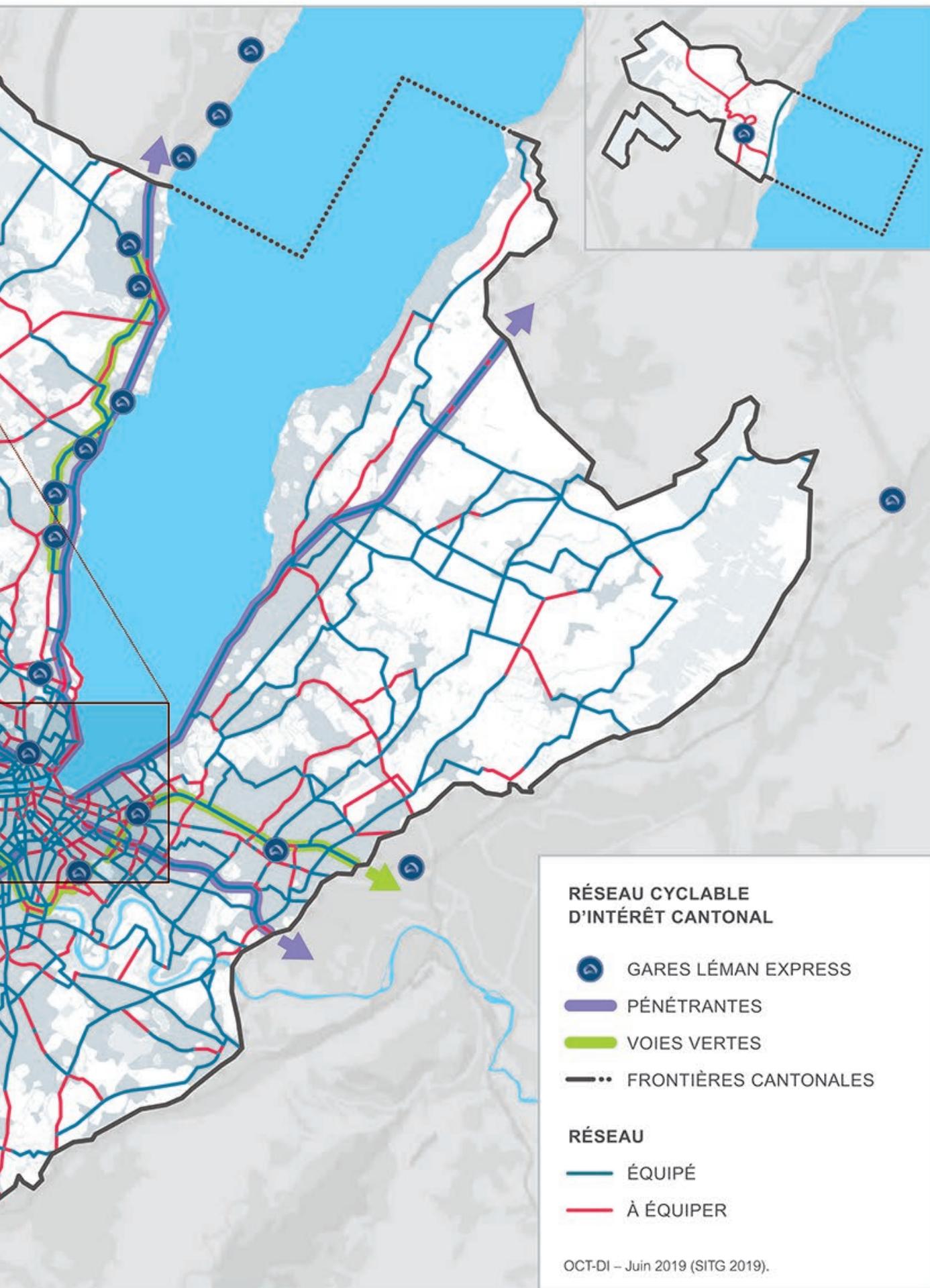
Ce réseau est basé sur une colonne vertébrale constituée des pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal et de la voie verte d'agglomération, que vient compléter un réseau de desserte des différentes localités du canton. Ce réseau est équipé aujourd'hui à 69% (soit 860 km, dont 282 km sur routes cantonales).

## UNE FEUILLE DE ROUTE TRANSVERSALE

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



Détail des zones concernées en annexe

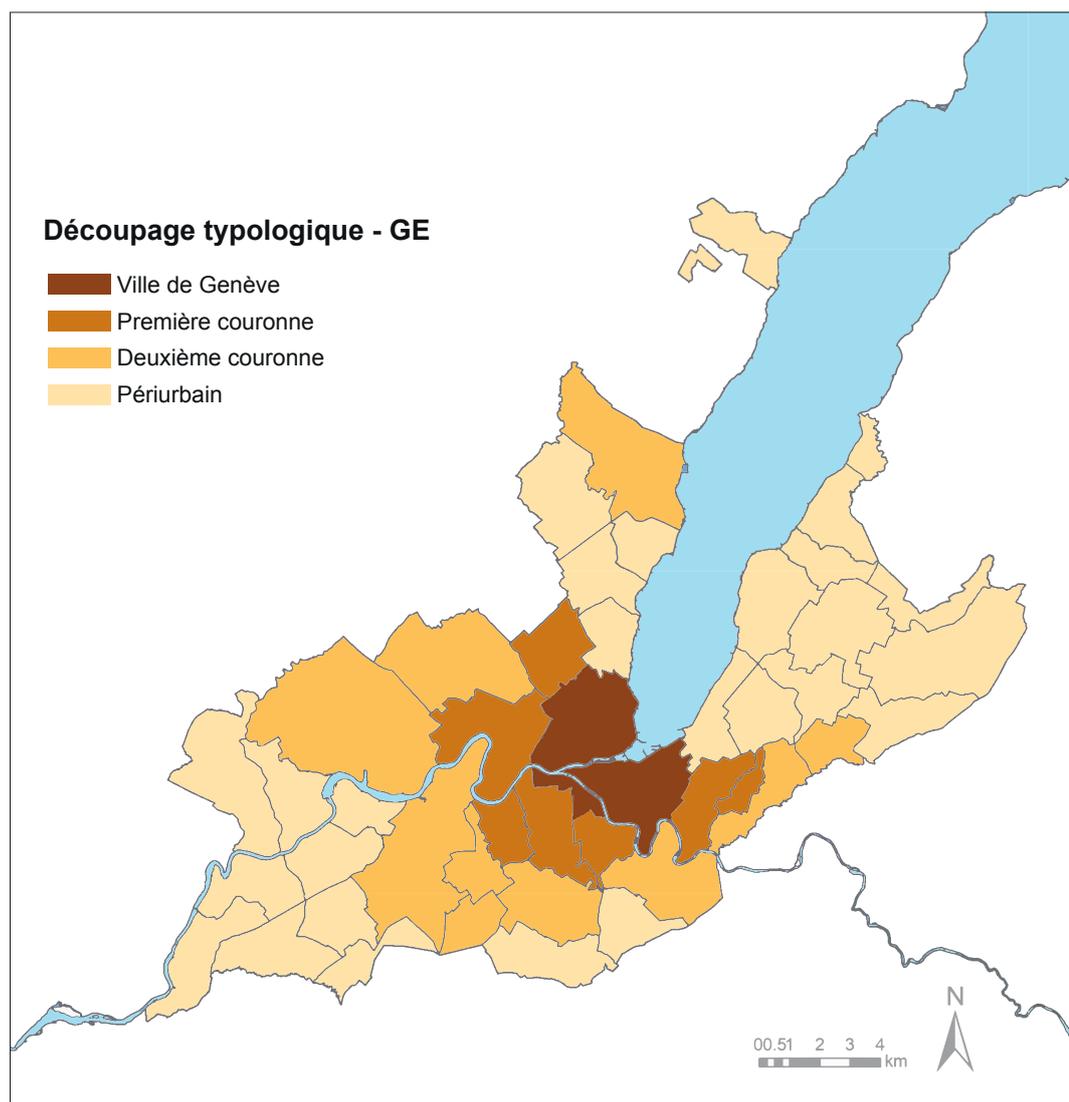


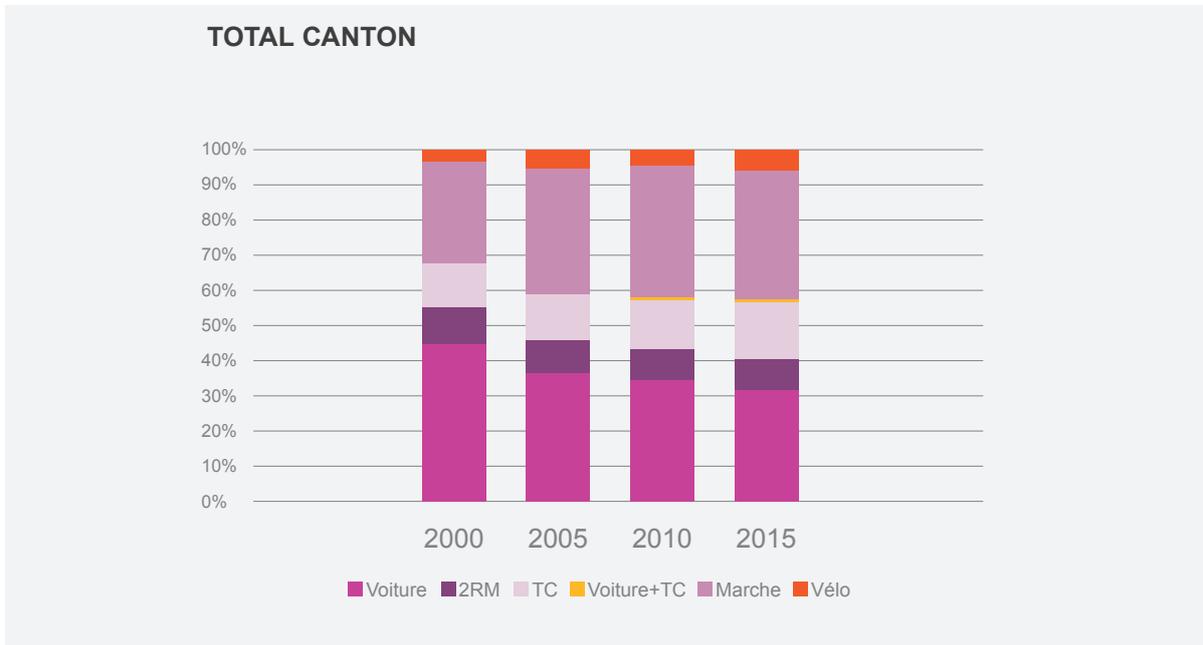
# 4 ÉTAT DES LIEUX

## 4.1. PARTS MODALES

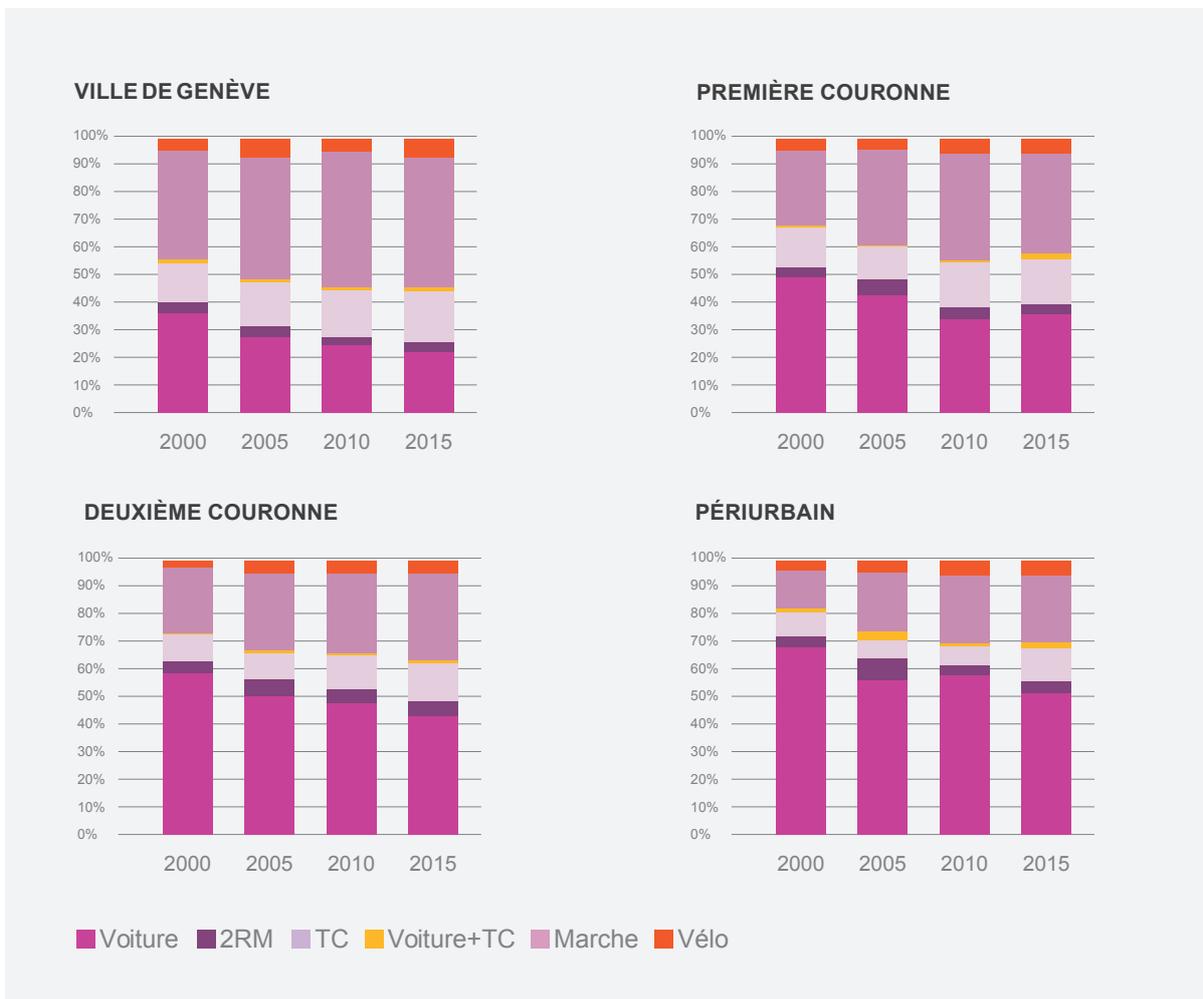
Le microrecensement mobilité et transports 2015, enquête sur la mobilité réalisée tous les 5 ans par la Confédération, montre une augmentation non négligeable de la part modale vélo pour les déplacements au motif travail, qui passe de 7% à 9%. D'une manière générale, les évolutions entre 2000 et 2015, tous motifs de déplacements confondus, montrent une constance de la part modale vélo et une baisse significative de l'utilisation de la voiture quel que soit le lieu de résidence.

La répartition modale sur le territoire du canton de Genève est caractérisée par un centre urbain dense et bien desservi en transports collectifs (TC), assurant une efficacité des modes « marche » et « TC », alors que la plus faible densité du périurbain rend plus attractif les transports individuels motorisés (voiture et deux-roues motorisés).



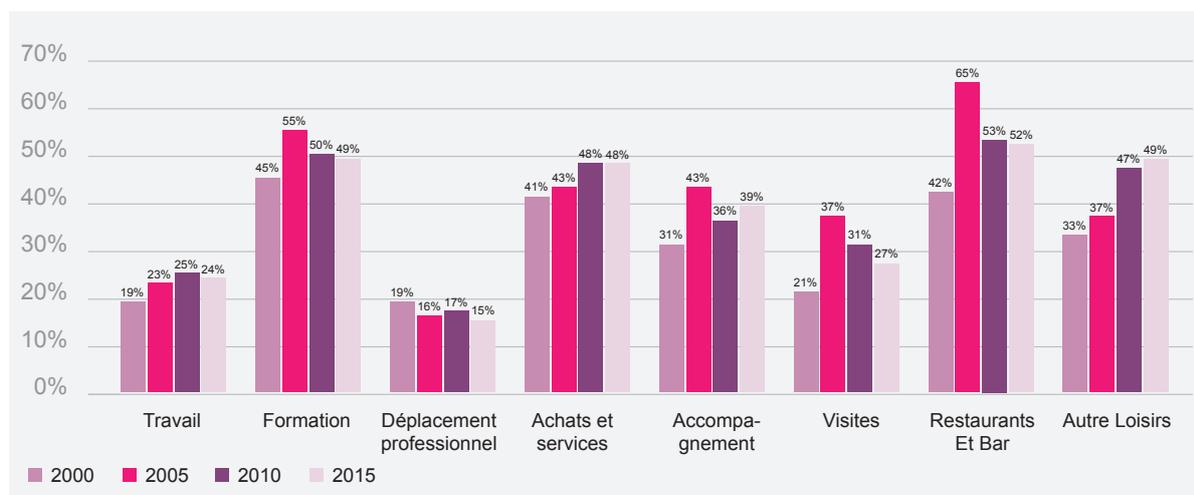


(tous motifs confondus)



## 4.1. PARTS MODALES (SUITE)

### PART DES DÉPLACEMENTS À PIED (CANTON DE GENÈVE)



(tous motifs confondus)

Les déplacements à pied connaissent également une progression significative ces 15 dernières années et ceci pour la plupart des motifs de déplacements.

## 4.2. ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

A fin 2018, près de 480 kilomètres de routes sont équipés de pistes (258 km) ou de bandes cyclables (221 km). En ajoutant les zones 30, voies de bus autorisées, contresens et dérogations, plus de 1'300 kilomètres de voirie favorisent le vélo, dont plus de 500 kilomètres dans les zones de modération de trafic.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la H 1 80, le Canton donne la priorité à la réalisation d'aménagements sur le réseau cyclable d'intérêt cantonal<sup>1</sup>. Ce réseau, défini dans le plan d'actions, permet un maillage cohérent du canton composé de routes cantonales et communales, et utilisant autant le réseau primaire, que le secondaire ou celui de quartier. Ce réseau est équipé aujourd'hui à 69% (soit 860 km, dont 282 km sur routes cantonales).

1. réseau défini dans le plan directeur de la mobilité douce 2011 2014, carte en page 8-9.

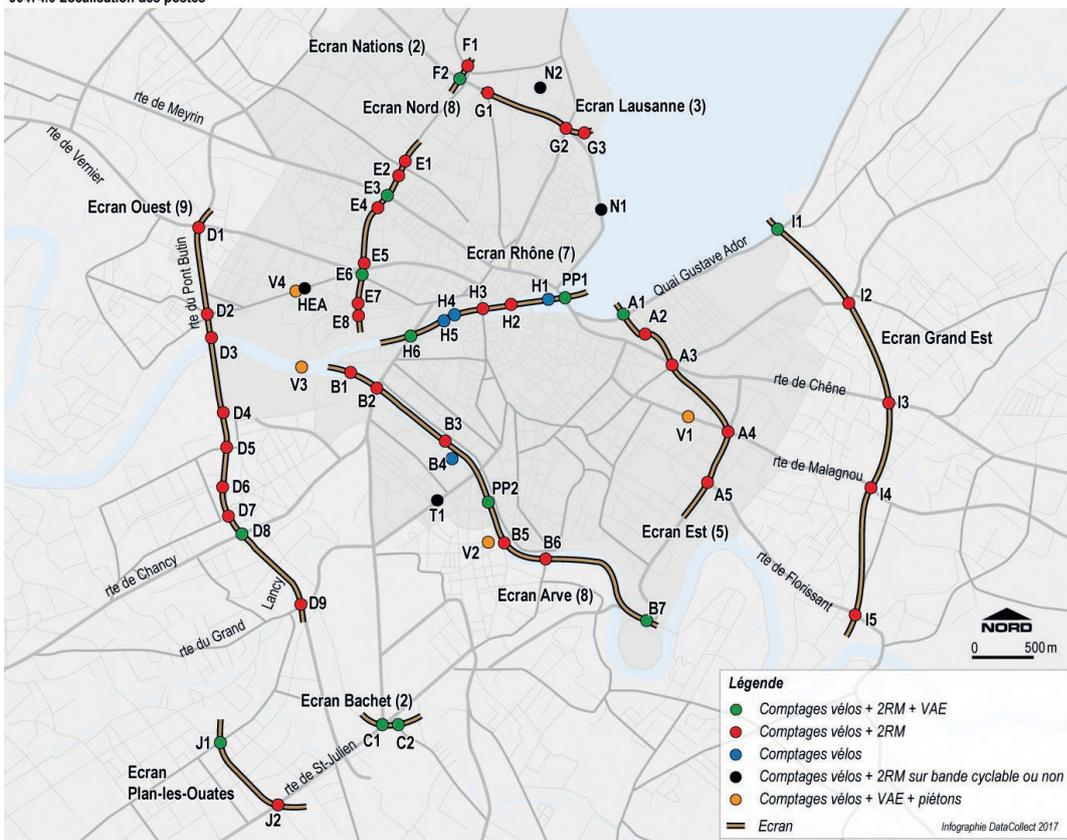
### 4.3. COMPTAGES VÉLOS

Des comptages vélos sont réalisés tous les deux ans sur 69 points de comptages (état 2017) répartis en 10 écrans. L'évolution globale est basée sur les 6 écrans historiques en Ville de Genève (écrans Est, Arve, Nord, Lausanne, Rhône et grand Est) sur la période du matin (7h-9h30) et du soir (16h – 18h30). Entre 2005 et 2017, ce trafic a quasiment doublé (+95%) sur la période estivale.

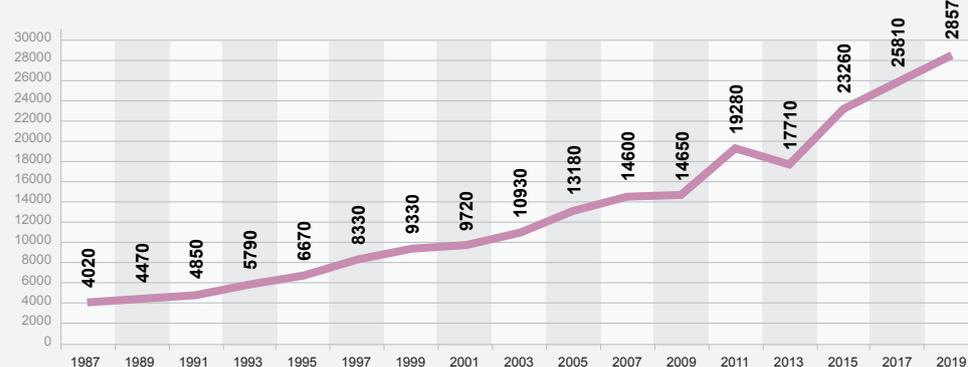
De 2011 à 2017, les comptages des postes Pont du Mont-Blanc, Pont des Acacias, Général-Guisan, Bout-du-Monde, Jeunes, Pont Butin, Servette, Nations et Pont Sous-Terre montrent une augmentation aux heures de pointes du matin (7h-9h30) et du soir (16h00-18h30) de :

- 869 vélos (+12 %)
- 1916 VAE (+346 %)
- 873 2RM (+5 %)

90474.0 Localisation des postes



EVOLUTION GLOBALE DE COMPTAGES DEPUIS 1987



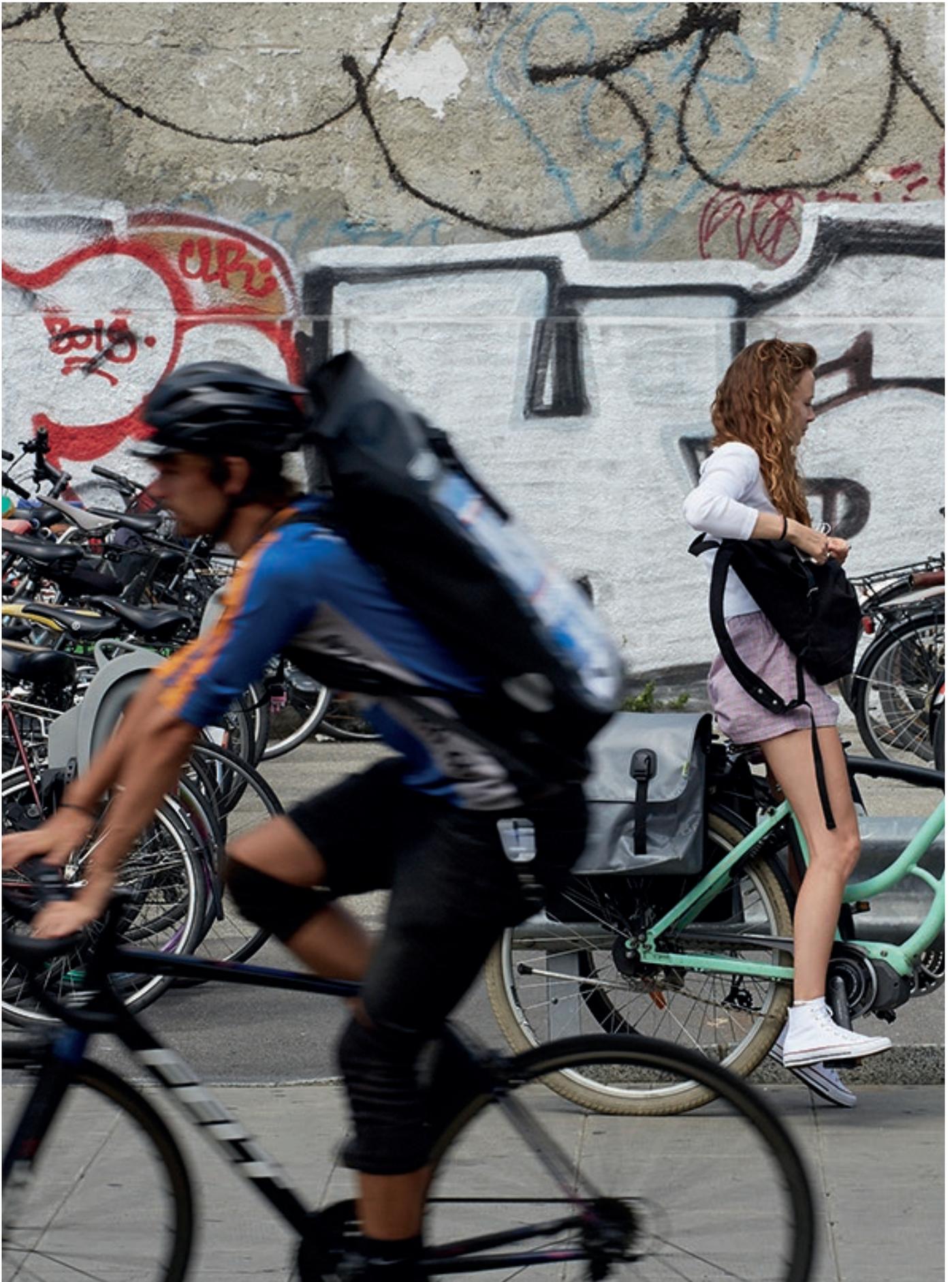
#### 4.3. COMPTAGES VÉLOS (SUITE)

##### EVOLUTION DE LA PART DES VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUES (VAE)

Les comptages permettent d'identifier une augmentation continue de la part des VAE depuis 2011 par rapport au vélo classique, dans un contexte d'augmentation du trafic vélo total. La montée en puissance du vélo électrique s'accompagne d'une stagnation, voire d'une baisse de l'utilisation des deux-roues motorisés. L'utilisation du vélo conventionnel continue de croître mais moins vite que celle du VAE. La saisonnalité de l'usage du vélo / VAE reste marquée avec des pics en juin et septembre et des creux en hiver et en juillet-août.

En 2017, 10 points de comptage indiquent une part VAE supérieure à 20%, contre 5% en 2015, 1% en 2013 et aucune en 2011.





## 5 BILAN DU PRÉCÉDENT PLAN D' ACTIONS

---

Le Plan d' actions de la mobilité douce 2015-2018 comportait 52 fiches de mesures, dont 20 regroupaient plusieurs projets.

**26 fiches** (50%) des mesures ont été réalisées ou sont des processus continus.

**20 fiches** (38%) sont en cours de réalisation et sont reprises dans le présent plan d' actions.

**2 fiches** (4%) feront l' objet d' études dans le cadre de ce plan d' actions et seront vraisemblablement réalisées ultérieurement.

**4 fiches** (8%) n' ont pas été réalisées et doivent être redéfinies.

### PRINCIPALES RÉALISATIONS DURANT LA PÉRIODE 2015 – 2018

#### Réseau cyclable

60 km de routes ont été sécurisés pour les cycles, dont 28 km ont été équipés de pistes cyclables et 21 km de bandes cyclables. En particulier, les projets suivants ont été réalisés :

- La voie verte CEVA, entre Annemasse et la gare Léman Express de Genève - Eaux-Vives
- La route de Challex
- La sécurisation de la piste cyclable route de Lausanne en supprimant du stationnement voiture
- 28 zones 30km/h

#### Réseau piétonnier

De nombreux projets ont permis d' améliorer les conditions de déplacement des piétons dont notamment :

- La liaison modes doux de la gare Léman Express de Genève - Champel (liaison piétonne en tunnel vers les HUG)
- La route de Collex
- Réalisation de 14 zones de rencontre à 20km/h et priorité piétonne
- Adoption en 2018 du plan directeur des chemins de randonnées pédestres, avec amélioration de plusieurs itinéraires dans le cadre de sa révision
- Reconstruction de plusieurs passerelles situées sur des chemins de randonnées (2 sur le Roulave à Dardagny, passerelle des Fourches sur Avusy-Soral, 2 passerelles bois de Vesogne à Chancy)

### Fonctionnement des réseaux

- Une importante campagne de sensibilisation aux bons comportements à adopter par l'ensemble des usagers a été réalisée en 2016 et 2017 (campagne GE-RESPECTE), en partenariat avec les TPG, la Fondation des parkings, Unireso, TCS Section Genève, CFF, la Police des transports, le Téléphérique du Salève, l'association Le Respect ça change la vie, les Transports annemassiens collectifs et les Mouettes genevoises
  - Un guide chantier est en cours de finalisation sous la forme de fiches techniques permettant de statuer sur les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour assurer la sécurité des piétons et des vélos
- 

### Stationnement

- Un recensement de l'ensemble des places vélos du canton a été réalisé en 2017
  - Près de 1700 places de stationnement vélo ont été créées au centre-ville entre 2015 et 2018
  - Plusieurs écoles ont fait état de création et/ou d'amélioration d'emplacements vélos
- 

### Promotion et nouveaux services

- Le développement d'un outil de navigation s'est matérialisé par la mise à disposition, pour la population du Grand Genève, de l'outil Geovelo ([geovelo.ch](http://geovelo.ch))
- Le réseau Pédibus permet à 106 enfants répartis sur 17 lignes de rejoindre de manière sécurisée leur établissement scolaire
- Plusieurs actions en faveur de la marche et du vélo ont été menées dont notamment le défi vélo, la campagne pourquoi pas à vélo, le programme vieillir en santé, la campagne marcher manger malin et la journée cantonale sur les chemins de randonnées
- Des actions de promotion du vélo ont été réalisées dans les écoles du primaire en complément des interventions de la brigade d'éducation routière de la police cantonale afin de conseiller les enfants sur les vitesses adéquates à adopter et de leur apprendre les bonnes techniques de la conduite cycliste

## 6 OBJECTIFS DU PLAN D'ACTIONS

Le plan d'actions définit les projets (études et réalisations) en faveur des piétons et des cyclistes qui seront menés prioritairement durant cette législature par le Canton de Genève, les communes et les autres partenaires publics et privés. Il est conçu comme une feuille de route opérationnelle dont l'avancement peut être évalué à intervalle régulier. Cette nouvelle formule, demandée en particulier par les associations, permettra de mieux suivre les réalisations et de pouvoir réagir rapidement en cas de retard dans l'avancement des projets.

L'élaboration du plan d'actions a été guidée par le souci de proposer des aménagements de qualité et la nécessité de proposer des itinéraires continus pour assurer la sécurité des piétons et des vélos.

**Dans cette perspective, les principaux objectifs poursuivis par ce plan d'actions sont les suivants :**

### **SÉCURISER LE RÉSEAU EN FAVORISANT LES CONTINUITÉS CYCLABLES**

Il reste à équiper, sur le réseau cyclable d'intérêt cantonal, 128 km sur routes cantonales et 166 km sur routes communales.

L'objectif spécifique est d'une part d'augmenter les aménagements sur ce réseau, mais également d'améliorer les aménagements existants lorsque nécessaire et de résoudre les points durs en vue de favoriser des itinéraires continus et sécurisés.

### **ACCOMPAGNER LA MISE EN SERVICE DU LÉMAN EXPRESS**

La mise en service du Léman Express le 15 décembre 2019 va profondément changer l'échelle des déplacements et permettre à une part croissante de la population du Grand Genève de se déplacer avec des modes de transports durables. Dans cette perspective, la marche et le vélo sont un parfait complément au train pour réaliser le dernier kilomètre en direction ou à partir d'une gare, d'autant que 80% des logements du canton et 86% des emplois sont situés à moins de 1.5 km d'une halte Léman Express. En outre, un

usage accru des modes doux permettra d'éviter de saturer les transports publics sur de courtes distances

### **METTRE EN ŒUVRE LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE**

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) a été largement adoptée par la population (68%) le 5 juin 2016. Cette loi donne la priorité à la mobilité douce et aux transports collectifs dans les centres urbains et l'hypercentre. Le transport individuel motorisé est lui orienté sur des axes structurants et une moyenne ceinture fluidifiés. Sur cette base, le canton définit les modalités d'exploitation visant à améliorer les conditions de déplacement et à fluidifier les réseaux de transports.

### **RÉPONDRE DE MANIÈRE ADAPTÉE À L'USAGE CROISSANT DES NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ ACTIVE**

L'importante densité de la circulation genevoise nécessite, pour permettre une cohabitation harmonieuse entre tous les modes, d'améliorer le respect, par tous, des règles de circulation. Cette problématique est d'autant plus importante avec l'usage croissant des nouvelles formes de mobilités actives comme par exemple les vélos à assistance électriques rapides, les trottinettes électriques, les véloscargos ou encore les gyropodes, sur des voiries qui sont le plus souvent inextensibles.

### **AMÉLIORER LA GOUVERNANCE ET LE DIALOGUE**

Une gestion optimale et intégrée de la mobilité nécessite une coordination étroite entre les différents acteurs œuvrant pour la mobilité douce. Outre les partenaires publics genevois (autres directions cantonales, communes), il est essentiel de renforcer les relations d'une part avec les milieux associatifs et d'autre part avec les partenaires de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève, afin de tendre vers des aménagements et des actions incitatives au plus proche des besoins des usagers.

## 7 ACTIONS 2019-2023

Les éléments suivants ont notamment guidé la priorisation des projets retenus pour intégrer le plan d'actions :

- Mesures des projets d'agglomérations de première et deuxième génération bénéficiant d'un cofinancement de la Confédération, pour lesquels une mise en service d'ici à fin 2025 est requise.
- Projets faisant l'objet d'une source de financement acquise.
- Projets dont la réalisation est prévue d'ici à fin 2023.
- Projets prévus sur le réseau cyclable d'intérêt cantonal
- Projets concourant à améliorer la continuité et la sécurité des itinéraires.

Les projets répondant à ces critères ont été regroupés dans une des cinq thématiques suivantes :

### INFRASTRUCTURES :

L'amélioration des infrastructures est une condition impérative pour accroître l'usage de la marche et du vélo. Cette catégorie englobe ainsi les projets de constructions d'infrastructures en faveur des piétons et des cycles, ainsi que les projets d'espaces publics. Une attention particulière est donnée, dans le cadre de la réalisation de nouvelles infrastructures, à la prise en compte des problématiques spécifiques aux personnes à mobilité réduite.

### FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX :

Afin de permettre aux piétons et aux cyclistes d'utiliser pleinement et sans entrave les réseaux de mobilité douce, il est nécessaire de garantir leur bon fonctionnement. Cette catégorie regroupe ainsi les projets d'amélioration de la signalisation routière, de la régulation lumineuse et des dispositifs de sécurité des usagers.

### STATIONNEMENT :

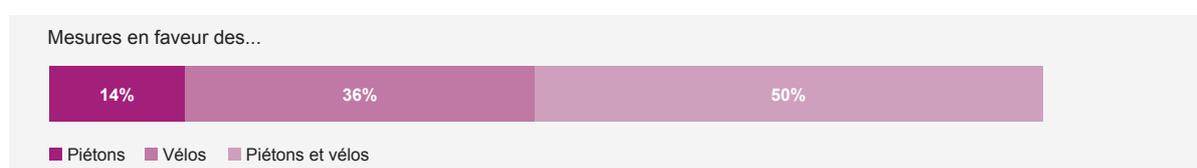
Des infrastructures sécurisées, en nombre suffisant et à proximité des pôles d'attraction, sont indispensables pour inciter à la pratique du vélo. Cette catégorie regroupe les projets de stationnement prévus en ouvrage, mais également les projets d'amélioration et de renforcement du stationnement sur l'espace public.

### PROMOTION ET NOUVEAUX SERVICES :

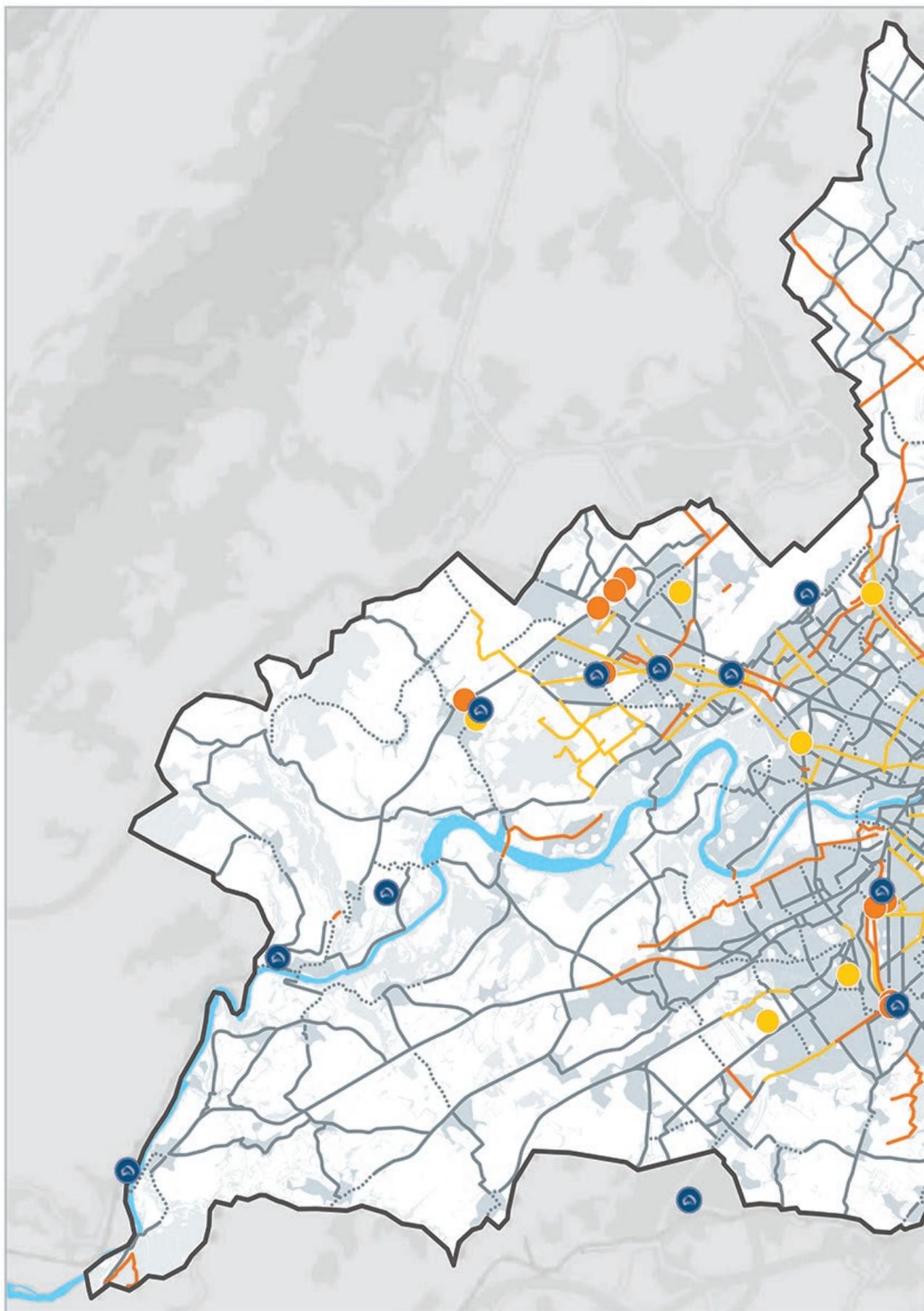
L'augmentation de la part modale de la marche et du vélo passe également par des actions de communication, de sensibilisation et de promotion auprès de tous les groupes sociaux. Dans cette catégorie sont inclus les projets en lien avec le développement de l'offre de loisirs, les cours et les soutiens à la pratique.

### MESURES D'ACCOMPAGNEMENT :

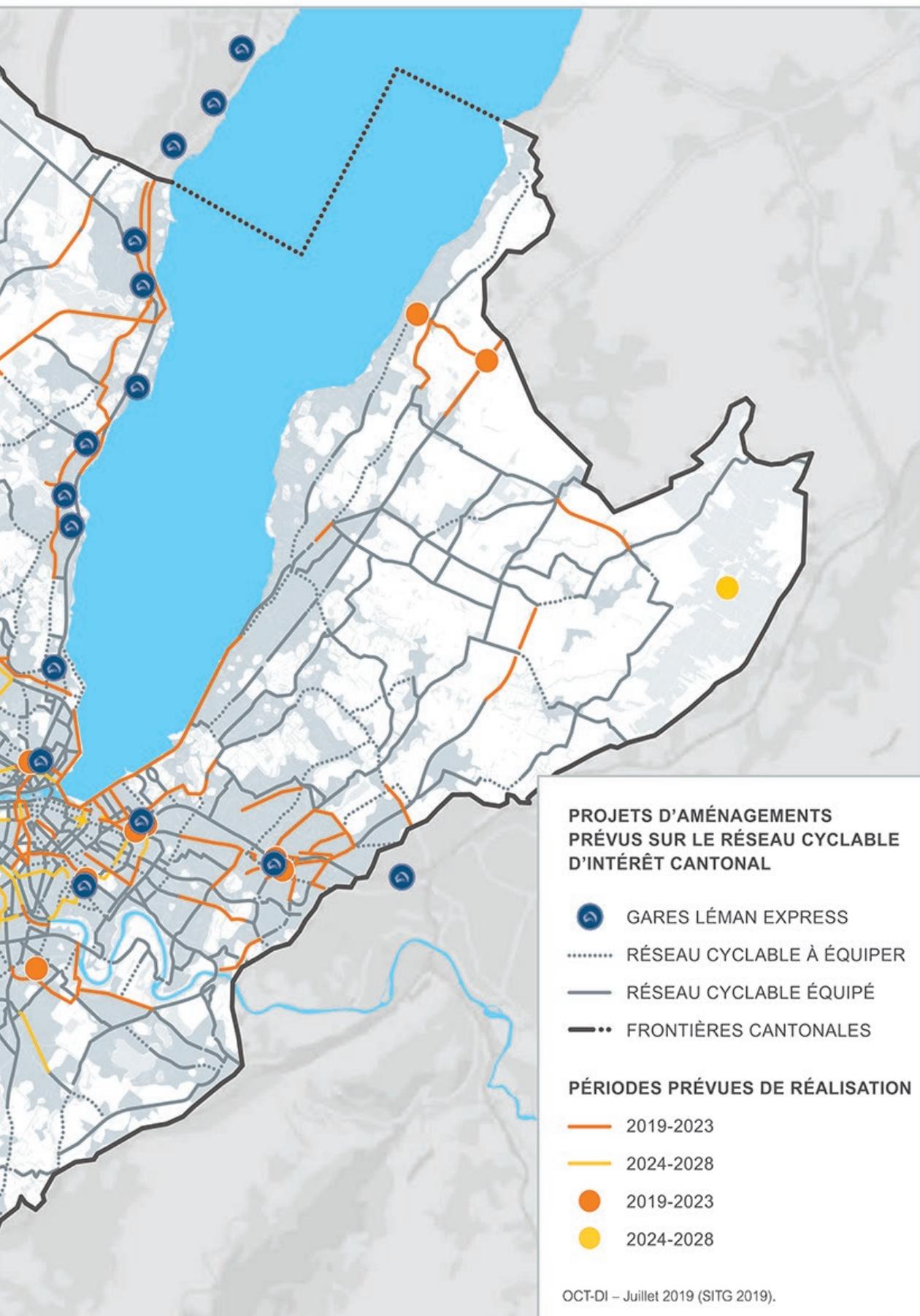
En complément des projets, plusieurs mesures de portée générale complètent le plan d'actions. Elles traitent du dialogue entre les différents partenaires, des relations entre usagers, de la gestion des réseaux et de l'organisation générale.



## CARTOGRAPHIE DES PROJETS



Détail des zones concernées en annexe



## 7.1. INFRASTRUCTURES

Objectifs du plan d'actions :

- +50 kilomètres d'aménagements cyclables, +90 kilomètres d'améliorations sur des aménagements existants
- Traitement des 4 interfaces Léman Express afin de faciliter les accès pour les modes doux
- 4 nouvelles infrastructures de franchissement pour les modes doux

N°	Intitulé	ML aménagement	Territoire	Réseau routier	Axe stratégique	n° projet (PA)	Cycliste	Piéton	Base de financement	Porteur projet	Mise en service planifiée
1	Aménagement de la Voie verte d'agglomération - tronçon Ch. de la Gravière - av. de Bel-Air	800	Chêne-Bourg	Cantonal	Réseau structurant		x	x	H 1 70	Canton	2020
2	Mise à sens unique de la route de Jussy et du chemin de la Mousse et création d'une voie bus autorisée aux vélos.	1100	Chêne-Bourg / Thônex	Communal	Réseau structurant		x		Commune	Commune	2020
3	Aménagement d'une ligne de bus à haut niveau de service entre Veyrier et Carouge	3600	Veyrier, Carouge	Cantonal	Réseau structurant		x	x	H 1 50	Canton	2023
4	Insertion d'une piste cyclable au niveau du giratoire devant le CERN	non applicable	Meyrin	Cantonal	Réseau structurant		x		L 12458	Canton	2022
5	Aménagement du tronçon Carouge de la Voie verte d'agglomération	1100	Carouge	Cantonal, communal	Réseau structurant		x	x	Commune	Commune	2023
6	Construction d'un axe de tram entre la Croisée de Confignon et Bernex-Vailly - aménagements pour la mobilité douce	5000	Bernex	Cantonal	Réseau structurant	34-5	x	x	L 11863	Canton	2020
7	Aménagement de cheminements mobilité douce à Versoix section Molard - chemin de la Papeterie, réalisation d'une passerelle mobilité douce et renaturation de la Versoix	800	Versoix	Communal	Réseau structurant	12-23	x	x	L 11863	Canton	2020
8	Réaménagement de la place des Augustins en faveur des piétons	non applicable	Ville de Genève	Communal	Réseau structurant			x	Commune	Commune	2020
9	Amélioration de l'insertion des cycles dans le giratoire entre la route du Mandement et la route de la gare de Satigny	non applicable	Satigny	Cantonal	Réseau structurant		x		L 11791	Canton	2020
10	Liaison de mobilité douce entre les chemins du Jonc, du Pré-Carbeux et des Préjins	100	Grand-Saconnex	Communal	Réseau structurant		x	x	Commune	Commune	2020
11	Réalisation d'un cheminement pour les modes doux entre l'avenue Louis-Rendu et le quartier des Vergers		Meyrin	Communal	Réseau structurant		x	x	Commune	Commune	2020
12	Création d'aménagements cyclables et élargissement du trottoir sur les chemins E. Sarassin et Terroux	1275	Grand-Saconnex	Communal	Réseau structurant		x	x	Commune	Commune	2020
13	Réfection et élargissement du Pont de Peney permettant l'insertion d'aménagements cyclables	400	Aire-la-Ville / Satigny	Cantonal	Réseau structurant		x		L 12458	Canton	2021
14	Requalification de la route de Suisse à Versoix entre le giratoire des Fayards et la frontière vaudoise	5000	Versoix	Cantonal	Réseau structurant	12-15a	x	x	L 11691	Canton	2021
15	Création d'une passerelle mobilité douce entre le Lignon et le parc des Evaux	700	Vernier, Onex	Communal	Réseau structurant	34-11	x	x	L 11863	Canton, commune	2021
16	Création d'une continuité cyclable sur le chemin Rieu	1000	Ville de Genève	Communal	Réseau structurant		x		Commune	Commune	2021

N°	Intitulé	ML aménagement	Territoire	Réseau routier	Axe stratégique	n° projet (PA)	Cycliste	Piéton	Base de financement	Porteur projet	Mise en service planifiée
17	Création de pistes cyclables sur l'avenue de Thônex entre l'avenue A. Jeandin et la rue de Genève	4300	Thônex	Cantonal	Réseau structurant		x	x	L 12458	Canton	2021
18	Route de Peney - Création de pistes cyclables et de cheminements pour piétons sécurisés	1400	Vernier	Cantonal	Réseau structurant		x	x	L 11791	Canton, commune	2021
19	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 - Voies-des-Traz – aéroport. 1ère étape. Dont création de pistes cyclables	2000	Grand-Saconnex	Cantonal	Réseau structurant	32-2-13	x	x	L 12551	Canton	2021
20	Requalification de l'espace public PAV : promenade Nicolas Bouvier de la route de Chancy à Bachet de Pesay	3000	Lancy	Communal	Réseau structurant	30-6		x	H 1 70	Commune	2021
21	Réalisation d'une passerelle mobilité douce au-dessus de l'avenue de l'Ain	200	Vernier	Communal	Réseau structurant	30-39	x	x	L 12551	Commune	2021
22	Réalisation d'une traversée piétonne à la douane d'Anières	non applicable	Anières	Cantonal	Réseau structurant			x	L 11791	Canton, commune	2021
23	Réaménagement de l'avenue de Bel-Air, insertion d'une bande cyclable de la rue de Genève à la rue de Mirany	2500	Chêne-Bourg	Communal	Réseau structurant		x		Commune	Commune	2021
24	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	70	Lancy	Communal	Réseau structurant	M 30-6	x	x	Commune	Commune	2021
25	Aménagement d'un cheminement pour piétons, cycles autorisés sur le chemin des Mérinos dans le quartier de l'Adret	700	Lancy	Communal	Réseau structurant		x	x	Commune	Commune	2021
26	mesures ponctuelles sur l'avenue de Vaudagne et la rue des Vernes : sécurisation, aménagements paysagers, modération et amélioration des accroches avec le quartier des Vergers	non applicable	Meyrin	Communal	Réseau structurant		x	x	Commune	Commune	2021
27	Interface PLQ CEO et aménagement du chemin du Pommier	160	Grand-Saconnex	Communal	Réseau structurant		x	x	Commune	Commune	2021
28	Maillage mobilité douce et aménagements paysager entre le quartier Mica-Puplinge et les centralités voisines	ND	Puplinge, Thônex	Cantonal, communal	Réseau structurant	36-3-10	x	x	H 1 70	Canton, commune	2022
29	Requalification multimodale de l'av. A.-F. Dubois, entre la frontière et l'av. de Mategnin : création de pistes cyclables, de cheminements pour piétons et sécurisation d'un arrêt de bus	2200	Meyrin	Cantonal	Réseau structurant		x	x	L 11791	Canton	2022
30	Création d'un trottoir et d'une piste cyclable sur la route de Thonon, entre le chemin des Tattes et le chemin de Charvel	360	Collonge Bellerive	Cantonal	Réseau structurant	30-5v	x	x	H 1 70	Canton	2022
31	Aménagement d'un contresens cyclable sur route de Thonon, entre le chemin du Nant d'Argent et le chemin de la Tour Carrée	590	Cologny	Cantonal	Réseau structurant		x		L 11791	Canton	2022
32	Création d'une continuité cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay	3600	Satigny	Cantonal	Réseau structurant		x	x	PL PAMD	Canton	2022
33	Réaménagement de la route de Colovrex : aménagement de pistes cyclable et de cheminement pour piétons	2400	Bellevue	Communal	Réseau structurant		x	x	L 12551	Commune	2022
34	Aménagements pour cycles et piétons sur la route de Veyrier (tronçon Pinchat-Val d'Arve)	3400	Veyrier, Carouge	Cantonal	Réseau structurant	40-19	x	x	L 12551	Canton	2022
35	Construction d'un passage inférieur mobilité douce sous la route du Grand-Lancy entre le parc Chuit et Lancy - Pont-Rouge	20	Lancy	Cantonal	Réseau structurant	30-22	x	x	L 11863	Canton	2022

N°	Intitulé	ML aménagement	Territoire	Réseau routier	Axe stratégique	n° projet (PA)	Cycliste	Piéton	Base de financement	Porteur projet	Mise en service planifiée
36	Création d'une continuité cyclable sur la route de Florissant	2000	Ville de Genève	Communal	Réseau structurant		x		Commune	Commune	2022
37	Réalisation d'aménagements cyclables, trottoirs et passerelle pour relier le quartier de l'Etang à la route de Meyrin	100	Meyrin	Communal	Réseau structurant		x	x	Commune	Commune	2022
38	Aménagement de la Voie verte d'agglomération - tronçons rue Agasse et avenue Th. Weber	100	Ville de Genève	Communal	Réseau structurant	30-4a	x	x	H 1 70	Commune	2023
39	Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	1000	Thônex, Chêne-Bourg	Cantonal, communal	Réseau structurant	36-1-13a	x	x	L 11863	Canton, commune	2023
40	Axe Frontenex: requalification de l'espace public, aménagement pour les transports collectifs et création de continuités cyclables	6773	Ville de Genève, Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries, Cologny	Cantonal, communal	Réseau structurant	36-3-8	x	x	H 1 50, H 1 70, L 11863	Canton, commune	2023
41	Création de pistes cyclables bidirectionnelles sur la route de Presinge entre la route de Jussy et le village	1200	Jussy	Cantonal	Réseau structurant		x		PL PAMD	Canton	2023
42	Construction d'un trottoir mixte piétons - vélos sur la route de Thonon - entre la route de l'église et la douane	1000	Anières, Corsier	Cantonal	Réseau structurant	16-26	x	x	L 11863	Canton	2023
43	Requalification de la route de Suisse étape 2 - route de Lausanne à Genthod Bellevue. Sécurisation des pistes cyclables et des cheminements pour piétons	1800	Bellevue	Cantonal	Réseau structurant	12-16	x	x	L 11863	Canton	2023
44	Aménagement d'un tram sur le rue des Terreaux-du-Temple et création d'une continuité cyclable	1000	Ville de Genève	Communal	Réseau structurant		x	x	H 1 50	Commune	2023
45	Réaménagement de la route des Romelles - Création de pistes cyclables et de cheminements pour piétons et création d'un arrêt de bus	1000	Bellevue	OFROU	Réseau structurant		x	x	Multi partenaire	OFROU	2023
46	Réalisation d'une liaison mobilité douce sur le Cours des Nobel, tronçon esplanade de l'OMS, parc Mérimont et campagne Mont Riant	1400	Ville de Genève	Privé / communal / cantonal	Réseau structurant	32-1-17	x	x	L 11863	Canton	2023
47	Aménagements cyclables en continuité du pont de Peney entre la route de Verbois et la route du Bois-de-Bay	580	Aire-la-Ville / Peney	Cantonal	Réseau structurant		x		PL PAMD	Canton	2023
48	Réalisation d'une passerelle mobilité douce en parallèle des Voies CFF pour le franchissement de la route des Romelles	100	Bellevue	Communal	Réseau structurant		x	x	Commune	Commune	2023
49	Construction d'une passerelle mode doux entre le quartier de l'Etang à la gare Léman Express de Vernier	800	Vernier	Cantonal, communal	Réseau structurant		x	x	H 1 60 / commune / L 12551 / privé	Canton, commune	2023
50	Passerelle Route de Meyrin - franchissement de l'autoroute	380	Meyrin	Cantonal	Réseau structurant	32-2-10	x	x	L 12551	Canton	2023
51	Réaménagement de la route de Chêne: sécurisation du site du tram et amélioration des mobilités douces entre Grange Canal et le chemin du Vallon	2200	Chêne-Bougeries	Cantonal	Réseau structurant		x	x	L 12458	Canton	2023
52	Création d'un trottoir entre la route de Base et la route de Saint Julien sur le chemin des Mattines	1060	Perly-Certoux	Cantonal	Réseau structurant			x	L 12458	Canton	2023
53	Insertion de bandes cyclables sur la route de Saint Julien entre la route du Camp et la place des Aviateurs	850	Plan les ouates	Cantonal	Réseau structurant		x		H 1 50	Canton	2023
54	Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de Bellebouche	2850		Cantonal	Réseau structurant		x		PL PAMD	Canton	2023

N°	Intitulé	ML aménagement	Territoire	Réseau routier	Axe stratégique	n° projet (PA)	Cycliste	Piéton	Base de financement	Porteur projet	Mise en service planifiée
55	Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de l'Etraz	3200		Cantonal	Réseau structurant		x		PL PAMD	Canton	2023
56	Création d'un trottoir dans le passage inférieur des Alpes	400	Ville de Genève	Communal	LMCE			x	Commune	Commune	2019
57	Requalification de la rue de la Croix Rouge et des continuités cycles	1100	Ville de Genève	Communal	LMCE		x		Commune	Commune	2020
58	Aménagement de la rue de Contamines entre l'avenue de Champel et la rue de l'Athénée : insertion des vélos dans la Voie bus	100	Ville de Genève	Communal	LMCE		x		Commune	Commune	2020
59	Taskforce vélo - aménagement d'un itinéraire privilégié pour les cycles - axe Cornavin Eaux-Vives	580	Ville de Genève	Communal	LMCE		x		Commune / L 11868	Canton, commune	2021
60	Taskforce vélo - aménagement d'un itinéraire privilégié pour les cycles - axe Uni Mail - Champel	300	Ville de Genève	Communal	LMCE		x		Commune / L 11868	Canton, commune	2021
61	Taskforce vélo - aménagement d'un itinéraire privilégié pour les cycles - Axe Uni Mail - Cornavin	1500	Ville de Genève	Communal	LMCE		x		Commune / L 11868	Canton, commune	2021
62	U lacustre et U cyclable : aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle - pont du Mont-Blanc et rive droite	2600	Ville de Genève	Communal	LMCE		x		Commune	Commune	2021
63	Insertion d'une piste cyclable sur la route du Nant d'Avril	1400	Meyrin	Cantonal	LEX		x		L 12458	Canton	2020
64	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	3090	Thônex	Cantonal	LEX		x	x	L 11692	Canton	2021
65	Création de pistes cyclables sur la route de Jussy, entre le hameau de l'Avenir et la route de Compois	3200	Presinge, Jussy, Meinier	Cantonal	LEX	30-3	x	x	L 11791	Canton	2021
66	Construction d'un passage inférieur mobilité douce à la gare de Meyrin	Non applicable	Meyrin	Communal	LEX	33-23	x	x	H 1 60	CFF	2022
67	Plan localisé de chemin pédestre - Gare des Eaux-Vives	Non applicable	Ville de Genève	Communal	LEX			x	Commune	Commune	2022
68	Aménagement de la rue Eugène Lance pour améliorer le passage des cycles	1000	Lancy	Communal	LEX		x		Commune	Commune	2023
69	Création d'une passerelle piétonne en parallèle du Pont du Mont-Blanc	600	Ville de Genève	Communal	LEX	30-3		x	H 1 70	Commune	2025
70	Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares/haltes de Lancy-Pont-Rouge, Lancy-Bachet, Genève-Champel, Genève-Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse) et amélioration de l'intermodalité	Non applicable	Canton	Cantonal, communal	LEX	10-3b, c, d,e,f	x	x	L 12551	Canton, commune	2021-2024
71	Aménagement de voies cyclables et piétonnes pour relier le plateau Carouge-Sud au bas de la ville - rue du Tunnel et Clos de Pinchat	ND	Carouge	Communal	Encouragement à la pratique		x	x	Commune	Commune	2020
72	Aménagements paysagers et modération du trafic sur le chemin des Fermes et la route de Préveessin	650	Meyrin	Communal	Encouragement à la pratique		x	x	Commune	Commune	2020
73	Aménagement de voies cyclables et piétonnes pour relier le plateau Carouge-Sud au bas de la ville - secteur Pinchat et Drize	ND	Carouge	Communal	Encouragement à la pratique		x	x	Commune	Commune	2021
74	Création d'une liaison piéton - vélo en site propre entre les chemins du Jonc et la passerelle de Lumion	230	Grand-saconnex	Communal	Encouragement à la pratique		x	x	Commune	Commune	2021
75	Création d'une liaison piéton - vélo en site propre entre le chemin des Fins et la route de Ferney	200	Grand-saconnex	Communal	Encouragement à la pratique		x	x	Commune	Commune	2021
76	Continuité de la colonne vertébrale des réseaux mobilité douce vers le centre d'Anières	350	Anières	Communal	Encouragement à la pratique		x	x	Commune	Commune	2023

N°	Intitulé	ML aménagement	Territoire	Réseau routier	Axe stratégique	n° projet (PA)	Cycliste	Piéton	Base de financement	Porteur projet	Mise en service planifiée
77	Amélioration de l'itinéraire n°1 de Suisse mobile : passerelle d'accès à la passerelle sous le pont CFF de l'Al-london et élargissement du passage le long du Rhône le long du site Firmenich	Non applicable	Dardagny	Communal	Encouragement à la pratique		x		PL PAMD / privé / canton	Canton	2023
78	Aménagement d'un chemin paysager et d'un trottoir sur la route H. C. Forestier	1000	Meyrin	Communal	Encouragement à la pratique		x	x	Commune	Commune	2023
79	Faciliter les cheminements et zones de transbordements aux abords des pôles d'échange en Ville de Genève. Améliorer la signalétique entre les différentes offres en transports collectifs.	Non applicable	Ville de Genève	Communal	LMCE			x	Commune	Commune	2021
80	Interventions ponctuelles en Ville de Genève visant à consolider et sécuriser les chemins scolaires ainsi que les traversées aux abords immédiats des écoles	Non applicable	Ville de Genève	Communal	LMCE			x	Commune	Commune	2021
81	Interventions ponctuelles en Ville de Genève sur des sites identifiés comme problématiques pour les personnes à mobilité réduite, dont abaissements de trottoirs	Non applicable	Ville de Genève	Communal	LMCE			x	Commune	Commune	2022
82	Traitement des lieux accidentogènes piétons et vélos	Non applicable	Canton	Non applicable	LMCE		x	x	L 12458	Canton, commune	processus continu
83	Création de zones de modération du trafic	Non applicable	Canton	Communal	LMCE		x	x	Commune	Commune	selon les zones

## 7.1. INFRASTRUCTURES (SUITE)

### **MODIFICATION DE LOI D'APPLICATION DE LA LÉGISLATION FÉDÉRALE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (LALCR) (H 1 05)**

En complément de la mise en service intégrale du réseau ferroviaire transfrontalier Léman Express, qui interviendra le 15 décembre 2019, le Conseil d'Etat a adopté un important catalogue de mesures d'accompagnement, destiné à faire de cette nouvelle offre de transports collectifs le coeur de sa stratégie pour améliorer les déplacements des Genevois et des habitants du Grand Genève. Dans cette perspective, un projet de loi (PL 12417) a été déposé le 12 décembre 2018 par le Conseil d'Etat et voté par le Grand Conseil le 13 septembre 2019.

Cette loi, qui doit encore être soumise au corps électoral, doit permettre de faciliter la mise en oeuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), plébiscitée par 68 % des Genevois en 2016, notamment en favorisant la réalisation d'aménagements dédiés aux modes doux. Compte tenu de la dimension restreinte des chaussées, des aménagements nécessaires obligent souvent à supprimer des places de stationnement en surface, au profit d'un meilleur remplissage des parkings souterrains. A cet égard, les règles actuelles retardent ou empêchent la réalisation des aménagements indispensables pour améliorer les déplacements.

Concrètement, la loi prévoit d'augmenter le nombre de places qu'il est possible de compenser chaque année dans les parkings souterrains en cas de besoin. Parallèlement, une clause de la LMCE est assouplie. Cette loi permet aujourd'hui de ne pas compenser certaines places supprimées dans le centre lorsqu'un nouvel aménagement améliore à la fois la fluidité du trafic et la sécurité. Or, dans la réalité, ce cumul de conditions rend impossible la réalisation de nombreux projets importants. Avec la nouvelle loi, des dérogations seront autorisées lorsqu'un aménagement permet d'améliorer la fluidité (par exemple pour la réalisation de la moyenne ceinture routière) ou la sécurité (par exemple pour mieux assurer la circulation des piétons).

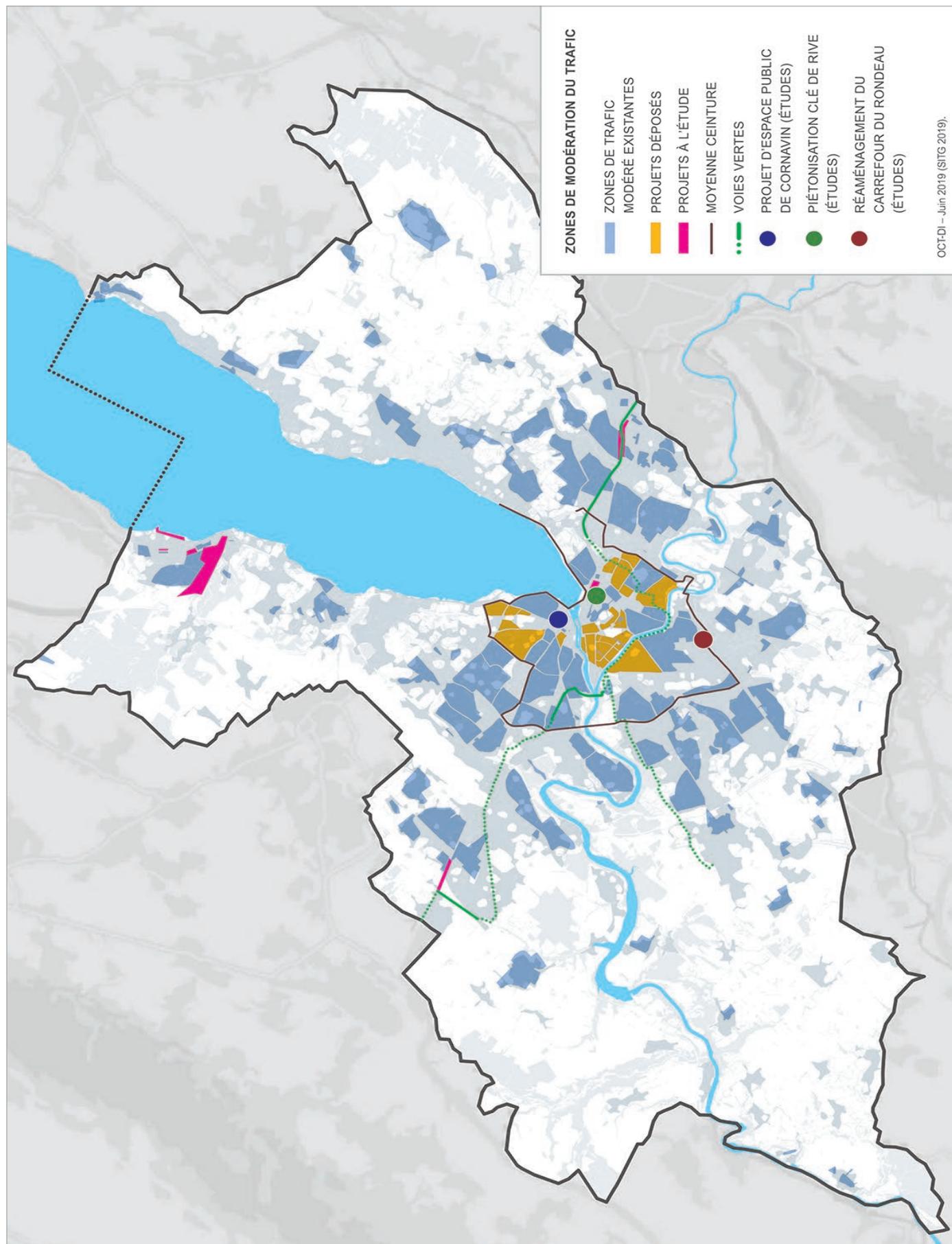
### **AMÉNAGEMENTS EN LIEN AVEC LA MODIFICATION DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2016 DE L'ARTICLE 74a DE L'ORDONNANCE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE**

L'article 74a alinéa 2 de l'ordonnance sur la signalisation routière a été modifié au 1er janvier 2016 : « La mise en place de bandes cyclables des deux côtés de la chaussée n'est admise en dehors des localités que si les deux moitiés de la chaussée sont séparées par une marque ».

Plusieurs tronçons de routes cantonales étant concernés par cette modification légale, il est aujourd'hui nécessaire d'étudier les possibilités de mise en conformité. La priorité est donnée aux tronçons sur lesquels des renouvellements de la chaussée sont planifiés dans les années à venir.

### ZONES DE MODÉRATION DU TRAFIC (LMCE)

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée prévoit l'encouragement aux mesures visant à limiter la vitesse de circulation dans les centres urbains.



Détail des zones concernées en annexe

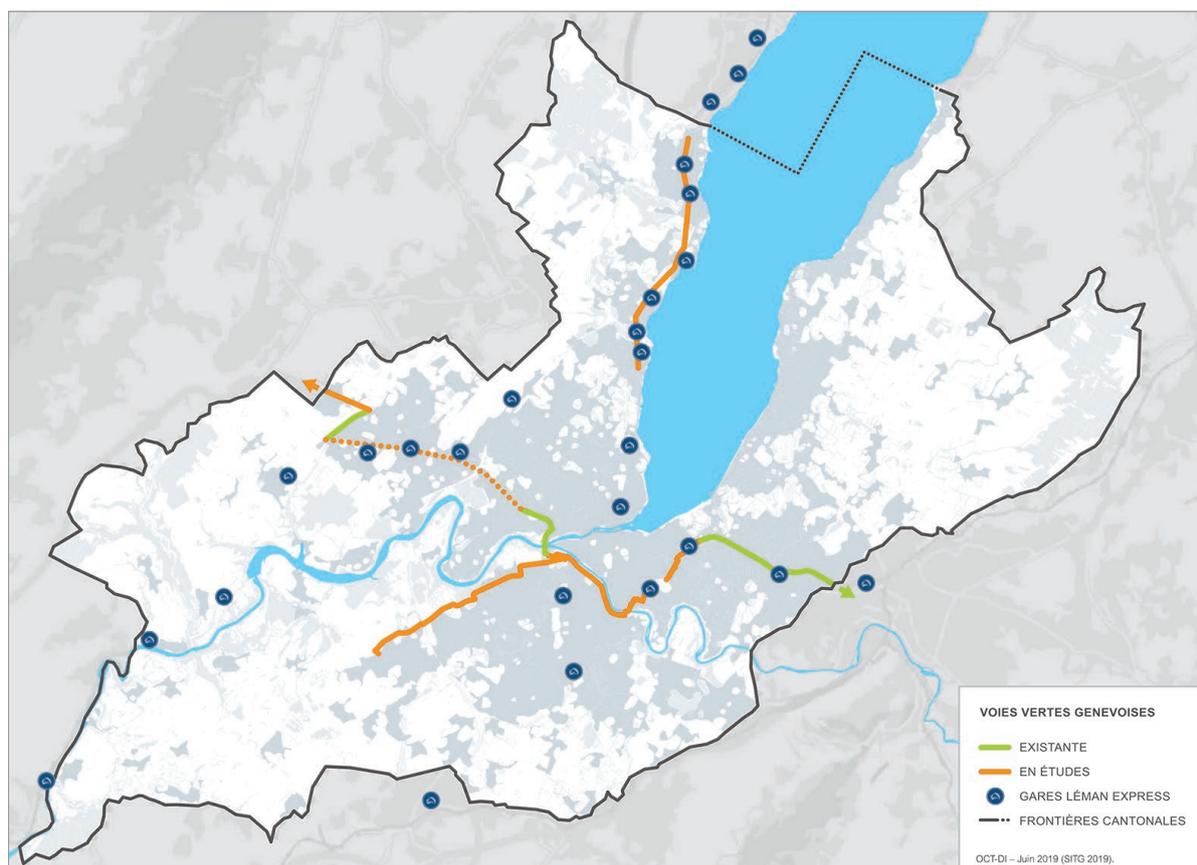
## 7.1. INFRASTRUCTURES (SUITE)

### MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DE LA RÉALISATION DES VOIES VERTES

L'année 2018 a vu se concrétiser le premier tronçon genevois de la Voie verte d'agglomération entre Annemasse et la gare des Eaux Vives. A terme, la Voie verte d'agglomération consolidera un itinéraire de mobilité douce partiellement en site propre sur 22 km entre St-Genis et Annemasse. Projets prioritaires de cette législature, les différents tronçons composant l'itinéraire sont aujourd'hui en cours d'études et seront réalisés par étapes d'ici à 2025. Une fois finalisée, la Voie verte d'agglomération permettra de structurer les déplacements d'Est en Ouest en proposant une véritable alternative aux déplacements en transports individuels motorisés et aux transports publics.

En complément de la Voie verte d'agglomération, deux autres projets de voies vertes sont planifiées pour études d'ici à 2023 : la voie verte Bernex, qui viendra s'accrocher sur la Voie verte d'agglomération dans le secteur de la Jonction et la voie verte de Versoix, offrant un itinéraire en site propre entre Versoix et Prégny-Chambésy.

Le caractère 100% mobilité douce des Voies vertes est plébiscité par les cyclistes et les piétons, comme le montre le succès de la Voie verte entre Annemasse et la gare des Eaux-Vives. A ce titre et parce qu'elles complètent le réseau d'aménagements réalisés directement sur les voiries comme les pénétrantes cyclables, elles sont appelées à se développer dans les années à venir afin de créer un véritable réseau de voies vertes.



## 7.1. INFRASTRUCTURES (SUITE)

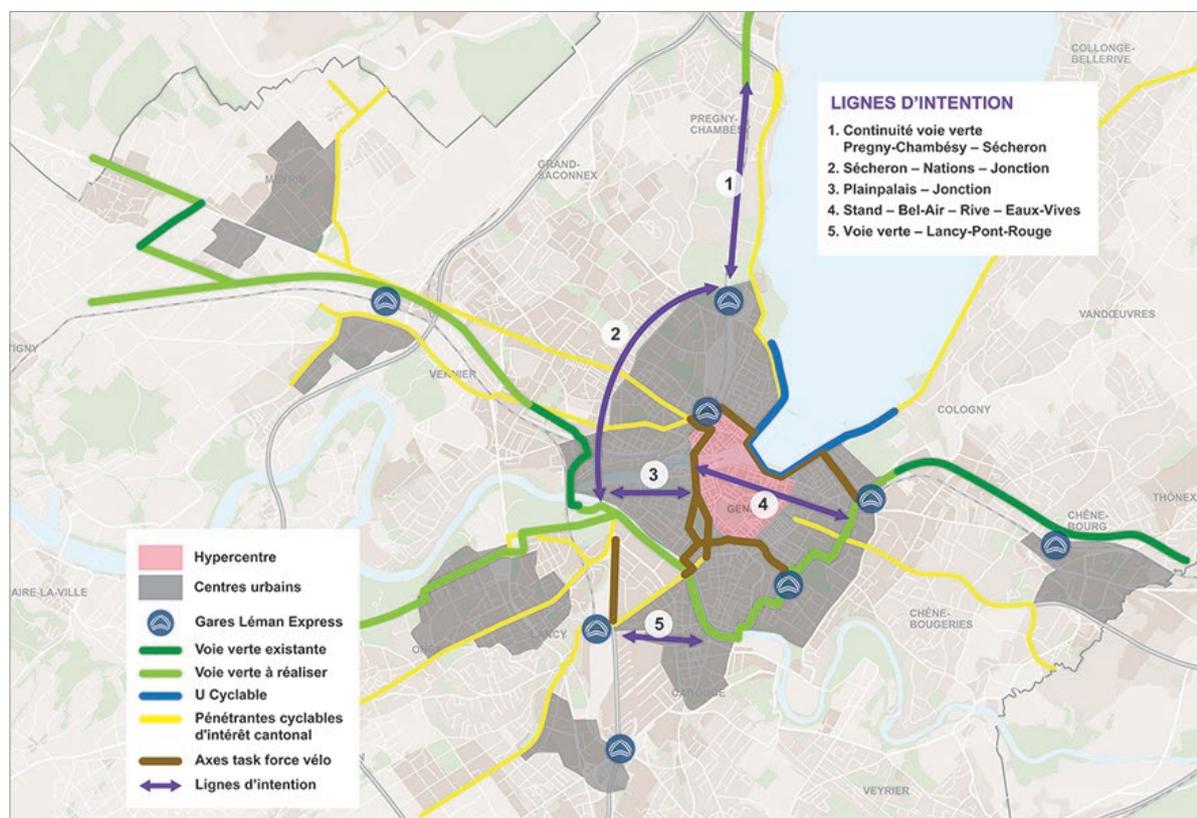
### TASKFORCE VÉLO

Pour améliorer les connexions au centre-ville et proposer des liaisons sécurisées et performantes entre les gares du Léman Express, une taskforce vélo composée du Canton et de la Ville de Genève a été mise en place. Les trois itinéraires prioritaires qui ont été définis permettent de relier la gare Cornavin à la gare des Eaux-Vives, la gare Cornavin à Uni Mail et Uni Mail à la gare de Champel. Ces trois itinéraires font ainsi le lien entre les principales gares du Léman Express du centre-ville, la voie verte d'agglomération et les pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal.

Les variantes court-terme de ces itinéraires seront réalisées par tronçons entre 2020 et 2022. Des variantes plus directes sont prévues et seront réalisées à moyen terme suite à la mise en œuvre de la moyenne ceinture et la pacification du centre-ville.

En complément, la feuille de route de la LMCE prévoit de travailler sur plusieurs liaisons d'importance constituées par : la continuité de la voie verte de Pregny-Chambésy en direction de la gare de Sécheron, la tangentielle entre Sécheron et la Jonction, la liaison entre la voie verte d'agglomération et la gare de Lancy Bachet ainsi que les liaisons entre la Jonction, Plainpalais, la rue du Stand, Bel-Air et Rive. Les tracés de ces liaisons seront affinés en collaboration avec les communes des voiries concernées qui seront en charge de réaliser les aménagements nécessaires.

### SCHÉMA D'INTENTION VÉLO (LMCE)



## 7.1. INFRASTRUCTURES (SUITE)

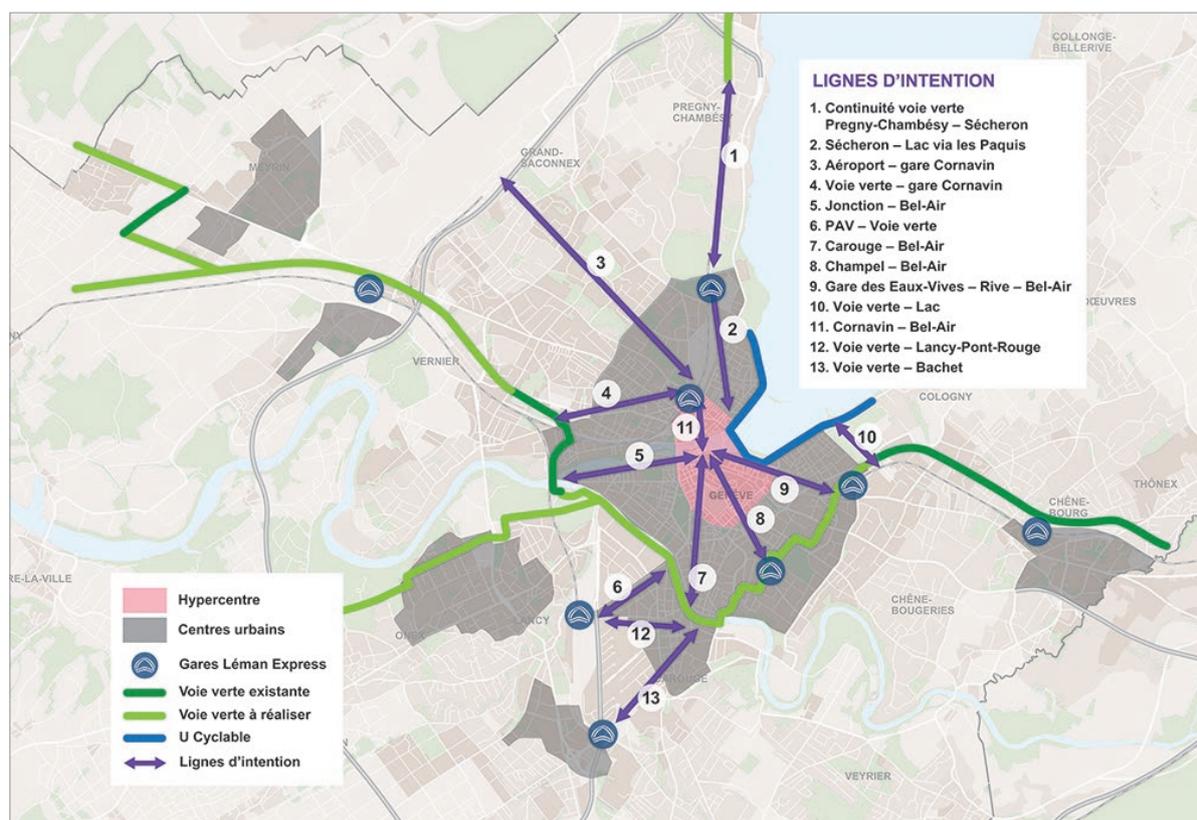
### TASKFORCE PIÉTONS

Sur modèle de la taskforce vélo, la feuille de route LMCE prévoit la mise en place d'une taskforce piétons regroupant le canton et les communes concernées afin de mettre en œuvre le schéma d'intention piéton inscrit dans la feuille de route LMCE.

La réflexion pour les déplacements piétons s'appuie sur un maillage permettant de relier les gares du Léman Express et les principales interfaces des TPG pour faciliter l'intermodalité entre les modes de transports.

Le concept prévoit ainsi de relier le centre-ville avec la voie verte d'agglomération, la voie verte Pregny-Chambésy, les bords du lac et l'aéroport en s'appuyant largement sur les pôles d'échange de Bel-Air et de Cornavin.

### SCHÉMA D'INTENTION PIÉTON (LMCE)



Ces « lignes de désir » pour vélos et piétons seront développées sous forme de variantes, dont la pertinence, la faisabilité et les conditions de mise en œuvre seront analysées et comparées en vue de définir les projets qui seront mis en œuvre.

## 7.2. FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

Objectifs du plan d'actions :

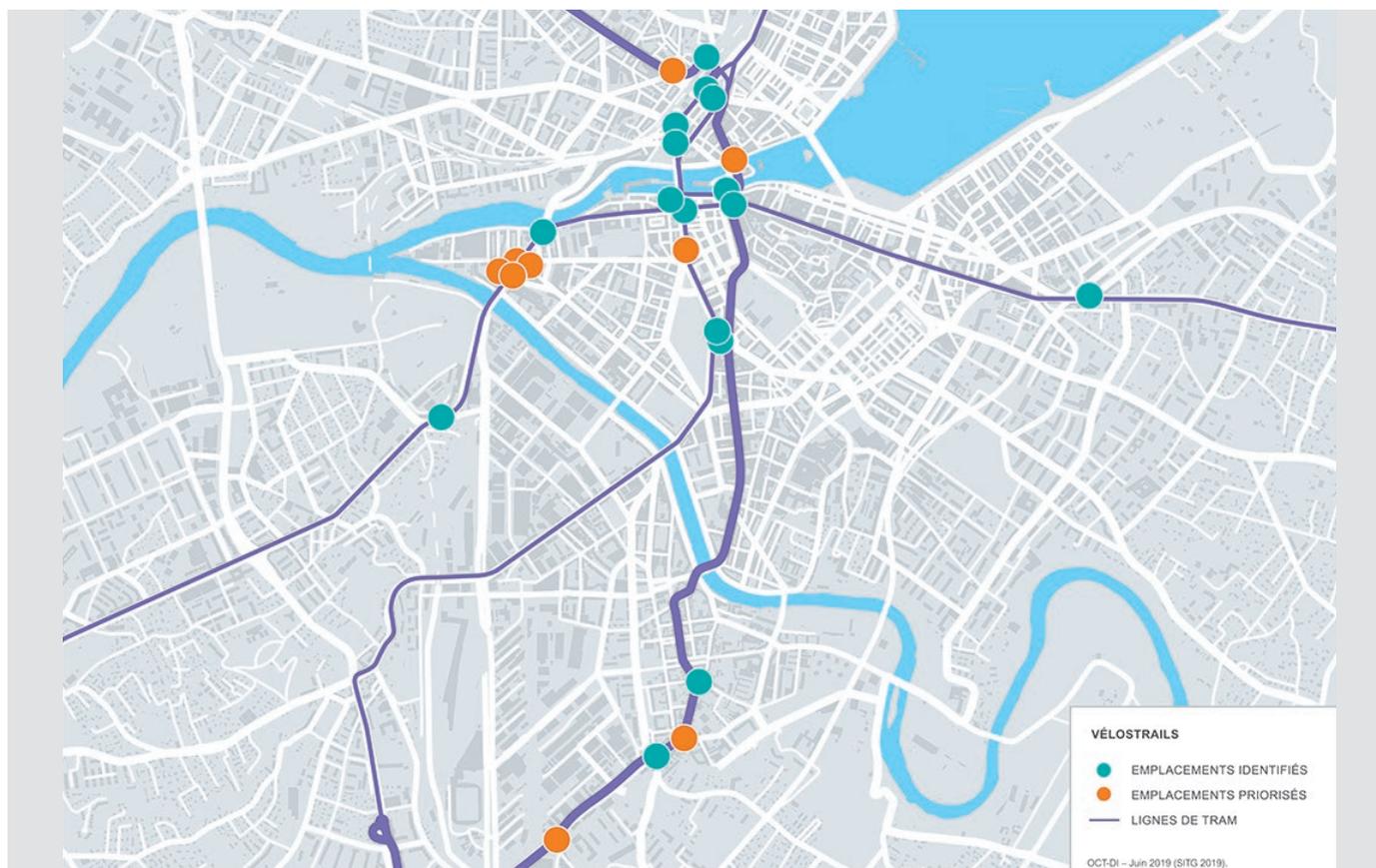
- 9 zones de franchissement de rails de tram dangereux sécurisés
- 50 autorisations de tourner à droite au feu rouge pour les cyclistes
- Priorisation effective des modes doux dans les zones 1 et 2 de la LMCE

N°	Intitulé	ML aménagement	Territoire	Réseau routier	Axe stratégique	N° projet (PA)	Cycliste	Piéton	Base de financement	Porteur projet	Mise en service planifiée
84	Autorisation des tourner à droite aux feux rouges pour les cyclistes	Non applicable	Canton	Non applicable	LMCE		x		budget de fonctionnement – canton (DI)	Canton	2020
85	Déploiement de la stratégie de régulation dans les zones I et II LMCE	Non applicable	Ville de Genève	Cantonal, communal	LMCE		x	x	L 11868	Canton	2022
86	Etudes et déploiement de systèmes vélostrails sur les emplacements accidentogènes	Non applicable	Canton	Cantonal, communal	Encouragement à la pratique		x		PL PAMD	Canton	2023

### SÉCURISATION DES FRANCHISSEMENTS DE RAILS

Les aménagements pour les cycles doivent éviter au maximum le franchissement des rails de tramways, surtout quand ceux-ci ne forment pas un angle suffisamment important. En effet, dans ce cas, le risque de chute pour le cycliste est élevé. 21 emplacements potentiellement accidentogènes ont été identifiés et la sécurité pour les cycles devra y être améliorée en privilégiant l'aménagement par la suppression du conflit. Toutefois, en cas d'impossibilité, la pose de système Vélostrail, dispositif de caoutchouc « comblant » le rail, permettra d'éviter que les roues des vélos se prennent dans les rails. Le système Vélostrail implique toutefois de nombreuses contraintes pour les rails et leur entretien. Le dispositif doit être renouvelé tous les 3 à 4 ans car le rail est plus sollicité et sa durée de vie est donc réduite. De plus, l'installation n'est possible qu'à certaines conditions, dont un rayon de courbure du rail suffisamment important.

Le plan d'actions prévoit en priorité l'équipement de 9 sites particulièrement accidentogènes.



Liste des carrefours concernés par le vélostrail en annexe.

## 7.2. FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX (SUITE)

### DÉPLOIEMENT DE LA STRATÉGIE DE RÉGULATION

La priorité donnée aux transports publics et aux modes doux dans les zones 1 et 2 de la LMCE se fera notamment grâce à une nouvelle programmation des feux. Dans ces zones, la nouvelle stratégie vise à donner des priorités aux transports publics et à la mobilité douce.

Pour la mobilité douce, trois **objectifs** sont visés:

- 1) Viser un temps d'attente de maximum 50 secondes pour les piétons en zones I et II. Si le nombre de TC est important le temps d'attente pourra être augmenté à 60 secondes ;
- 2) si la ligne de désir des piétons est une traversée « en diagonale », 2 traversées seront données consécutivement avec un temps d'attente maximal de 10 secondes entre les deux traversées;
- 3) si la mise en place de feux permettant de contrôler les flux de voitures est nécessaire, des boîtiers spécifiquement dédiés aux cyclistes permettront à ces derniers de commander une phase verte et ainsi de franchir ces intersections sans péjorer leurs déplacements.

### AUTORISATION DE TOURNER À DROITE À CERTAINS FEUX ROUGES POUR LES VÉLOS

L'attractivité des itinéraires pour cycles, et donc de la pratique du vélo, peut être amoindrie par les feux de signalisation qui coupe l'élan des cyclistes. Dans certains cas, ces ruptures de charge peuvent être évitées.

Dans le cadre d'un projet pilote réalisé à Bâle entre 2013 et 2016, les cyclistes ont été autorisés à bifurquer à droite aux feux rouges à certains carrefours. Les résultats de ce test ont été extrêmement positifs avec des risques de conflits minimes (moins de 0.5%) avec les piétons (qui restent prioritaires), aucun accident relevé (sur environ 1 million de passages) et de retombées également positives pour le trafic motorisé, moins gêné par les cyclistes au moment de la phase de vert.

Les retours positifs de ce test ont mené à une proposition de modification du texte de l'ordonnance sur la circulation routière dans le cadre d'une consultation en 2018. Le nouveau règlement devrait entrer en vigueur à l'automne 2020. Il prévoit la possibilité pour les cyclistes de déroger à l'obligation de s'arrêter au feu rouge dans les carrefours répondant à certains critères de sécurité (notamment le fait de bénéficier d'un sas cycliste, d'une voie unique pour tourner à droite et d'un aménagement cyclable ou de suffisamment d'espace). Les carrefours éligibles seront clairement identifiés par le biais d'un panneau de signalisation.

Une campagne d'information est prévue afin d'accompagner le déploiement de cette mesure.

### 7.3. STATIONNEMENT

Objectifs du plan d'actions :

- +2'500 places de stationnement vélo au centre, sur domaine public, soit une hausse moyenne de 500 places par année
- + 3'000 places de stationnement en ouvrage

N°	Intitulé	Places	Territoire	Réseau routier	Axe stratégique	N° projet (PA)	Cycliste	Piéton	Base de financement	Porteur projet	Mise en service planifiée
87	Construction d'une vélostation à la gare de Chêne-Bourg	250	Chêne-Bourg	Non applicable	LEX		x		CFF	Fondation des parkings	2019
88	Construction d'une vélostation à la gare de Genève - Eaux Vives	236	Ville de Genève	Non applicable	LEX	10-8	x		L 11863	Canton, commune	2019
89	Construction d'une vélostation à la gare de Lancy - Bachet	270	Lancy	Non applicable	LEX		x		Budgets de fonctionnement - canton (DI)	Canton	2019
90	Construction d'une vélostation à la gare de Lancy - Pont-Rouge	1100	Lancy	Non applicable	LEX		x		L 12178	Canton	2019
91	Construction d'une vélostation à la gare de Versoix-Centre et amélioration de l'intermodalité	88	Versoix	Non applicable	LEX	12-21	x	x	L 11863	Commune	2021
92	Construction d'une vélostation à la gare de Genève - Eaux Vives (Ville de Genève)	500	Ville de Genève	Non applicable	LEX		x		Commune	Canton, commune	2023
93	Augmentation des places vélos sur l'espace public	non applicable	Canton	Cantonal, communal	Encouragement à la pratique		x		Commune	Commune	Processus continu
94	Recensement du stationnement cycliste sur la voie publique	Non applicable	Canton	Cantonal, communal	Encouragement à la pratique		x		Budgets de fonctionnement - canton (DI)	Canton	Processus continu

## 7.4. PROMOTION ET NOUVEAUX SERVICES

Objectifs du plan d'actions :

- Déploiement d'un réseau cantonal de balisage pour les vélos
- Mise en service de 5 nouvelles lignes Pédibus
- Réalisation de 3 campagnes en vue d'encourager la pratique de la mobilité douce

N°	Intitulé	ML aménagement	Territoire	Réseau routier	Axe stratégique	N° projet (PA)	Cycliste	Piéton	Base de financement	Porteur projet	Mise en service planifiée
95	Mise en place d'un système de vélos en libre-service (VLS)	Non applicable	Canton	Non applicable	LEX		x		Non nécessaire	Canton, commune	2020
96	Itinéraire SuisseMobile : amélioration de l'itinéraire n°1 route du Rhône - création liaison Suisse - France par les bois de Fargout/Vesogne	Non applicable	Chancy	Communal	Encouragement à la pratique		x		Budgets de fonctionnement - canton (DT)	Canton	2020
97	Cours "Etre et rester mobile" promouvant la mobilité chez les séniors	Non applicable	Canton	Non applicable	Encouragement à la pratique			x	Budgets de fonctionnement - canton (DSES)	Canton	2020
98	A deux pas du tram : réalisation d'itinéraires piétons dans les communes, visant à encourager la marche des séniors depuis et en direction des arrêts de transports publics	Non applicable	Canton	Non applicable	Encouragement à la pratique			x	Budgets de fonctionnement - canton (DSES)	Canton	2020
99	Réaliser une action en vue d'encourager la mobilité douce pour les déplacements et sensibiliser à ses bienfaits pour la santé	Non applicable	Canton	Non applicable	Encouragement à la pratique		x	x	Budgets de fonctionnement - canton (DSES)	Canton	2020
100	Itinéraire SuisseMobile : amélioration du sentier de randonnée pédestre du Rhône entre la route de Saconnex d'Arve et Compesières	ND	Bardonnex	Communal	Encouragement à la pratique			x	Budgets de fonctionnement - canton (DT)	Canton	2020
101	Itinéraire SuisseMobile : aménagement d'un nouveau tronçon de la Via Jacobi (Saint-Jacques de Compostelle) dans le quartier de la Chapelle	ND	Plan les ouates, bardonnex	Communal	Encouragement à la pratique			x	Budgets de fonctionnement - canton (DT)	Canton	2020
102	Jalonnement des pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal	Non applicable	Canton	Cantonal	Encouragement à la pratique	30-5w	x		H 1 70	Canton	2023
103	Jalonnement d'un itinéraire cyclable sur le chemin de Fossard	1600	Chêne-bougeries	Communal	Encouragement à la pratique		x		Commune	Commune	2021
104	Réalisation d'un balisage cantonal pour les vélos	Non applicable	Canton	Non applicable	Encouragement à la pratique		x		ND	Canton, commune	2021
105	Identifier l'impact sur le paysage sonore de l'évolution de la mobilité douce	Non applicable	Canton	Non applicable	Encouragement à la pratique		x	x	Budgets de fonctionnement - canton (DT)	Canton	2023
106	Promotion de la mobilité douce auprès des élèves du DIP	Non applicable	Canton	Non applicable	Encouragement à la pratique		x	x	Budgets de fonctionnement - canton (DIP)	Canton	2023
107	Gestion et suivi des subventions cantonales mobilité douce	Non applicable	Canton	Non applicable	Encouragement à la pratique		x	x	Budgets de fonctionnement - canton (DI-LIAF)	Canton	Processus continu

## 7.5. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU PLAN D'ACTIONS

Des mesures d'accompagnement de portée plus générale complètent les projets énumérés dans les chapitres précédents

### 7.5.1

#### **RENFORCER LES RELATIONS ENTRE LES ENTITÉS PUBLIQUES ET AVEC LES ASSOCIATIONS ACTIVES DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ DOUCE**

Des séances de concertation avec les associations œuvrant en faveur des modes doux existent depuis 2016 au rythme de 3 à 4 rencontres par année. Le nombre de séances ne permet actuellement pas d'assurer un dialogue suffisant et il importe par conséquent de pouvoir soutenir et renforcer ces échanges.

La nouvelle organisation suivante est prévue :

- Groupe de suivi du Plan d'actions de la mobilité douce : regroupant les principales associations du canton actives dans la promotion de la mobilité douce, ce groupe permettra, 1 à 2 fois par année, de faire le point sur l'avancement du plan d'actions et de conserver une démarche participative.
- Groupe technique mobilité douce : groupe plus restreint ayant pour vocation d'échanger sur des projets précis afin d'anticiper les éventuels problèmes liés aux aménagements proposés en amont des demandes en autorisation de construire.
- Contacts bilatéraux : à la demande, en fonction des besoins afin de faciliter les remontées d'aménagements problématiques et les suggestions d'améliorations.
- Amélioration de la coopération transfrontalière : un « groupe technique vélo Grand Genève » a été initié début 2019 avec pour objectifs de donner une vision d'ensemble des thèmes liés au vélo à l'échelle transfrontalière, de faciliter la coordination entre les multiples acteurs impliqués et de fédérer les forces autour de projets communs. Ce groupe, auquel le canton de Genève participe, est appelé à se rencontrer 1 à 2 fois par année.

### 7.5.2

#### **INITIER DES RÉFLEXIONS SUR LE PARTAGE DES AIRES DE CIRCULATION**

Les réseaux urbains voient depuis quelques années se multiplier les modes de transports actifs : vélos à assistance électriques rapides, trottinettes, gyropodes, roues électriques, vélocargos, etc.

Ces engins ont pour particularité d'utiliser les mêmes réseaux tout en évoluant à des vitesses différentes et en nécessitant des solutions de parkings adaptées.

Le développement futur de notre canton doit aujourd'hui prendre en compte ces nouvelles formes de déplacements, tout en considérant les contraintes de terrain et les réseaux le plus souvent inextensibles.

L'avènement de ces formes émergentes de mobilité nécessite par conséquent de mener des réflexions sur la place attribuée à chacun et d'accompagner le changement tant au niveau des infrastructures que de la promotion et de la communication.

Afin d'initier ces réflexions les actions suivantes sont envisagées :

- Organisation d'une table ronde à l'automne 2020 pour réfléchir à la meilleure manière d'accompagner le changement.
- Mise en place d'une campagne de communication dédiée à cette question.

## 7.5. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU PLAN D' ACTIONS (SUITE)

### 7.5.3

#### PROMOUVOIR UNE MOBILITÉ RESPECTUEUSE ET SÉCURISÉE

Une bonne cohabitation entre les différents modes de déplacement est essentielle pour garantir la sécurité de l'ensemble des usagers qui empruntent un aménagement dédié à la mobilité douce, ainsi que le succès de celui-ci.

Ainsi, il sera régulièrement rappelé aux usagers qu'ils ont l'obligation de se conformer aux règles de la Loi sur la circulation routière mais qu'ils doivent aussi faire preuve de bon sens dans la manière dont ils abordent leurs déplacements et de respect pour les autres usagers.

Afin d'en garantir une diffusion large, ce message devra être porté par l'ensemble des acteurs de la mobilité douce, que ce soit dans leur communication régulière ou, le cas échéant, dans le cadre d'une campagne de sensibilisation spécifique.

### 7.5.4

#### FACILITER LA TRANSVERSALITÉ POUR LA PROMOTION ET LA MISE EN ŒUVRE DE PROJETS DE MOBILITÉ DOUCE

Les questions en lien avec le développement de la mobilité douce sont traitées dans la plupart des politiques publiques de notre canton. Les questions liées aux aménagements sont également réparties entre différentes directions cantonales, elles-mêmes dépendant de trois départements distincts.

Une direction de projets mobilité douce est inscrite dans le règlement sur la mobilité douce (H 1 80.01 – RMD) de la loi pour la mobilité douce. Cette direction de projets a pour mission de surveiller l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation du plan d'actions.

En complément et afin d'améliorer la coordination nécessaire pour concrétiser au mieux les projets, il est proposé de créer un groupe de travail mobilité douce opérationnel et transversal à l'administration cantonale, visant à faciliter les échanges et à accélérer la réalisation des projets.

### 7.5.5

#### ACTIVER UNE NOUVELLE APPROCHE INTÉGRANT LES AXES PIÉTONS POUR LE RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL

Le réseau cyclable d'intérêt cantonal a été défini en 2011, dans le même temps que l'élaboration du plan directeur de la mobilité douce. La réflexion initiée tenait compte d'une desserte cohérente des villes et villages du canton en s'appuyant sur les réseaux existants.

Depuis, la manière de concevoir les réseaux de mobilité douce, de part et d'autre des frontières cantonales, a grandement évolué. De même, les profondes mutations que connaissent les réseaux de transports individuels motorisés, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de la LMCE, ainsi que la volonté de mieux prendre en compte les besoins des piétons, imposent de re-questionner les choix opérés à l'époque.

Le succès du premier tronçon genevois de la voie verte d'agglomération, entre Annemasse et les Eaux-Vives, a mis en avant la nécessité non seulement de développer des axes hors trafic pour les modes doux d'une manière générale, mais également de proposer en complément des «axes forts vélos», soit des aménagements performants, sécurisés et en sites propres spécifiquement dédiés aux vélos.

Les réflexions actuellement en cours visent par conséquent à définir un réseau dense et performant pensé pour différents usages complémentaires : axes forts vélos, voies vertes orientées paysages et loisirs, réseau de desserte et aménagements piétons de qualité. Pour rappel, avec 38 % de part modale, la marche est le premier mode de transport utilisé à Genève.

Ces réflexions feront l'objet de consultations auprès des milieux concernés.

## 7.5. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU PLAN D' ACTIONS (SUITE)

### 7.5.6 SOUTENIR LES RÉFLEXIONS SUR L'AMÉLIORATION DES MODES DOUX DANS LES ZONES INDUSTRIELLES

Les zones industrielles, du fait de la concentration d'emplois qu'elles regroupent, sont de gros générateurs de déplacements. Leurs localisations souvent excentrées font qu'aujourd'hui les transports individuels motorisés sont encore largement privilégiés pour réaliser ces déplacements.

L'arrivée du Léman Express permet d'améliorer grandement l'accessibilité des zones industrielles. En complément, une forte demande existe aujourd'hui pour développer les réseaux de mobilité douce dans et à destination de ces zones. Une des réponses à ces demandes peut se matérialiser par la mise en place d'un plan de déplacements interentreprises, comme c'est par exemple le cas dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) et la zone industrielle de Meyrin, Satigny et Vernier (ZIMEYSAVER). Dans cette perspective, un guichet unique a été mis en place au sein de l'office cantonal des transports afin d'accompagner les entreprises qui souhaitent élaborer de tels plans.

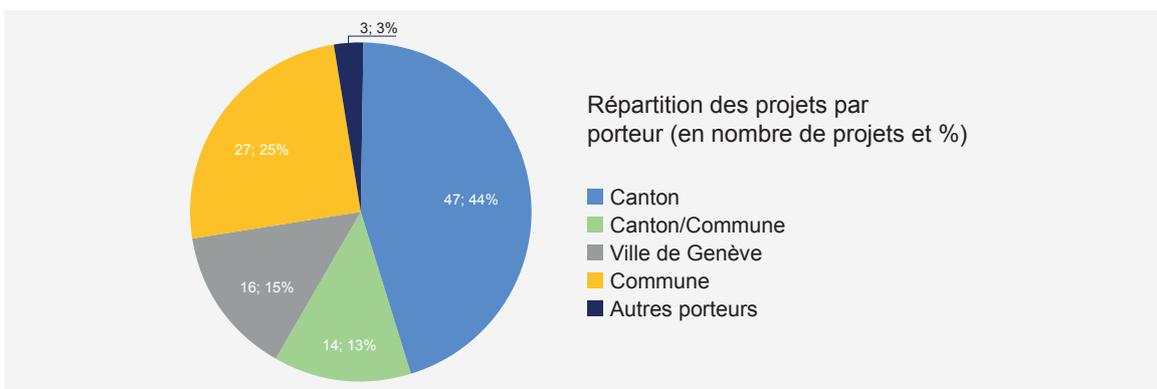
Plusieurs projets inclus dans ce plan d'actions contribuent par ailleurs à améliorer les conditions de déplacements en lien avec les zones industrielles et il sera prêté une attention particulière aux autres améliorations possibles durant la période.

# 8 PROGRAMMATION FINANCIÈRE

## 8.1 LE COÛT DES MESURES

Les 107 projets inclus dans ce Plan d'actions représentent un montant global dévolu à la mobilité douce de près de 230 millions de CHF<sup>2</sup>.

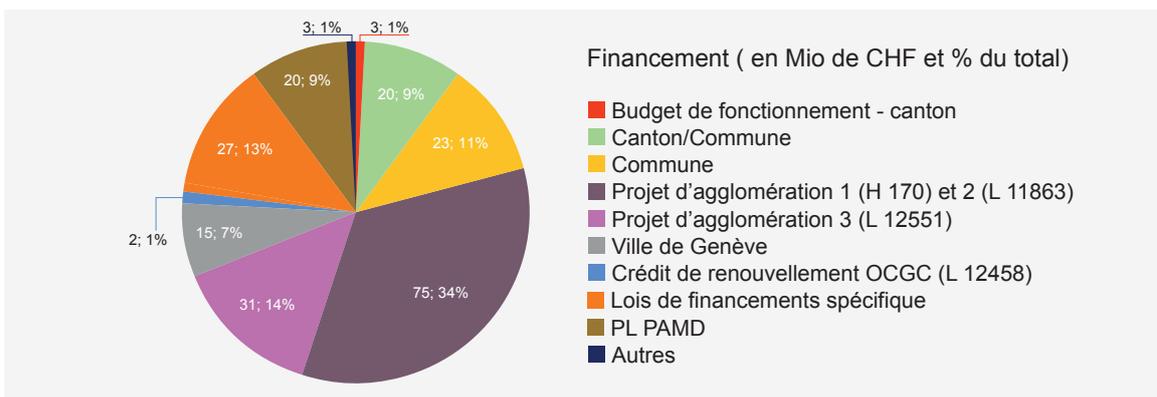
44% des projets sont portés par le Canton, 40% par les communes (dont 15% par la Ville de Genève), le solde étant soit multipartenaire, soit porté par d'autres entités.



## 8.2 LES SOURCES DE FINANCEMENT

Les projets inscrits dans ce plan d'actions bénéficient de sources de financement variées, dont les principales sont énumérées ci-dessous.

- Financements inscrits dans les projets d'agglomérations (H 1 70, L 11863 et L 12551)
- Financements d'axes de transports publics, inscrits dans la H 1 50
- Financements via un projet de loi spécifique
- Financements par le crédit de renouvellement de l'OCGC (L 12458)
- Financements sur des budgets de fonctionnement cantonaux
- Financements par l'intermédiaire d'un projet de loi lié au présent Plan d'actions (PL PAMD)
- Financements communaux



2. Estimations réalisées au prorata de l'utilisation de l'espace par la mobilité douce.

### 8.3 PROJET DE LOI SPÉCIFIQUE AU PRÉSENT PLAN D' ACTIONS

Dans le cadre du présent plan d' actions, la priorité a été donnée aux projets bénéficiant d' une source de financement acquise ou quasi-acquise. Néanmoins, 9 projets sans financement à ce jour ont été identifiés comme prioritaires et réalisables durant la période 2019-2023 à condition toutefois d' obtenir un financement.

Ces projets font l' objet d' un projet de loi d' investissement, déposé conjointement au plan d' actions.

Intitulé	Coût estimé mobilité douce
Réfection et élargissement du Pont de Peney permettant l'insertion d'aménagements cyclables	1'106'942 F
Aménagements cyclables en continuité du pont de Peney entre la route de Verbois et la route du Bois-de-Bay	1'469'056 F
Création d' une continuité cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay	2'196'806 F
Création de pistes cyclables bidirectionnelles sur le route de Presinge entre la route de Jussy et le village	4'200'513 F
Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de Bellebouche	2'942'585 F
Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de l'Etraz	2'771'870 F
Développement d'itinéraires complémentaires dans la poursuite de la mise en place des 3 itinéraires de la task force vélo	1'600'000 F
Amélioration de l'itinéraire n°1 de Suissemobile : passerelle d'accès à la passerelle sous le pont CFF de l'Allondon	340'000 F
Etudes et déploiement de systèmes vélostrails sur les emplacements accidentogènes pertinents	3'372'228 F
<b>TOTAL TTC</b>	<b>20'000'000 F</b>

## 9 PROJETS À L'ÉTUDE

Les projets retenus dans le plan d'actions sont prévus pour être réalisés d'ici à fin 2023. Dans ce même temps, plusieurs projets feront l'objet d'études avec des horizons de réalisation planifiés au-delà de 2023.

Les principaux projets sont:

Intitulé	Base légale	Numéro de projet du plan d'agglomération
Construction du parking Clés de Rive et piétonisation de 12 rues	Commune	-
Aménagement des tronçons manquants de la Voie verte d'agglomération	L11863	30-21, 33-9, 33-10, 33-11
Construction et aménagement d'une voie verte entre Bernex et le cœur d'agglomération	L11863	34-9
Construction d'une passerelle MD à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	L11863	12-17
Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la halte Léman Express de Vernier	L11863	
PAV : Aménagement d'une croix de mobilité douce axe est-ouest	L11863	
Réaménagement de la place de Carantec	L11863	32-1-13 32-1-14
Amélioration de l'accessibilité dans Genève-Sud : requalification du réseau routier pour améliorer l'offre TC et le maillage MD	L11863	40-5
Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport : promenade des parcs	L11863	32-1-18
Requalification du quai de Cologny (RC1) sur le tronçon Genève Plage - chemin Nant d'Argent	L11863	30-24
Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre le stade de Genève et l'avenue Eugène-Lance	L11863	35-24
Réalisation d'aménagements MD et traitement paysager du chemin des Cherpines et connexion avec l'Aire en direction de Lully	L11863	35-22
Création d'une connexion MD entre Plan-les-Quates et les Cherpines et aménagement de la place des Cherpines	L11863	35-21
Requalification de l'avenue Louis-Casaï entre l'aéroport et le Carrefour du Bouchet	H1 50	32-2-7
Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	L 12551	13-12
Aménagement d'une voie verte entre Versoix et Pregny	L 12551	12-32
Route de Bois Chatton – route de Collex - Route des Fayards : aménagements pour les cycles et cheminement pour les piétons	L 12551	12-46
Elargissement du pont de Lancy pour piste cyclable sens descente	L 12551	35-23
Réaménagement de l'interface TC de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	L 12551	32-2-9
Requalification des espaces publics et aménagements MD sur le mail reliant l'aéroport à Cornavin	L 12551	32-2-12
Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	L 12551	30-29
Requalification de l'espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : Axe Henri-Golay y compris place de la Concorde. Elargissement du Passage inférier	L 12551	30-20
Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine	H 1 50 / L 12551	13-20
Mesures d'accompagnement de la route du Plateau de Montfleury en faveur des MD et des riverains	PL 12484	-
Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	H 1 50	33-13
Requalification de la route de Saint-Julien	H 1 50	-
Réalisation du tram Nations - Grand Saconnex et mesures d'accompagnement mobilité douce	H 1 50	-

# 10 BASES LÉGALES À L'ORIGINE DE CE PLAN D' ACTIONS

## 10.1 BASES LÉGALES FÉDÉRALES

### **Constitution fédérale de la Confédération Suisse – article 88**

Le 23 septembre 2018, l'arrêté fédéral prévoyant de compléter l'actuel article constitutionnel (art. 88 Cst.) par des dispositions relatives aux voies cyclables est accepté en votation populaire par 73.6%. L'arrêté fédéral adopté complète l'article constitutionnel crée il y a 40 ans pour promouvoir les chemins et sentiers pédestre, en mettant juridiquement les voies cyclables sur un pied d'égalité. Il charge ainsi la Confédération de fixer les principes applicables aux réseaux de voies cyclables. Celle-ci peut aussi soutenir et coordonner les mesures des cantons et d'autres acteurs en la matière et fournir des informations sur les voies cyclables.

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

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

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

**La loi fédérale sur le fonds d'infrastructures pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales** (LFI infr) prévoit notamment un soutien financier fédéral aux infrastructures de transport des agglomérations, conditionné par la présentation de projets d'agglomération garantissant une cohérence entre transport, urbanisation, environnement et paysage.

## 10.2 BASES LÉGALES CANTONALES

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

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

## 10.2 BASES LÉGALES CANTONALES (SUITE)

### LA LOI SUR LA MOBILITÉ DOUCE (H 1 80 – LMD) ET LE RÈGLEMENT SUR LE MOBILITÉ DOUCE (H 1 80.01 – RMD)

La loi sur la mobilité douce (H 1 80 – LMD) fixe l'établissement d'un « plan directeur du réseau de mobilité douce », posant 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 directeur 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 SUR L'ACTION PUBLIQUE EN VUE D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE (LDD)

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

### LA LOI SUR LA MOBILITÉ (H 1 20 – LMOB)

Adoptée le 25 février 2015 par le Conseil d'Etat et validée par le Grand Conseil le 23 septembre 2016, cette loi vient d'une part préciser la Constitution de la République et Canton de Genève concernant le principe de coordination entre politique de mobilité et les autres politiques publiques, à savoir, les politiques de l'aménagement du territoire, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la sécurité.

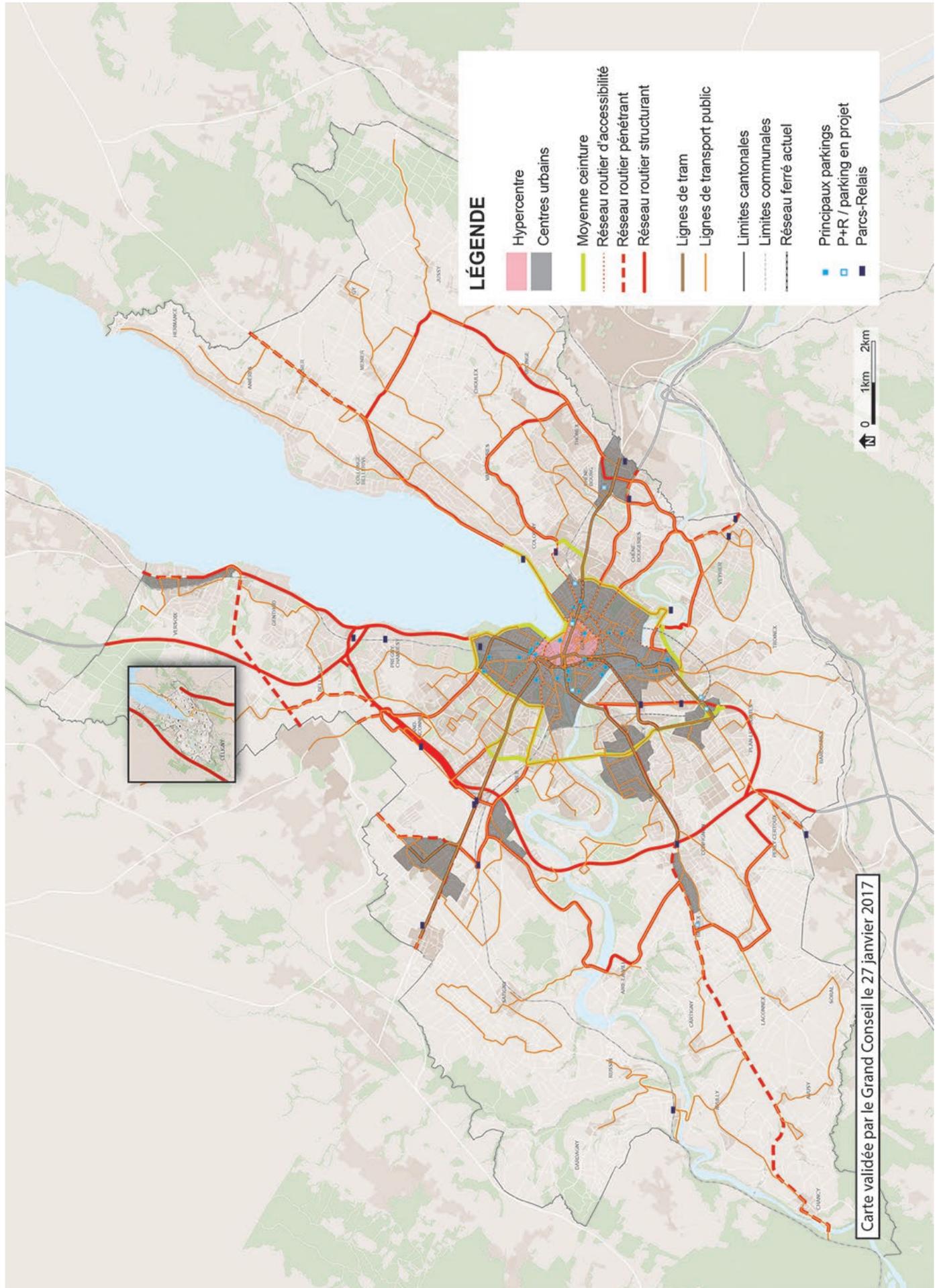
Notamment, est stipulé à l'article 12 que : « le Conseil d'Etat établit une stratégie multimodale à long terme. Sur la base de cette stratégie, le Conseil d'Etat établit des plans d'actions thématiques pour une période pluriannuelle ».

### LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE (H 1 21 – LMCE)

Adoptée en votation populaire le 5 juin 2016, la LMCE organise la circulation dans le canton par zones. Dans le centre et l'hypercentre, les transports collectifs et la mobilité douce sont prioritaires. Le trafic de transit, lui, est canalisé sur des axes structurants: l'autoroute pour les déplacements intra cantonaux, 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.

CARTE DES ZONES – LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE



## 10.3 DOCUMENTS DE PLANIFICATION DIRECTRICE

### PROJET D'AGGLOMÉRATION

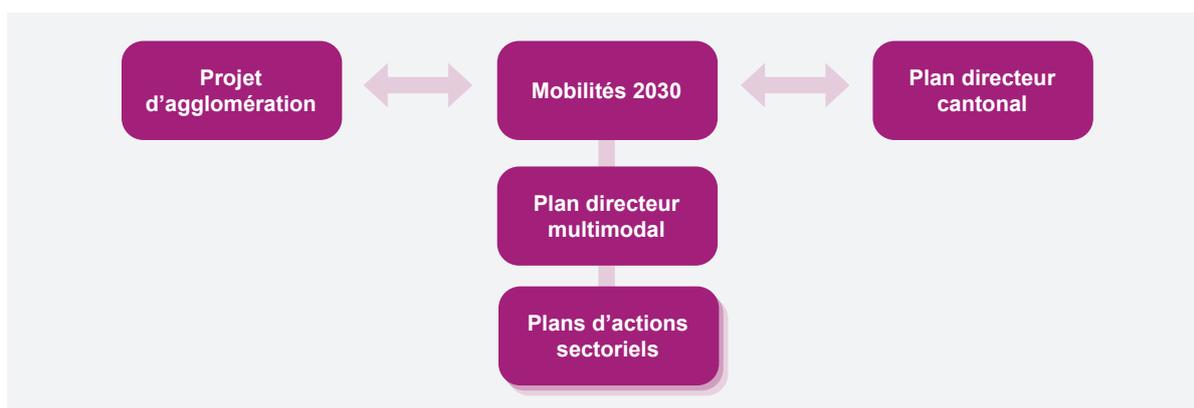
Les projets d'agglomération constituent un pilier important de la politique des agglomérations de la Confédération et du développement territorial durable de la Suisse. Le projet d'agglomération du Grand Genève, dont le Canton de Genève est partenaire, vise une planification coordonnée des transports, de l'urbanisation et de la gestion du paysage dans les espaces urbains. La mobilité douce en constitue un volet important, que ce soit comme forme de mobilité autonome ou en combinaison avec d'autres modes de transports.

### PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Le Plan directeur cantonal 2030 (PDCn) est le document de référence et de coordination définissant les grandes orientations et les conditions de mise en œuvre de la politique d'aménagement cantonal. Assurant la coordination et la cohérence entre les politiques sectorielles, il détermine les mesures d'aménagement nécessaires en matière d'urbanisation, de mobilité, de gestion de l'espace rural et des milieux naturels et de gestion des ressources. Engageant pour les autorités pour lesquelles il a force obligatoire, il règle la coordination entre les politiques d'aménagement du canton et de la Confédération, des cantons voisins et des régions limitrophes. Il fournit le cadre à l'aménagement local et aux activités qui sont de la compétence des communes. L'enjeu majeur du PDCn est de proposer un projet de territoire qui respecte l'équilibre entre le développement des activités humaines et une gestion durable du territoire. Il s'agit d'offrir une réponse aux besoins en logements, activités, mobilité, équipements, services, loisirs et espaces publics, tout en préservant et valorisant patrimoine bâti, paysager et naturel, les terres cultivables et la qualité de vie.

La fiche B05 – « Promouvoir la mobilité douce » poursuit dans cette perspective l'objectif d'encourager et favoriser les déplacements à pied et à vélo, par des aménagements continus et sécurisés, à l'échelle de l'agglomération.

### ARTICULATION ENTRE LES DIFFÉRENTS DOCUMENTS CADRE DE PLANIFICATIONS SECTORIELLES



### AUTRES PLANIFICATIONS GÉNÉRALES

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

- Le **Plan directeur des chemins de randonnée pédestre**, adopté en 2018 conformément à la Loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 160), identifie les chemins existants et souhaitables, la nature de leur revêtement ainsi que les traversées piétonnes dangereuses à réaménager. Le maintien, l'accessibilité et le développement du réseau de chemins est de la compétence de la direction générale de la nature et du paysage (DT – OCAN).

### 10.3 DOCUMENTS DE PLANIFICATION DIRECTRICE (SUITE)

- La **Stratégie de protection de l'air 2030** présente une vision sur le long terme pour lutter contre la pollution atmosphérique. Celle-ci permet de mieux coordonner les efforts de toutes les politiques publiques impliquées dans la protection de l'air. La stratégie fixe à long terme des pourcentages de réduction des émissions de NO<sub>2</sub> et des PM<sub>10</sub> nécessaires pour atteindre des objectifs basés sur les effets sur la santé et l'environnement. Elle définit des axes stratégiques ciblés centrés sur des activités polluantes spécifiques, tel que le trafic routier, en prescrivant une réduction des émissions en s'appuyant notamment sur le transfert modal et le développement de la mobilité douce.
- Le **Plan de mesures OPair 2018-2023** constitue l'instrument de mise en œuvre des mesures d'assainissement de la qualité de l'air prévues par la Stratégie cantonale. Il vise à assainir plus spécifiquement les zones du canton où la qualité de l'air est la moins satisfaisante et à lutter efficacement contre les principales sources de polluants atmosphériques, avec un accent particulier à l'encontre des particules fines. Le plan en vigueur fixe les actions à engager en matière d'assainissement de la qualité de l'air pour préserver la santé de la population. Avec 7 mesures sur 15, la « Mobilité » occupe une place majeure dans ce programme. En matière de mobilité douce, il met l'accent sur la mise en œuvre de la LMCE et le suivi de ses effets sur la qualité de l'air ainsi que sur la promotion des modes doux, tant dans le cadre de campagnes ciblées qu'en favorisant l'aménagement d'un réseau cyclable efficace, dense, sécurisé et continu. Le plan de mesures OPair est de la compétence du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (DT-SABRA).
- Le **Plan des mesures d'assainissement du bruit routier** selon OPB art. 19, août 1998, vise à limiter l'exposition de la population au bruit du trafic routier. Il est de la compétence du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (DT-SABRA).
- Le **Concept cantonal de promotion de la santé et de prévention 2030 et le plan cantonal de promotion de la santé et de prévention 2019-2023** fixent les lignes directrices de la politique cantonale de promotion de la santé et de prévention. Ils visent à permettre à tous les habitants du canton de vivre en bonne santé le plus longtemps possible, en prévenant les maladies et accidents ainsi que les décès prématurés. Le plan cantonal pour la période 2019-2023 vise à agir sur l'ensemble des déterminants modifiables de la santé, à planifier, initier, coordonner, suivre et évaluer les actions et leurs effets sur la santé de la population. Sa mise en œuvre repose sur la collaboration d'un vaste réseau d'acteurs, dont notamment l'office cantonal des transports.

Il intègre une série de mesures visant d'une part à promouvoir la présence d'aménagements urbains propices à l'activité physique et à la mobilité douce en tant que facteurs environnementaux favorables à la santé ainsi qu'un aménagement du territoire propice à la marche et du vélo et, d'autre part, à encourager une pratique régulière de l'activité physique, qui contribue à réduire les risques de surpoids et d'obésité, de diabète, d'affections cardiovasculaires, de troubles musculo-squelettiques ou encore de certains cancers. L'encouragement à l'usage de la mobilité douce contribue par ailleurs à diminuer les nuisances environnementales liées au trafic automobile, lui-même responsable de facteurs de dégradation de la santé, permettant ainsi de favoriser des conditions et un mode de vie propices au bien-être et à la santé de chacun. Le Concept cantonal de promotion de la santé et de prévention 2030 et le plan cantonal de promotion de la santé et de prévention 2019-2023 sont de la compétence du Service du médecin cantonal (DSES-DGS).

### 10.3 DOCUMENTS DE PLANIFICATION DIRECTRICE (SUITE)

- Le **Concept cantonal du développement durable 2030** a pour objectif de définir les lignes directrices et les axes stratégiques d'intervention prioritaires en matière de développement durable. Conçu pour couvrir tous les domaines de l'action publique (conformément à la Loi sur l'action publique en vue d'un développement durable), il apporte une réponse ambitieuse aux nombreux défis de nature environnementale, économique ou sociale et contribue ainsi à l'atteinte des objectifs internationaux et nationaux dans ce domaine.
- Le **Concept cantonal de protection de l'environnement – Environnement 2030** présente les orientations de long terme de la politique environnementale cantonale en s'appuyant sur un état des lieux de l'environnement. Le concept s'appuie sur les outils de l'action publique et encourage le développement de moyens d'actions transversaux et innovants. Il fixe ainsi les conditions cadres pour que Genève se profile comme un pôle d'excellence en matière d'économie verte et une vitrine internationale de l'environnement.
- Le **Plan climat cantonal**, dont le premier volet a été adopté par le Conseil d'Etat en novembre 2015, fixe comme objectifs la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que l'anticipation et la gestion des effets des changements climatiques sur le territoire cantonal. Les gaz à effet de serre ont pour origine les activités humaines et notamment les déplacements effectués en transports motorisés qui représentent plus du tiers des émissions si on excepte le transport aérien. Les efforts à entreprendre pour atténuer le changement climatique devront donc s'appuyer largement sur la mobilité douce pour répondre à une partie de la demande en déplacement effectuée actuellement sur de courtes distances. Le développement des vélos à assistance électrique permettra quant à lui de répondre à une partie de la demande pour les déplacements de moyenne distance. Le deuxième volet de ce plan, intitulé *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques 2018-2022*, présente un premier train de vingt-cinq mesures qu'il s'agit de mettre en oeuvre durant la période 2018-2022.

Enfin, à l'échelle communale, les **plans directeurs communaux** et les **plans directeurs des chemins** pour piétons selon L1 60 intègrent des actions visant à encourager la mobilité douce, et définissent un réseau piétonnier communal. Ils sont établis en cohérence et dans le respect des planifications cantonales.

# 11 ANNEXE

## ZONES DE MODÉRATION DU TRAFIC

Intitulé	Type de zone de modération	Commune
Sécheron	Zone 30	Ville de Genève
Liotard	Zone 30	Ville de Genève
Acacias	Zone 30	Ville de Genève
Eaux-Vives	Zone 30	Ville de Genève
Rue des rois	Zone de rencontre	Ville de Genève
Quai des Bergues	Zone de rencontre	Ville de Genève
Rue de Montchoisy	Piétonnisation	Ville de Genève
Rue Hornung	Zone piétonne	Ville de Genève
Rue des Plantaporêts	Piétonnisation	Ville de Genève
Place du Petit-Saconnex	Zone de rencontre	Ville de Genève
Roches - Mussard	Zone 30	Ville de Genève
Peydro-Melan	Zone 30	Ville de Genève
Banques	Zone 30	Ville de Genève
Bautte - Dassier	Zone 30	Ville de Genève
Athénée	Zone 30	Ville de Genève
Voie - Creuse	Zone 30	Ville de Genève
Crêts-de-Champel	Zone 30	Ville de Genève
Praille - Vernets	Zone 30	Ville de Genève
Carouge Nord	Zone 30	Ville de Genève
Saint-Léger	Zone 30	Ville de Genève
Contamines - Crespin	Zone 30	Ville de Genève
La Jonction	Zone 30	Ville de Genève
Vermont	Zone 30	Ville de Genève
Chemin de Pré-Collomb	Zone 20	Versoix
Chemin du Val de Travers	Zone 20	Versoix
Chemin des Graviers et du Vieux Port	Zone 20	Versoix
Rue de l'Industrie	Zone 30	Versoix
Route de st-Loup, avenue Lachenal, rue des moulins et quai de Versoix	Zone 30	Versoix
Chemin des Colombières, chemin de Villard et chemin des Lombardes	Zone 30	Versoix
Actaris-Espaces publics	Zone de rencontre	Vernier
Avenue Henri-Golay - Place Concorde	Zone de rencontre	Vernier
Rue du Village	Zone de rencontre	Vernier

## ZONES DE MODÉRATION DU TRAFIC (SUITE)

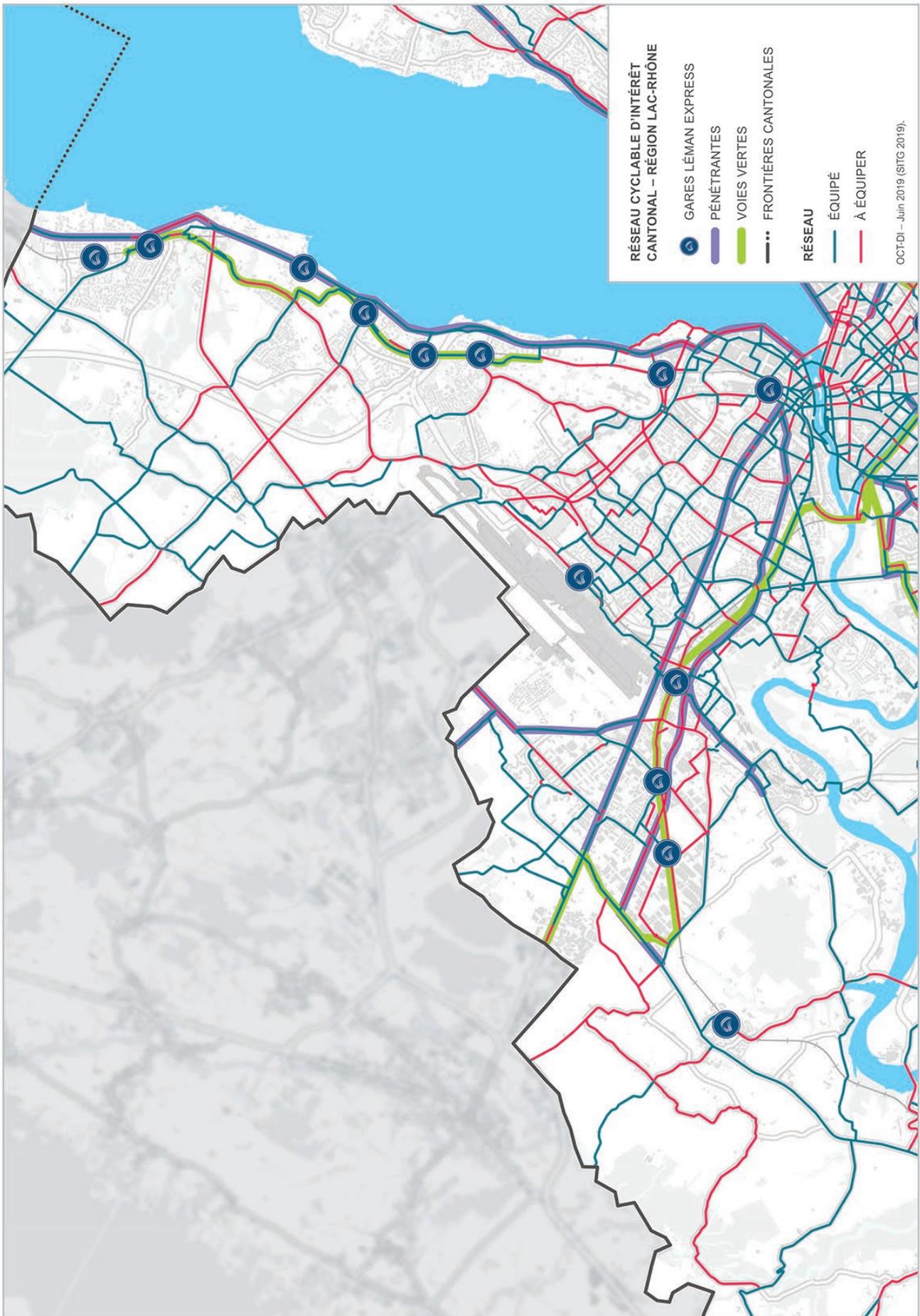
Intitulé	Type de zone de modération	Commune
Traversée du village de Satigny	Zone 30	Satigny
Village de Pregny-chambesy	Zone 30	Pregny-Chambesy
Chemin des sapins	Zone de rencontre	Meyrin
Chemin de la Campagne-Charnaux	Zone de rencontre	Meyrin
Avenue de Vaudagne - route de Meyrin	Zone 30	Meyrin
Route de Meyrin - tranchée couverte	Zone 30	Meyrin
Voie-Du-Coin	Zone de rencontre	Grand Saconnex
Chemin de la Mousse	Zone 30	Chêne-Bourg
Anières	Zone de rencontre	Anières

## LISTE DES EMPLACEMENTS CONCERNÉS PAR LE VÉLOSTRAIL

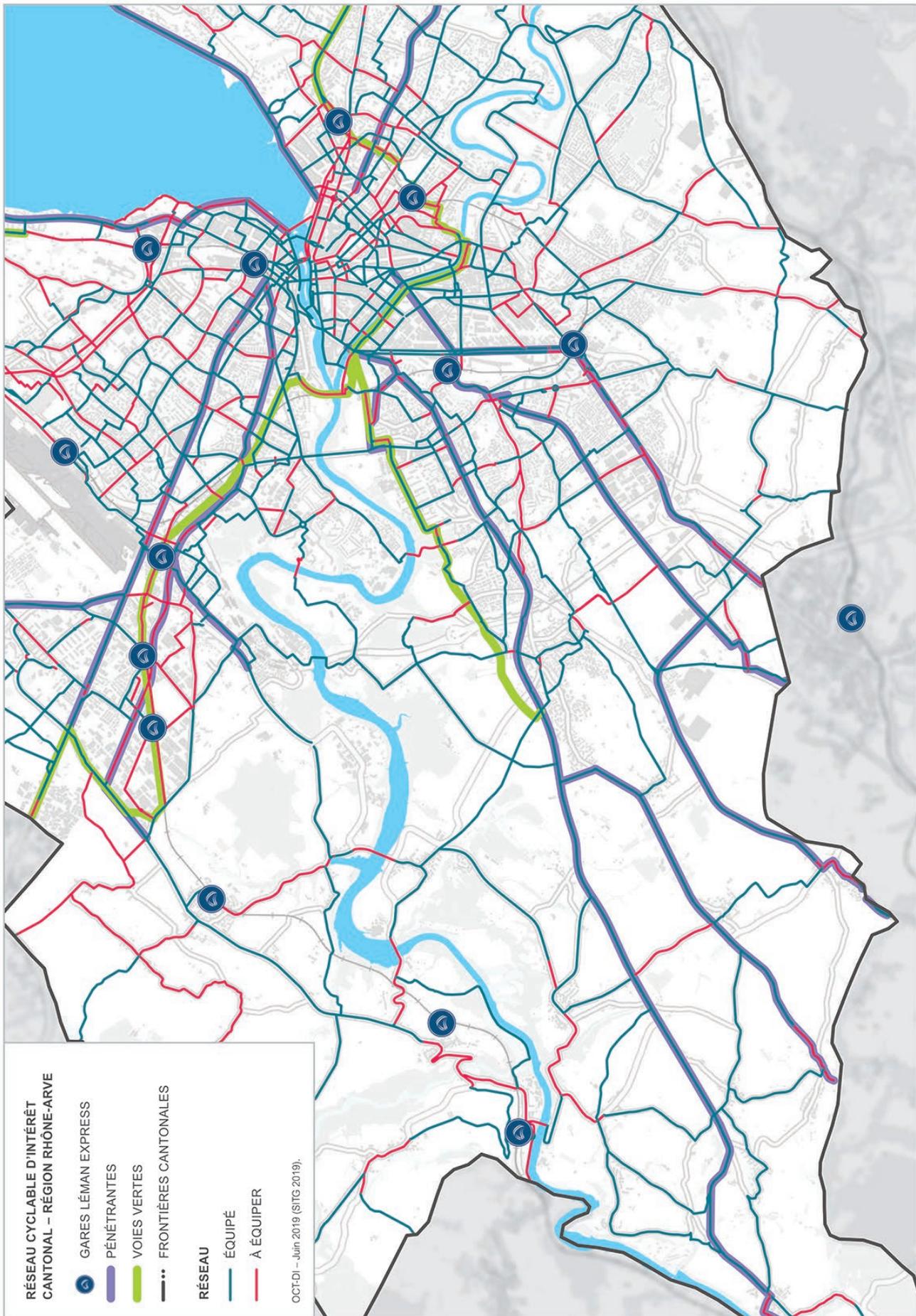
Emplacements
Rond point de la Jonction (2 emplacements)*
Boulevard Georges -Favon - Rue du Stand*
Rue des Deux Ponts (2 emplacements) *
Rue J. Girard / rue Ancienne*
Pont de l'Ile*
Route de St Julien / Grange Collomb*
Rue de la Servette - rue de la Pépinière*
Boulevard James-Fazy - Rue de Saint Jean
Boulevard Georges-Favon - Rond-point de Plainpalais
Rue de la Corraterie - rue du Stand
Route de Chêne - Avenue de la gare des Eaux-Vives
Place des 22 cantons
Quai de la Poste
Rampe Quidort / Chancy
Passage de Montbrillant
Boulevard James-Fazy - Rue Voltaire
Rue ancienne et rue du Marché
Rondeau ( rue Ancienne / Drize)
Rue de l'Arquebuse

\* Emplacement priorités

## RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL – RÉGION LAC – RHÔNE



## RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL – RÉGION RHÔNE – ARVE



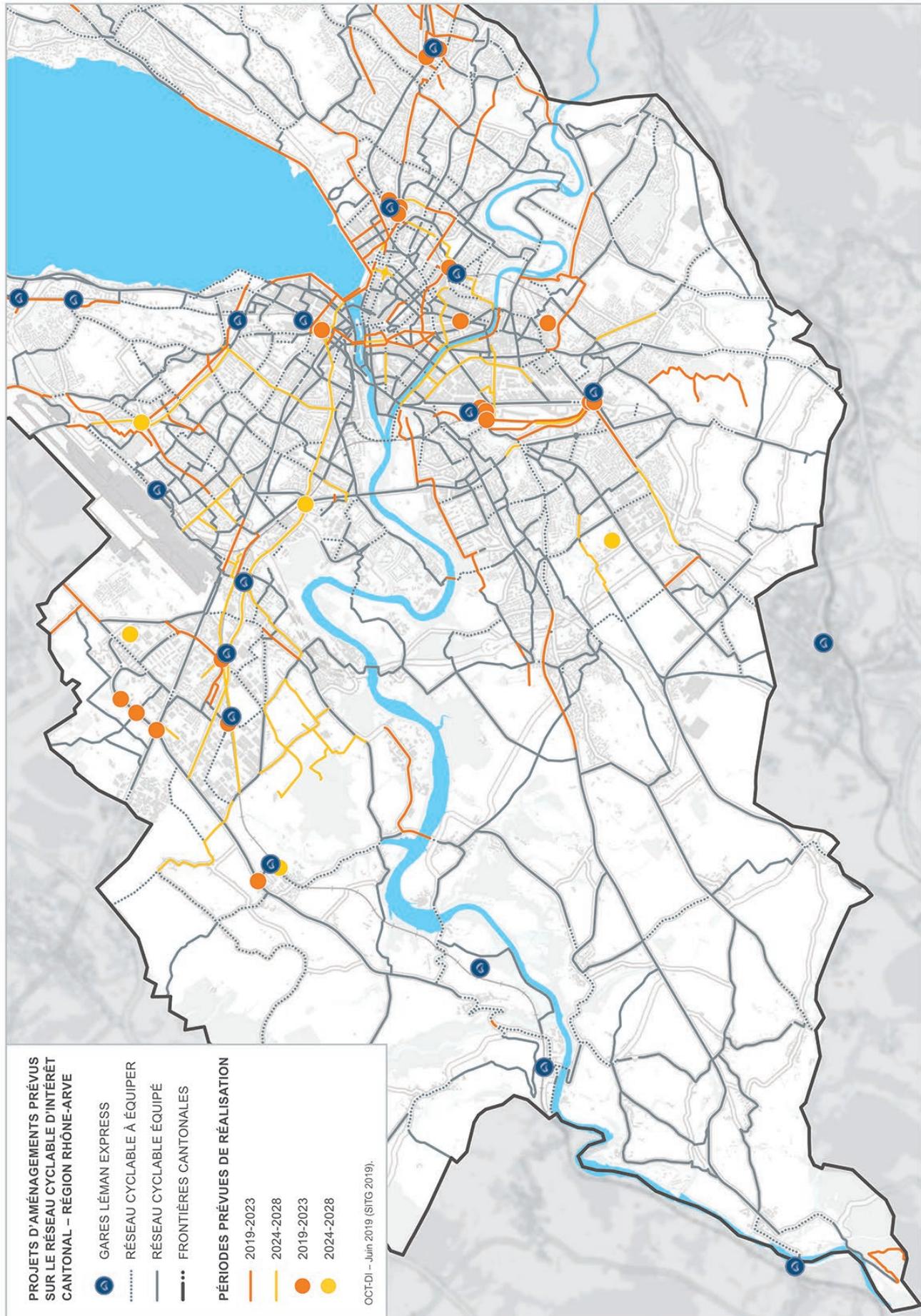
## RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL – RÉGION ARVE – LAC



## RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL – RÉGION LAC – RHÔNE



## RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL – RÉGION RHÔNE – ARVE



## RÉSEAU CYCLABLE D'INTÉRÊT CANTONAL – RÉGION ARVE – LAC



# 12 GLOSSAIRE

<b>2RM</b>	Deux roues motorisés
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux
<b>DI</b>	Département des infrastructures
<b>DIP</b>	Département de l'instruction publique, de la formation et de la jeunesse
<b>DGS</b>	Direction générale de la santé
<b>DSES</b>	Département de la sécurité, de l'emploi et de la santé
<b>DT</b>	Département du territoire
<b>LIAF</b>	Loi sur les indemnités et les aides financières
<b>LMCE</b>	Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée
<b>MD</b>	Mobilité douce
<b>ML</b>	Mètre linéaire
<b>NO2</b>	Dioxyde d'azote
<b>OCAN</b>	Office cantonal de l'agriculture et de la nature
<b>OCGC</b>	Office cantonal du génie civil
<b>OCT</b>	Office cantonal des transports
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>OPAIR</b>	Ordonnance (fédérale) sur la protection de l'air
<b>OPB</b>	Ordonnance (fédérale) sur la protection contre le bruit
<b>OSR</b>	Ordonnance (fédérale) sur la signalisation routière
<b>PA3</b>	Projet d'agglomération de 3ème génération
<b>PL</b>	Projet de loi
<b>PM10</b>	Particules en suspension dans l'air, d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres
<b>SABRA</b>	Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants
<b>TC</b>	Transports en commun
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>TPG</b>	Transports publics genevois
<b>UNIRESO</b>	Communauté tarifaire genevoise de transports publics
<b>VAE</b>	Vélo à assistance électrique



