

LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

FEUILLE DE ROUTE 2021 – 2023

FÉVRIER 2021

DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES
OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS

Directeur général : David Favre

© Etat de Genève, février 2021

Préambule

Par Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat, chargé du Département des infrastructures

ACCÉLÉRER LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE (LMCE)

Lors de la votation populaire du 5 juin 2016, le peuple genevois a plébiscité la LMCE à près de 68% des voix.

Cette loi définit les principes d'exploitation des réseaux de transport du canton en organisant une priorisation différenciée par zone. Dans les centres et l'hypercentre, la priorité est donnée aux transports collectifs et à la mobilité douce. Quant au trafic de transit, il est canalisé sur des axes structurants, tels que des axes pénétrants par couloir pour accéder aux zones urbaines, l'autoroute pour les déplacements intra cantonaux et la ceinture urbaine (moyenne ceinture) pour passer d'un quartier à l'autre.

La carte définissant l'organisation territoriale de la LMCE a été intégrée au plan d'actions du réseau routier (PARR), adopté par le Conseil d'Etat le 29 mars 2017.

En mars 2017, l'Etat de Genève a aussi publié un catalogue de plus de 100 actions permettant la mise en œuvre de la loi. Ces actions ont été déclinées au fil du temps en un programme de 192 mesures et sous-mesures.

A fin 2020, 87 d'entre elles sont en cours, alors que 80 ont d'ores et déjà été réalisées, à l'instar du symbolique U lacustre. Ainsi, sur la rive gauche, les travaux visant à fluidifier ce maillon essentiel de la ceinture urbaine, tout en créant une nouvelle piste cyclable bi-directionnelle, ont été achevés en mars 2019, alors que sur la rive droite ils se termineront à la fin du printemps 2021. La mise en service intégrale avec les aménagements pour le trafic sur le Pont du Mont-Blanc est prévue en septembre 2021. La vitesse commerciale des transports

collectifs a également globalement progressé, de même que certains projets-clés pour la mobilité douce.

DES OBSTACLES À FRANCHIR

La mise en œuvre de cette loi, issue d'un compromis destiné à mettre fin à la « guerre des transports », a toutefois pris du retard et a souffert de plusieurs écueils, à savoir principalement :

- l'interdépendance des mesures à réaliser, pour produire l'effet escompté, peut entraîner des reports de mise en œuvre, à l'exemple de la ceinture urbaine. Cette dernière est indispensable pour pacifier le centre, mais exige des aménagements conséquents tant sur ladite ceinture qu'au cœur de la cité avec notamment la réorganisation de l'espace public autour de Cornavin ;
- la gouvernance financière et d'exécution : la mise en œuvre de nombreuses mesures-clés dépend d'autorités exécutives et législatives communales pour la conception et le financement des projets, ce qui implique un plus grand nombre de partenaires et une plus large coordination ;
- les processus légaux de mise en œuvre des mesures validées, parfois sujettes à recours, ralentissent aussi la concrétisation des projets ;
- les voiries de Genève n'étant que très rarement extensibles, il est indispensable de pouvoir agir sur le stationnement en surface. Or, le principe de la compensation, tel qu'il était en vigueur jusqu'à récemment, limitait les possibilités de suppression de places nécessaires à la mise en œuvre de nouveaux aménagements. De plus, les exceptions prévues dans la LMCE n'étaient que difficilement applicables en raison de conditions d'éligibilité trop rigides.

DE NOUVELLES CONDITIONS CADRES

En début de législature, j'ai annoncé mes deux priorités principales qui étaient, d'une part, de consacrer un maximum d'efforts pour réussir la mise en service du Léman Express dans les délais prévus et, d'autre part, d'accélérer la mise en œuvre de la LMCE. Pour ce faire, des jalons importants ont déjà été posés:

- adoption du nouveau plan d'actions des transports collectifs 2020-2024 par le Conseil d'Etat le 17 avril 2019, suite au vote du Grand Conseil du 22 mars 2019, qui vise à développer le réseau TPG de + 20% d'ici à 2024;
- vote de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP - H 1 50) et de la loi 12554 par le Grand Conseil le 26 juin 2020 validant la poursuite du développement ambitieux des infrastructures de transports collectifs, notamment en lien avec la réorganisation du pôle de Cornavin;
- assouplissement des règles de compensation des places de stationnement inscrites dans la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) et modification de la LMCE quant aux critères de dérogation au dit principe à travers la loi 12417, acceptée le 27 septembre 2020 en votation populaire par 58% des citoyennes et citoyens genevois suite à un référendum. Cela permettra ainsi d'accélérer la mise en œuvre de mesures visant à fluidifier le trafic ou à le sécuriser, d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics ou encore de créer des itinéraires cyclables;
- dépôt le 11 novembre 2020 par le Conseil d'Etat au Grand Conseil du PL 12814, afin de financer les études d'avant-projet pour l'amélioration de la fluidité de la ceinture urbaine et des modes doux au niveau du pont de Lancy;
- adoption par le Conseil d'Etat d'une nouvelle politique du stationnement le 4 novembre 2020, visant à dissuader les pendulaires d'utiliser les parkings de l'Etat, tout en favori-

sant les habitant-e-s, par le biais de tarifs et de conditions adaptés;

- renforcement de la promotion des plans de mobilité d'entreprise avec la décision du Conseil d'Etat, le 4 novembre 2020, de créer un label et de mettre en œuvre un règlement LMCE ad hoc;
- amélioration et renforcement d'une part, de la coordination avec les communes de Vernier et de Genève par le biais d'un COFIL ceinture urbaine rive droite et d'autre part, de la gouvernance transversale des projets à travers la création d'une taskforce vélo avec la Ville visant à accélérer la réalisation d'itinéraires cyclables prioritaires.

UN NOUVEL ÉLAN GRÂCE AU LÉMAN EXPRESS

Lors du vote de la LMCE en 2016, un certain nombre de projets structurants phares, en termes d'infrastructures, faisaient encore défaut. Il manquait des alternatives pour entraîner des changements majeurs afin de diminuer le trafic pendulaire entrant dans le canton et / ou d'augmenter la part modale des autres modes de transport.

A ce titre, l'arrivée du Léman Express (LEX), le 15 décembre 2019, a marqué un changement de paradigme fondamental pour la mobilité de notre canton et du Grand Genève. En reliant près d'un million d'habitant-e-s, grâce à ses 45 gares et ses 230 km de lignes, le plus grand réseau transfrontalier d'Europe, avec les mesures l'accompagnant (rabattement des lignes TPG vers les gares, parcs relais P+R, vélos-stations, etc.), présente enfin une alternative crédible pour favoriser le report des déplacements effectués en transport individuel motorisé vers le rail. Le potentiel de réduction du trafic, estimé à 12% au niveau des douanes, permet ainsi d'alléger la pression sur les infrastructures routières.

De plus, afin de relier les principaux centres et gares LEX, 7 kilomètres d'itinéraires cyclables provisoires ont été réalisés en mai 2020, dans le

cadre des mesures prises en lien avec la crise sanitaire pour éviter un engorgement automobile du cœur de Genève. Fréquentés de façon réjouissante, la plupart de ces itinéraires ont désormais été pérennisés, soit définitivement, soit temporairement dans l'attente d'aménagements ultérieurs, permettant d'accélérer de façon inédite et unique l'objectif de priorisation de la mobilité douce au centre-ville défini dans la LMCE.

Dans ce puzzle complexe de la mobilité, à côté de la pièce maîtresse du LEX accompagné de la refonte et du renforcement du réseau TPG (notamment la nouvelle ligne de tram 17 vers Annemasse), d'autres infrastructures de transports publics seront inaugurées prochainement, telle la prolongation du tram 14 vers Bernex-Vailly. Parmi les travaux en cours, figure plus particulièrement l'extension de la ligne 15 jusqu'à la ZIPLO, dont l'autorisation de construire est entrée en force depuis décembre 2020.

Par ailleurs, s'ajoute à ce dispositif, la création ou la requalification de pénétrantes routières comme le chantier de la route des Nations qui sera achevé en 2023 ou celui de la route de Suisse à Versoix, dont les travaux seront définitivement terminés en 2021.

Enfin, relevons les avancées majeures opérées dans le secteur de Cornavin avec les études d'avant-projet de l'extension souterraine de la gare en cours de finalisation et le lancement en 2020 des études d'avant-projet relatives au réaménagement de la place de la Gare et de ses alentours.

UNE NOUVELLE FEUILLE DE ROUTE

Grâce à ces impulsions-clés et cet environnement favorable, la mise en œuvre de la LMCE peut entrer dans une nouvelle phase visant à accélérer la priorisation de la mobilité douce et des transports collectifs au cœur de Genève et dans les autres centres urbains de notre canton, ainsi qu'à déployer parallèlement une ceinture urbaine fluide. C'est la raison même de la présente nouvelle feuille de route, qui définit précisément le chemin à parcourir pour at-

teindre l'objectif ambitieux d'une concrétisation maximale de la LMCE à l'horizon 2023.

Pour plus de clarté et de simplification, les actions prévues sont présentées selon une structure thématique et un ordonnancement révisés.

Un tri est en outre opéré concernant les mesures prévues : certaines sont réorganisées et avancées dans le temps, tandis que quelques unes sont abandonnées ou réorientées, au profit de 79 nouvelles mesures rendues possibles notamment par l'assouplissement des règles de compensation du stationnement, tout en étant plus en phase avec la réalité effective de la mobilité genevoise d'aujourd'hui.

A cet égard, j'ai souhaité mettre un accent particulier sur les besoins du transport professionnel et des entreprises, qu'il s'agit de favoriser. La suppression du trafic motorisé pendulaire et de transit indésirable au cœur de notre agglomération, de même que les mesures de report modal incitatives mises en place doivent en effet libérer les axes routiers pour ceux qui en ont impérativement besoin, au profit de l'économie genevoise.

UN NOUVEAU CATALOGUE DES MESURES DE MISE EN ŒUVRE

Afin de concrétiser cette nouvelle feuille de route, un catalogue synthétique entièrement revisité présente l'ensemble des projets concrets, au nombre de 168, en lien avec leurs réalisations temporelles effectives. Un bilan complet des opérations réalisées y est également effectué.

UNE RÉFLEXION CANTONALE SUR LA RÉGLEMENTATION DE LA VITESSE

Si des mesures en lien avec la réglementation de la vitesse sont prévues spécifiquement dans la LMCE dans une optique de pacification des centres urbains et de sécurisation des traversées de localité, il a été décidé de lancer parallèlement à cette feuille de route une réflexion

portant sur une nouvelle stratégie cantonale globale en la matière en lien avec l'assainissement du bruit routier.

En effet, la principale source de bruit en Suisse est la circulation routière. La population du canton de Genève, à l'instar de celle des autres régions urbaines, est quotidiennement exposée à un bruit du trafic routier dépassant les limites légales diurnes ou nocturnes. Plus de 110'000 habitant-e-s de notre canton sont ainsi soumis de nuit à des nuisances sonores dépassant les normes environnementales, ce qui affecte tant leur bien-être que leur santé.

La mesure la plus efficace pour la lutte contre le bruit routier consiste aujourd'hui en la pose d'un revêtement bitumineux phono-absorbant. Notre canton utilise du reste toute la marge de manœuvre dont il dispose en la matière. La réduction de la vitesse autorisée pourrait également constituer une mesure complémentaire efficace pour réduire le bruit routier sur certains axes.

UNE COMMUNICATION À RENFORCER

Le concept de la LMCE paraît de prime abord simple à expliquer. La multiplication des mesures pour parvenir à la concrétiser empêche toutefois d'avoir une bonne visibilité de son état d'avancement, ce qui rend difficile sa communication et la pédagogie nécessaire à son appropriation. Au fil du temps, il est apparu que la perception et la connaissance des principes inscrits dans la loi, ainsi que la bonne compréhension des mesures prises nécessitaient d'être renforcées à travers une stratégie de communication plus systématique et dynamique auprès de la population, apte à mieux fédérer les différentes parties autour du projet global de mobilité défendu pour la région ainsi que son exécution.

LA LMCE PREMIÈRE RÉPONSE AUX DÉFIS CLIMATIQUES

Les travaux politiques, techniques et administratifs menés ces derniers mois ont permis d'une part de réaliser les infrastructures indispensables et d'autre part de faire évoluer les conditions cadres nécessaires à l'accélération de la mise en œuvre de la LMCE.

Ce contexte favorable, dans lequel s'inscrit cette nouvelle feuille de route, permet d'envisager la concrétisation de notre stratégie de mobilité durable de façon sereine.

Je me réjouis d'ores et déjà avec mon département de pouvoir poursuivre sa mise en œuvre de façon pragmatique et efficace, en collaboration avec les communes et tous les acteurs de la mobilité, afin de respecter la volonté populaire exprimée par les Genevoises et les Genevois en 2016.

A l'aune des enjeux et défis climatiques qui se profilent aujourd'hui déjà, la stratégie qui vous est présentée vient poser les premiers jalons d'une mobilité plus responsable envers les générations futures.

Bonne lecture !



*Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat,
chargé du Département des infrastructures*

ÉTAPES ET JALONS CLÉS DE LA LMCE DEPUIS SA VOTATION EN 2016

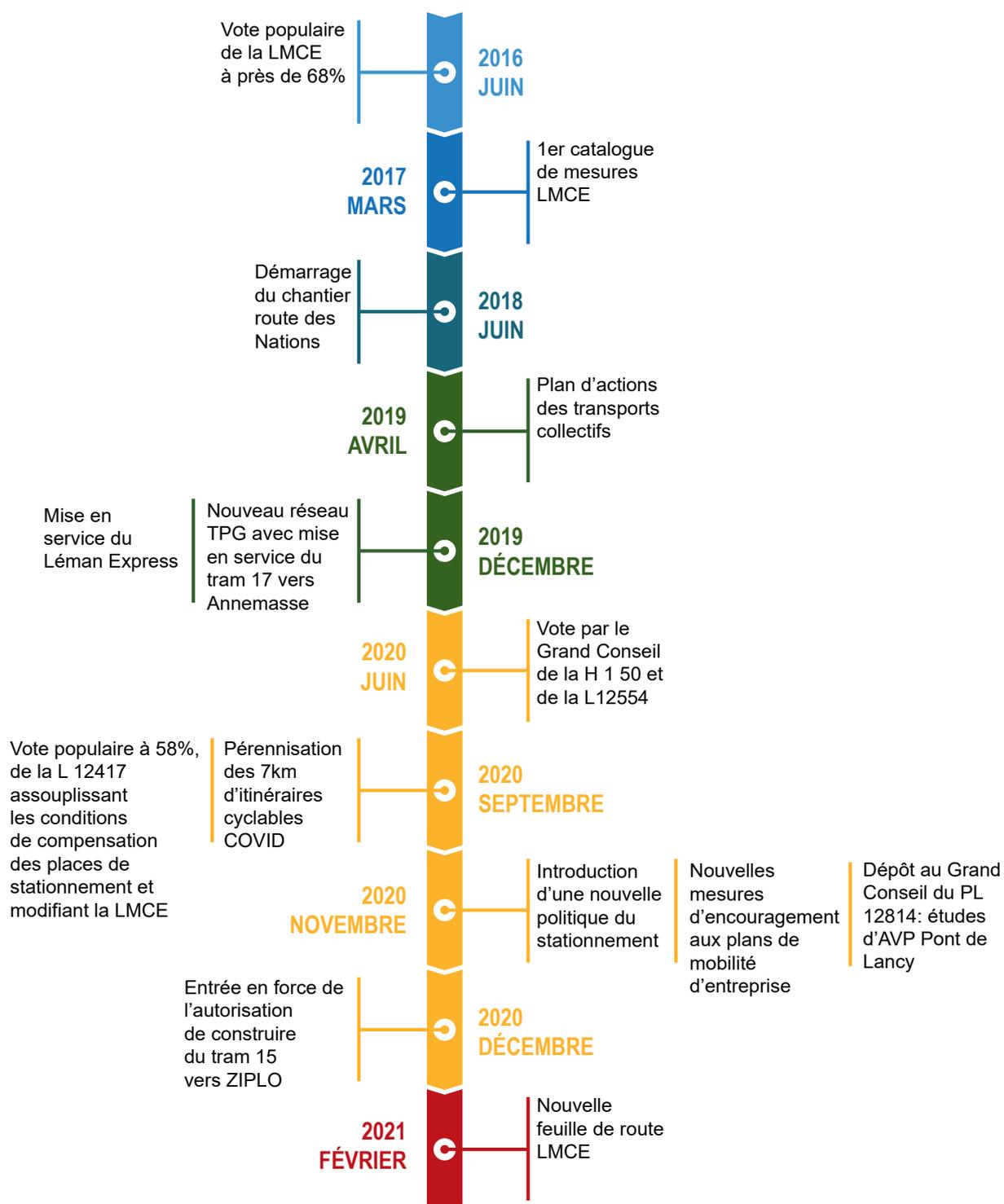


Table des matières

1. Les grands principes de la LMCE	9
2. Bilan intermédiaire	12
3. Plan de mesures	14
3.1 Déploiement de la ceinture urbaine	15
3.2 Pacification et sécurisation (zones I / II et traversées de localité)	20
3.3 Développement de la mobilité douce	25
3.4 Transports collectifs : amélioration de la vitesse commerciale	29
3.5 Régulation du trafic	31
3.6 Réseaux routiers pénétrants et structurants	34
3.7 Stationnement et mesures pour les entreprises et le transport professionnel	36
3.8 Promotion de la multimodalité aa	42
4. Mesures connexes à la LMCE	46

1. Les grands principes de la LMCE

L'OBJECTIF DE LA LMCE

La LMCE a pour objectif de préciser la mise en œuvre des principes de la politique de mobilité énoncés dans la Constitution genevoise notamment en matière de complémentarité et de liberté du choix du mode de transport. Elle oriente les actions à entreprendre pour répondre aux différents besoins de l'ensemble des modes de déplacement.

Dans ses dispositions générales, elle indique qu'une réponse différenciée est apportée à la demande en déplacements en fonction des usages, du lieu et du moment. Elle fixe les principes d'organisation des réseaux de transport, ainsi que le but et le fonctionnement des infrastructures multimodales et services de transport, à la base de la politique de mobilité, puis elle traite de la gestion du stationnement du point de vue des usages.

La LMCE définit ensuite les modalités d'exploitation visant à améliorer les conditions de déplacements et à fluidifier les réseaux de transport à travers une organisation du canton en zones à l'intérieur desquelles les différents modes de transport sont priorisés et en réseaux structurants sur lesquels des principes de priorisation sont également précisés.

Notamment sur les axes pénétrants empruntés par le trafic transfrontalier, l'objectif est de favoriser les transports collectifs (TC) pour inciter les automobilistes à un transfert modal. En dehors de ces axes, il s'agit de protéger les quartiers du trafic de transit et de ses nuisances.

La LMCE prévoit en outre des dérogations au principe de compensation des places de stationnement supprimées, différenciées selon la zone, pour autant que les aménagements prévus favorisent soit la sécurité, soit la fluidité.

LES 6 PRINCIPES-CLÉS DE LA LMCE

1. La ceinture urbaine (moyenne ceinture)

Fluide, homogène et lisible, la ceinture urbaine est déployée afin d'accueillir le trafic de transit non souhaité dans l'hypercentre et les centres urbains en mettant en place un dispositif de «contournement» du centre-ville. Elle comprend notamment le «U lacustre», dans l'attente d'un bouclage autoroutier par une traversée du lac. Elle n'est pas soumise au régime de priorité régissant les diverses zones (hors zone). La dérogation au principe de compensation des places de stationnement est possible selon les conditions des zones contiguës.

2. L'hypercentre (zone I)

Dans l'hypercentre, la priorité est donnée aux modes doux et aux transports publics par le biais de mesures portant principalement sur la mise en place de zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que des zones de rencontre ou à trafic limité. Dans cette zone, l'accès par les autres modes de transport est restreint, tout en restant garanti. L'objectif global de vitesse est fixé à 30 km/h. La dérogation au principe de compensation des places de stationnement est possible à hauteur de 20% (460 places).

3. Les centres urbains (zone II)

Dans les centres urbains, la priorité est donnée aux modes doux et aux transports publics tout en s'appuyant sur l'aménagement de la ceinture urbaine qui permet de mettre en place une logique d'«accessibilité par poches» pour rejoindre les différents secteurs et quartiers du cœur d'agglomération. Dans ces zones, le trafic de transit est en effet fortement restreint, mais les axes routiers structurants sont

aménagés pour assurer notamment la fluidité du transport individuel motorisé. De la même façon, des axes sont aménagés pour favoriser la circulation des vélos. La création de zones 30 y est favorisée et la dérogation au principe de compensation des places de stationnement est là aussi possible, à hauteur de 10% (1'850 places).

4. Les axes routiers structurants

Parallèlement à la logique de zone de priorisation différenciée introduite par la LMCE, un réseau structurant, en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier, est mis en place. Il est composé de 4 types d'axes aux fonctionnalités différentes :

- la ceinture urbaine (moyenne ceinture) ;
- le réseau routier pénétrant ;
- le réseau routier structurant à proprement parler ;
- le réseau routier d'accessibilité (en zones I et II).

Majoritairement constitué du réseau routier primaire et ne concernant aucunement les axes de quartier, le réseau structurant est organisé dans une logique « radio-concentrique ».

Ainsi, comme mentionné ci-avant, la **ceinture urbaine** accueille le trafic de transit en mettant en place un dispositif de « contournement » du centre-ville.

Le réseau routier pénétrant a pour objectif de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs-relais P+R, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal, pour chacun des grands couloirs de déplacement de l'agglomération.

Le réseau routier structurant, à proprement parler, se situe en dehors des zones I et II. Il dessert notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres urbains. Ces axes permettent aussi d'accéder aux différents parcs-relais P+R du canton ainsi qu'aux parkings situés en périphérie de la zone II.

Le réseau d'accessibilité est situé à l'intérieur des zones I et II et a pour vocation, comme son nom l'indique, d'assurer l'accessibilité aux différents quartiers situés à l'intérieur de ces zones, mais pas d'accueillir le trafic de transit. A terme, le trafic routier sur ce réseau structurant diminuera.

5. La sécurisation des traversées de localité

Les mesures de sécurisation sur les réseaux primaire ou secondaire ont pour objectif principal, en dehors des zones définies par la loi, d'apaiser des axes subissant un trafic pendulaire important, notamment par des abaissements de la vitesse à 30km/h.

6. Les services de mobilité

Il convient aussi de créer les conditions propices au développement d'opportunités nouvelles pour se déplacer autrement, en expérimentant des services de mobilité innovants favorisant des pratiques multimodales. L'objectif est de réduire la pression sur les infrastructures et les services notamment aux heures de pointe. En outre, l'Etat et les établissements publics autonomes doivent se montrer exemplaires en encourageant leurs collaboratrices et collaborateurs à se déplacer différemment, la mise en place de plans de mobilité d'entreprise devant être promue à large échelle afin de réduire la charge sur les infrastructures de transport.

CARTE ASSOCIÉE À LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE

La LMCE prévoit que la carte définissant les zones I et II ainsi que le réseau routier structurant soit intégrée au plan d'actions du réseau routier (PARR), qui définit également la hiérarchie du réseau routier cantonal. Cette carte est mise à jour à l'occasion de chaque nouveau plan d'actions. La carte actuelle, reproduite ci-après, a fait l'objet d'une consultation des 45 communes concernées et figure dans le PARR 2015-2018, qui a été voté par le Grand Conseil le 27 janvier 2017 et adopté par le Conseil d'Etat le 29 mars 2017.

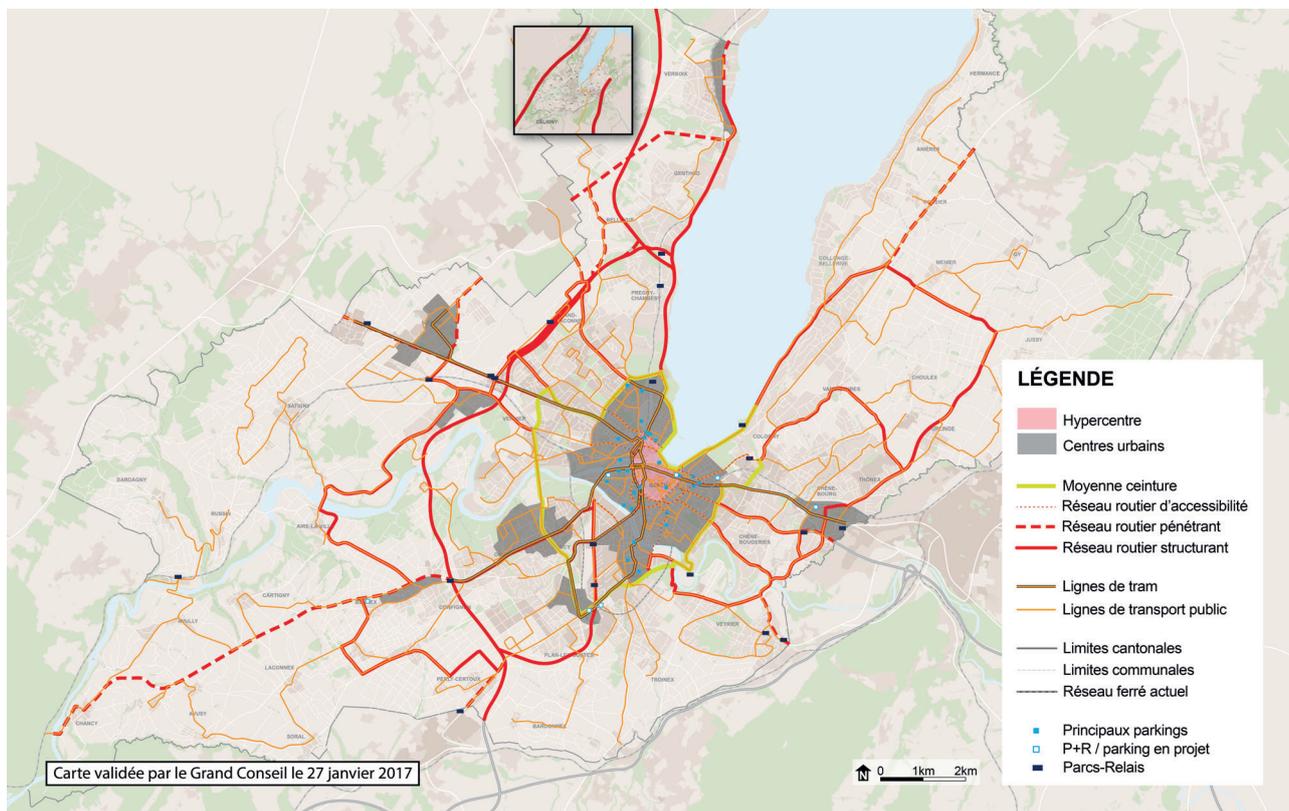
MODALITÉS DE DÉFINITION DES ZONES LMCE

Les zones I et II ont été définies sur la base de critères socio-démographiques, notamment basés sur les densités de population, d'em-

ploi, de commerce et de service, du coefficient d'occupation du sol, ainsi que de l'indice de compacité du bâti. La LMCE prévoit à cet égard leur évolutivité en lien avec le développement de l'agglomération.

La **zone I** correspond essentiellement à l'hypercentre de la ville de Genève et rassemble les plus fortes densités de population, d'emplois, de commerce et de service. Elle s'articule autour des principales interfaces de transports publics.

La **zone II** comprend actuellement les secteurs où sont rassemblées les densités de population, d'emplois, de commerces et de services fortes au regard de la moyenne cantonale. Cela inclut les centres urbains du canton, à savoir, l'essentiel de la ville de Genève non couverte par la zone I, une partie de Carouge, ainsi que les centres de Versoix, Meyrin, Vernier, Bernex, Onex, Lancy, Plan-les-Ouates, Thônex et Chêne-Bourg.



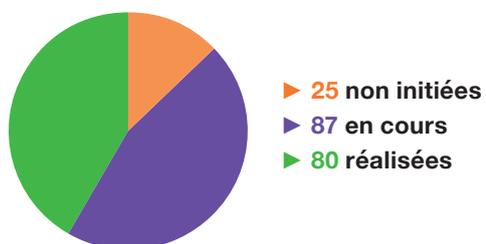
2. Bilan intermédiaire

Déclinée en un catalogue d'actions visant à couvrir l'ensemble des volets abordés dans le cadre de la loi, la mise en œuvre, ambitieuse, de ce plan de mesures était prévue initialement en 100 mesures, en 3 étapes sur cinq années.

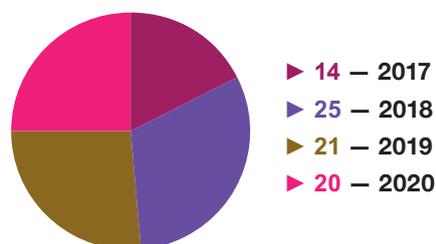
Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Au fil des projets, les mesures ont évolué pour atteindre aujourd'hui le nombre de 192 mesures et sous mesures. 80 sont réalisées à fin 2020, ce qui représente un état d'avancement de plus de 40%. La mise en œuvre des mesures a été plus progressive que prévue, avec 14 mesures réalisées en 2017, 25 en 2018, 21 en 2019 et 20 en 2020.

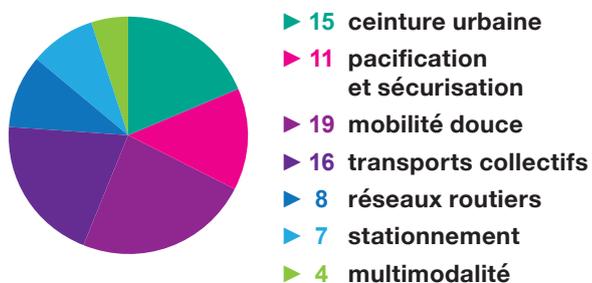
Mesures réalisées à fin 2020



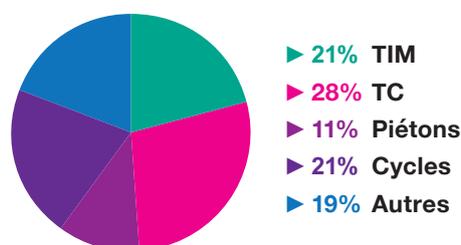
Mesures réalisées par année



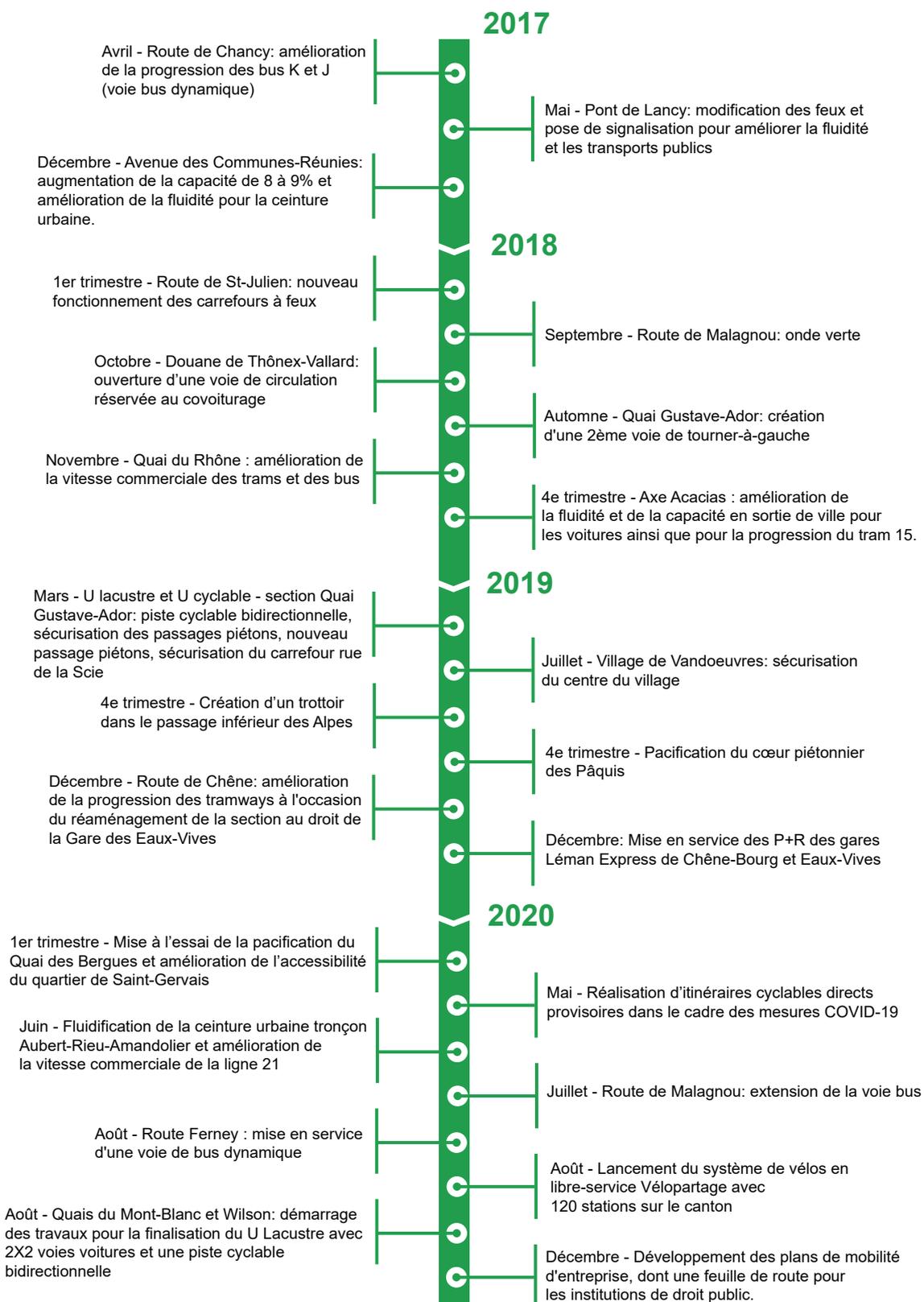
Mesures réalisées par thématique



Mesures réalisées par mode



MESURES PHARES RÉALISÉES ENTRE 2017 ET 2020



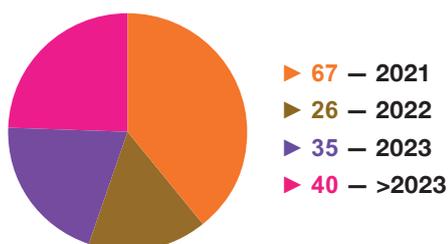
3. Plan de mesures

Pour plus de clarté, le nouveau plan de mesures, détaillé dans le catalogue, s'articule autour des thématiques et principes suivants :

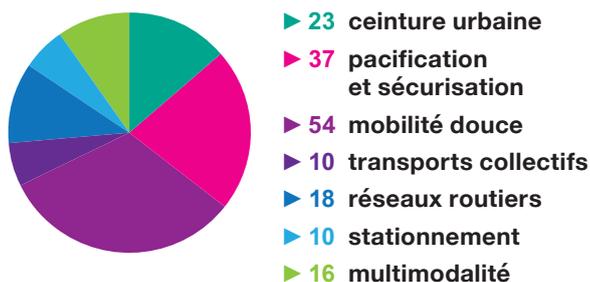
- 3.1 Déploiement de la ceinture urbaine
- 3.2 Pacification et sécurisation (zones I / II et traversées de localité)
- 3.3 Développement de la mobilité douce
- 3.4 Transports collectifs : amélioration de la vitesse commerciale
- 3.5 Régulation du trafic
- 3.6 Réseaux routiers pénétrants et structurants
- 3.7 Stationnement et mesures pour les entreprises et le transport professionnel
- 3.8 Promotion de la multimodalité

Au niveau des projections, à l'horizon 2023, plus de 83% des mesures devraient être mise en œuvre. Parmi les 168 mesures incluses dans cette feuille de route, dont deux-tiers sont d'ores et déjà en cours, 47% sont nouvelles. Ces mesures sont issues de l'évolution des projets, mais également rendues possibles grâce à l'assouplissement des règles de compensation du stationnement supprimé sur voirie.

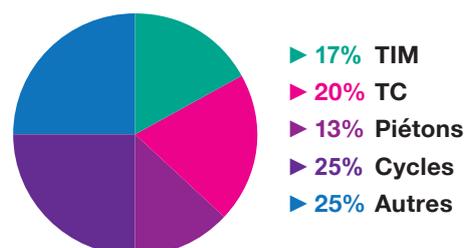
Mesures par année



Mesures par thématique



Mesures par mode



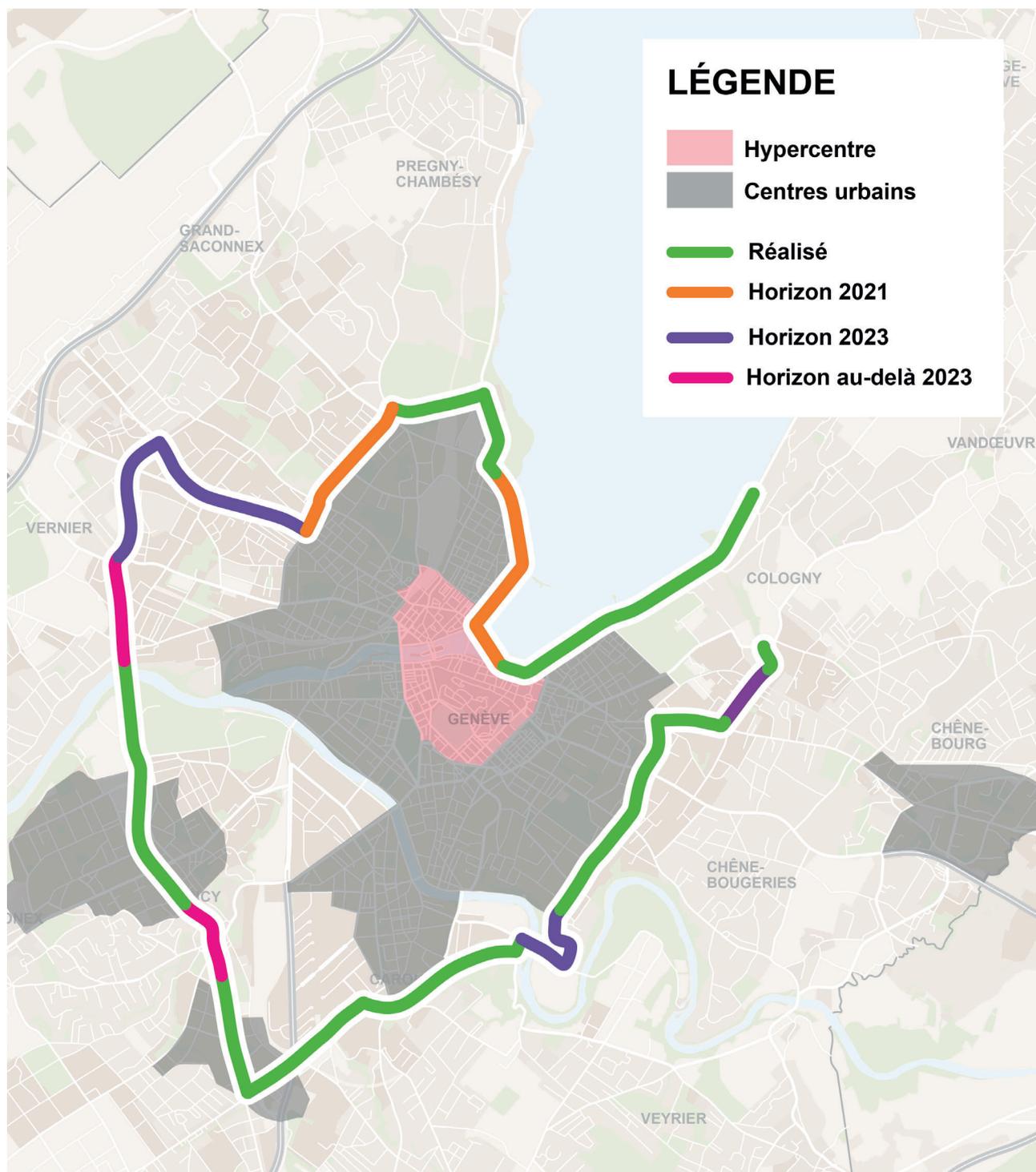
3.1 DÉPLOIEMENT DE LA CEINTURE URBAINE

Les mesures rassemblées sous le thème de la « ceinture urbaine » visent à mettre en œuvre une ceinture routière ayant pour vocation à contourner le centre-ville en offrant un itinéraire attractif au trafic de transit, et contribuant à pacifier l'hypercentre et les centres urbains, tout en permettant d'accéder aux différents secteurs et quartier du cœur d'agglomération. Le fonctionnement de cette ceinture urbaine vise la fluidité du trafic routier et l'efficacité des transports publics. Les mesures de restriction du trafic nécessaires à sa canalisation et son orientation sur la ceinture urbaine font partie intégrantes des actions y relatives.

Axes constituant la ceinture urbaine

- Quai Gustave-Ador
- Quai Général-Guisan
- Pont du Mont-Blanc
- Quai du Mont-Blanc
- Quai Wilson
- Rue de Lausanne
- Avenue de la Paix
- Avenue Giuseppe Motta
- Rue Hoffmann
- Route de Meyrin
- Avenue Louis-Casai
- Avenue du Pailly
- Viaduc du Pailly
- Viaduc de l'Ecu
- Avenue de l'Ain
- Route du Pont-Butin
- Avenue des Communes-Réunies
- Route de Saint-Julien
- Route du Val-d'Arve
- Route de Veyrier
- Pont du Val-d'Arve
- Route du Bout-du-Monde
- Avenue Louis-Aubert
- Chemin Rieu
- Avenue de l'Amandolier
- Route de Chêne
- Chemin de Grange-Canal

Planning de réalisation de la ceinture urbaine



Accélération de la mise en œuvre en 2 étapes de la ceinture urbaine en rive droite

En rive droite, la ceinture urbaine entre en phase active avec un déploiement par étape entre 2021 et 2023.

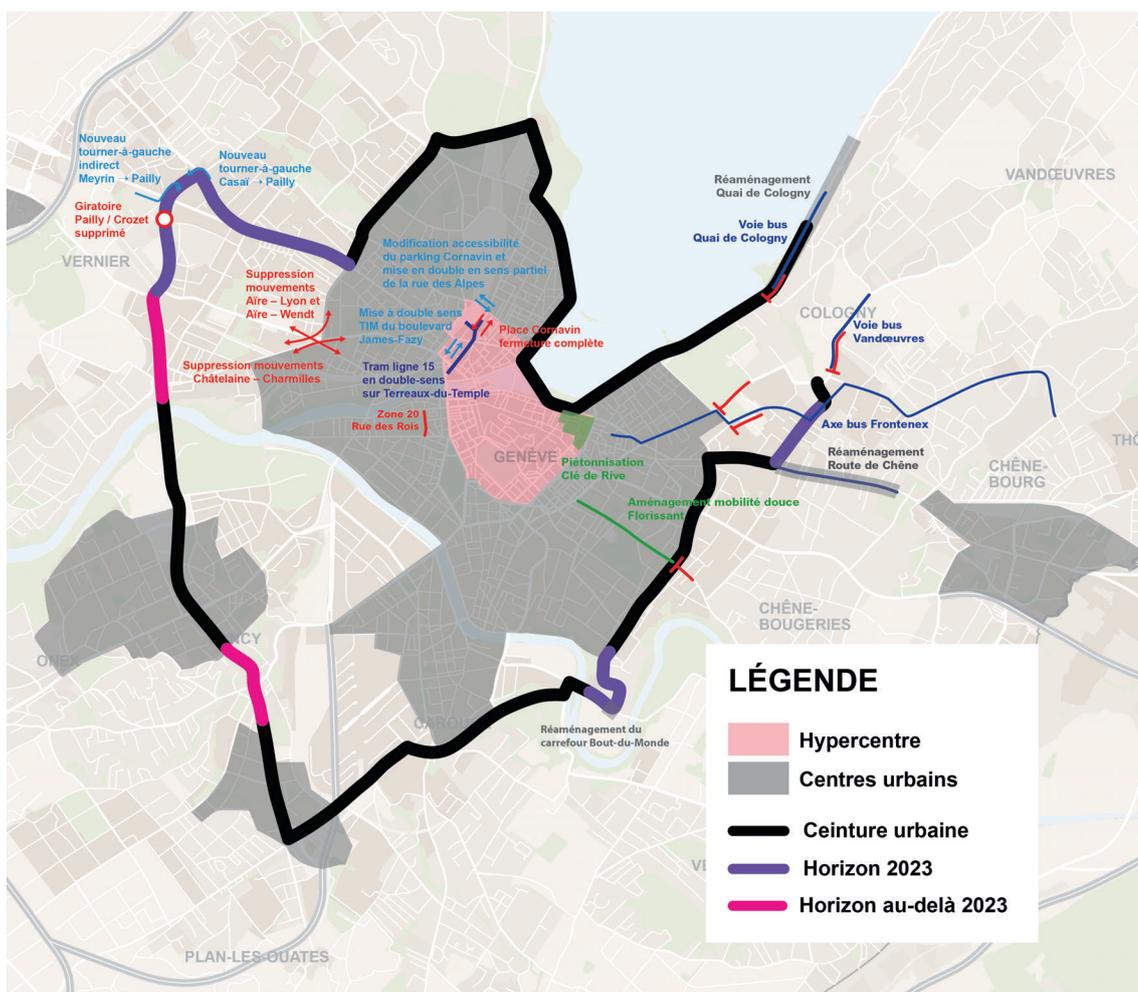
Concrètement, à la fin du premier semestre 2021, le U lacustre sur les quais du Mont-Blanc et Wilson sera mis en service. De façon concomitante, une nouvelle stratégie de régulation sera déployée sur l'axe Nations-Charmilles, accompagnée de quelques mesures d'aménagement comme la suppression du giratoire Motta/Dunant. Sur cet axe, les aménagements en faveur des cycles seront, dès cette étape, également améliorés.

Horizon 2021



Par la suite, le Canton lancera les travaux dans le secteur Casai-Pailly-Meyrin, afin de finaliser la ceinture urbaine en rive droite à l'horizon 2023. Cette mise en service permettra d'apaiser l'hypercentre et le centre de la Ville de Genève, avec des mesures de restrictions de trafic plus particulièrement dans les secteurs Cornavin et Charmilles qui permettront par la suite l'aménagement d'espaces publics de qualité.

Horizon 2023 et au-delà



Projet d'amélioration de la ceinture urbaine au niveau du pont de Lancy

En date du 11 novembre 2020, le Conseil d'Etat a adopté à l'intention du Grand Conseil un projet de loi (PL 12814) ouvrant un crédit d'études de 5'800'000 francs en vue de la requalification multimodale de la ceinture urbaine dans le secteur du pont de Lancy, dans le cadre de la mise en œuvre de la LMCE.

La ceinture urbaine doit disposer d'une capacité et d'une fluidité suffisante pour permettre au trafic routier de contourner le cœur d'agglomération, tout en assurant l'efficacité des transports publics et la sécurisation des mobilités douces. Supportant un flux quotidien de près de 40'000 véhicules, la portion de cette ceinture comprenant le pont de Lancy et le carrefour entre la route du Pont-Butin, l'avenue des Communes-Réunies et la route du Grand-Lancy figure comme l'un des points de congestion principaux du réseau routier. Les conditions dégradées de circulation prêteritent également la progression des transports publics, dont un nombre important de lignes franchissent actuellement ce carrefour, en particulier la ligne 15 du tramway. Enfin, l'aménagement routier présente un déficit manifeste en matière de confort, de continuité et de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Fort de ce constat, la nécessité d'élaborer un projet ambitieux a rapidement été identifiée pour améliorer durablement les conditions de circulation dans ce secteur-clé.

L'étude préliminaire, démarrée en 2018, a permis de retenir (parmi de nombreux scénarios) et d'établir la faisabilité d'une variante d'aménagement prévoyant la dénivellation du trafic de transit et le réaménagement du domaine routier en surface de manière à prioriser les transports publics et les modes doux. Sur cette base, le PL 12814 a pour objectif de présenter un crédit d'étude pour établir l'avant-projet, le projet d'ouvrage et la demande d'autorisation de construire, de manière à pouvoir présenter par la suite un crédit de construction pour l'établissement du projet d'exécution et la réalisation de cet ouvrage, dont la mise en service est envisagée avant l'horizon 2030.

3.2 PACIFICATION ET SÉCURISATION (ZONES I / II ET TRAVERSÉES DE LOCALITÉ)

Les mesures rassemblées sous le thème « pacification et sécurisation » visent à mettre en œuvre les mesures de modération du trafic et de diminution des nuisances dans les quartiers situés dans l'hypercentre (zone I) et les centres urbains (zones II), ainsi qu'à sécuriser les traversées de localité qui accueillent un trafic pendulaire important. Lesdites mesures se concrétisent principalement :

- **dans la zone I :** par un objectif global de vitesse à 30 km/h qui concerne les axes routiers principaux, ainsi que par la création dans les quartiers de zones piétonnes, de zones de rencontre (20 km/h) ou de zones à trafic limité (zones 30 ou zones avec restriction d'accès);
- **dans les zones II :** essentiellement par la création de zones 30 dans les quartiers;
- **en dehors des zones I et II :** par des abaissements de la vitesse à 30 km/h dans les traversées de localité. Parmi ces dernières, Versoix, Bellevue, Collex-Bossy, Russin, Soral, Avusy, Bernex, Satigny, Choulex, Cologny, Meinier, Puplinge, Anières et Hermance peuvent être citées à titre d'exemple.

Vitesse dans les zones I, II et traversées de localité selon la LMCE

TYPOLOGIE LMCE	MESURES
ZONE I AXES STRUCTURANTS (Chantepoulet, J-Dalcroze, etc.)	
ZONE I QUARTIERS (St-Gervais, Cité, etc.) (Zones piétonnes réservées)	   
ZONE II QUARTIERS (St-Jean, Champel, Jonction, etc.)	 
TRAVERSÉES LOCALITÉS (Versoix, Russin, Soral, Cologny, Hermance, etc.)	 

L'objectif fixé dans la feuille de route est de mettre en œuvre la réduction de vitesse à 30 km/h sur la zone I ainsi que de mettre en œuvre dans les zones I et II le maximum de zones 20 et 30 que les communes concernées sont en mesure d'aménager d'ici à fin 2023. Il en va de même pour les traversées de localité.

Dans les cas où des projets d'aménagement concernant les zones 20/30 ne seraient pas prêts dans les temps, il sera alors proposé aux communes concernées des prises d'arrêtés de circulation transitoires visant à mettre les axes routiers des quartiers concernés à 20, respectivement à 30 km/h.

A noter également que l'issue du projet majeur de piétonnisation prévu sur la rive gauche en lien avec la réalisation du parking Clé de Rive dépend du résultat du scrutin municipal qui aura lieu le 7 mars 2021, suite à un référendum.

De nouvelles compétences communales sur les réseaux de quartier

Par ailleurs, il est important de relever l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2021 des compétences communales sur le réseau de quartier non structurant. En application de la loi 12268, les communes gèrent à présent la réglementation impliquant des signaux prescriptifs, la réalisation des marquages routiers et la gestion des chantiers en appliquant les procédures habituelles (enquête publique, arrêté, directive, etc.).

Cornavin: un futur pôle d'échanges de qualité

Pour accueillir la future extension souterraine de la gare principale de Genève à l'horizon 2030, la Ville et le Canton ont mené des réflexions conjointes dès 2014 afin de réaménager l'ensemble du pôle de Cornavin. La Ville a ainsi lancé en 2016 avec le soutien du Canton un mandat d'études parallèles (MEP) sur les

espaces publics dont le lauréat a été choisi en avril 2018. Depuis lors, la Ville a rédigé un plan directeur de quartier (PDQ) qui vient d'être approuvé par le Conseil municipal avant de l'être par le Conseil d'Etat.

Les projets issus du MEP et de son image directrice entrent maintenant en phase opérationnelle d'avant-projet. Plusieurs partenaires sont directement impliqués par le projet du pôle Cornavin: le Canton pour l'adaptation de la ligne 15 de tramway en double sens sur la rue des Terreaux-du-Temple, la société Parking Place Cornavin SA (PPCSA) pour l'adaptation du parking Cornavin et la Ville pour le réaménagement des espaces publics. Fin 2020, la Ville a attribué le mandat pour les espaces publics de la place Montbrillant, suite à un concours.

En 2021, une première étape verra la fermeture de la place de Montbrillant au trafic individuel motorisé et de la place de Cornavin dans le sens nord-sud. Cela sera rendu possible grâce à la mise en service préalable de la première étape de la ceinture urbaine en rive droite qui accueillera le trafic automobile transitant par ce pôle d'échange. Planifiée à 2023, c'est la totalité de la place de Cornavin et de la rue Terreaux-du-Temple qui sera dévolue aux transports publics et à la mobilité douce avec la mise en service complète de la ceinture urbaine en rive droite. Le trafic automobile circulera alors en double sens sur le boulevard James-Fazy et la sortie du parking de Cornavin se fera exclusivement du côté de la rue de Lausanne, la rue des Alpes étant placée en double sens partiel pour assurer le lien entre le parking et la rive gauche.

En adéquation parfaite avec la LMCE, qui prescrit la création de pôles d'échanges garantissant des transbordements de qualité, sécurisés et si possible piétonnisés, la réorganisation du pôle de Cornavin revêt une importance fondamentale pour la pacification de l'hypercentre.

Extension prévue des zones II à l'horizon 2022

Le fort dynamisme du canton se traduit par une évolution rapide de son territoire, ce qui amène le département des infrastructures à proposer l'extension des limites des zones II définies dans la loi.

Rappelons que cette classification en zone II fixe pour objectifs de réduire le trafic de transit, de garantir la fluidité sur les axes structurants et d'aménager des axes en faveur des mobilités douces dans des secteurs d'une certaine densité urbaine.

Depuis 2016, de nombreuses réflexions relatives aux extensions et densifications urbaines ont été menées. Certaines études ont démontré la nécessité de pacification soit en traversée de villages, soit en faveur d'une mise en cohérence plus poussée avec les zones urbaines déjà identifiées ou celles planifiées. Ainsi, il apparaît pertinent d'ajouter certaines traversées de village, soit pour des raisons d'uniformité avec le bâti existant, soit en relation avec de nouveaux projets de transports collectifs et de mobilité douce, ou encore de sécurité routière (Bellevue, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Plan-les-Ouates, etc.). Afin de renforcer cette cohérence, certains secteurs densément urbanisés de ces communes nécessitent ainsi un traitement en zone II.

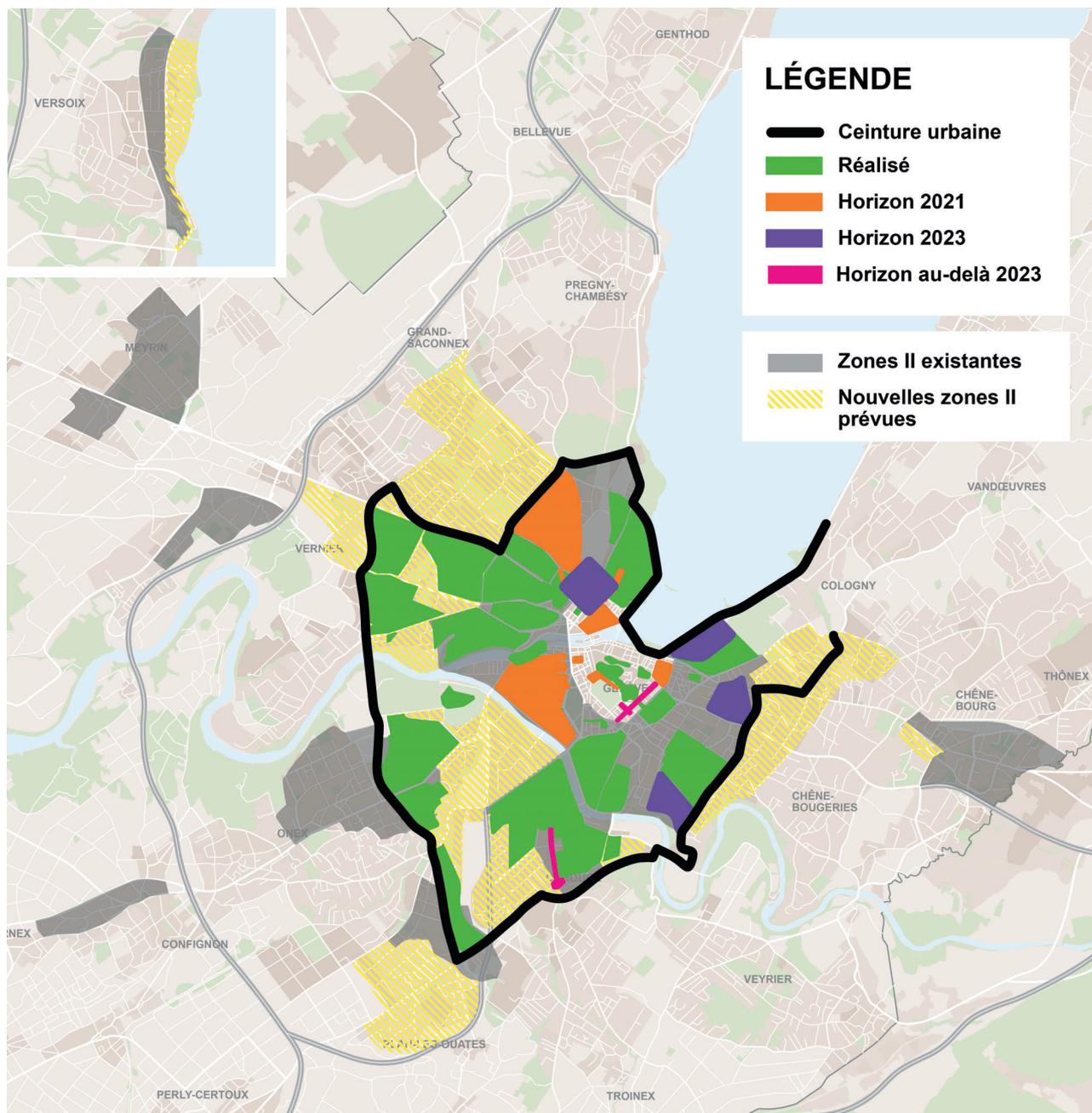
Concrètement et pour exemple, la zone urbaine est étendue entièrement à l'intérieur de la ceinture urbaine incluant le quartier de Praille-Acacias-Vernets (PAV), les abords des gares de Lancy-Pont-Rouge et de Lancy-Bachet, ainsi que les quartiers de Concorde, Vieusseux/Franchises.

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

Pour les quartiers à fort développement, comme la Grabelle, Grange-Canal, Chevillarde, l'Étang ou les Cherpines, la réalisation de nombreux plans localisés de quartiers (PLQ) rend nécessaire la mise en œuvre de mesures de pacification et de sécurisation des modes doux, entraînant également un classement en zone II.

Ce projet d'extension des zones II sur le territoire du canton sera porté par le futur PARR, en cours d'élaboration, qui sera soumis aux instances cantonales exécutives et législatives à l'horizon fin 2021. Il fera au préalable l'objet d'une consultation auprès des communes concernées.

Mesures de pacification à l'intérieur de la ceinture urbaine



NB: les cartes à l'échelle des régions du canton sont disponibles dans le catalogue des mesures LMCE.

3.3 DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DOUCE

Les mesures rassemblées sous le thème de la « mobilité douce » visent à mettre en œuvre notamment dans les zones I et II des axes aménagés favorisant l'usage du vélo, de même que des aménagements en faveur des piéton-ne-s permettant de se déplacer de façon rapide et sécurisée.

Faire de la marche et du vélo un pilier de la mobilité genevoise

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. Grâce à 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.

Dès lors, que ce soit pour parcourir le dernier kilomètre séparant son logement ou son travail d'une gare ou pour l'ensemble des déplacements quotidiens ou de loisirs, la mobilité douce sous toutes ses formes (le vélo, le vélo à assistance électrique, la marche, de même que les nouvelles formes de mobilité actives) devient toujours plus attractive en tant qu'alternative à la voiture. Ces modes de déplacement vont bénéficier de la mise en œuvre de la LMCE grâce à 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 piéton-ne-s et des cyclistes et de leur offrir des parcours attractifs.

Le Plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023, adopté le 19 août 2020 par le Conseil d'Etat, est l'outil de planification de ces infrastructures qui seront mises en place en priorité pendant cette législature dans l'optique de créer à terme un véritable réseau pour les modes doux structuré, continu et sécurisé, tel que voulu par la LMCE.

En complément des aménagements, les cyclistes doivent bénéficier d'une offre de stationnement adaptée aux besoins locaux, ceci par le biais du développement de l'offre de places vélo en ouvrage dans les secteurs à forte fréquentation (vélostations et parkings vélos sécurisés), ainsi qu'en surface dans le centre de l'agglomération.

De nouvelles perspectives pour le centre

L'assouplissement de la loi sur la compensation du stationnement offre de nouvelles perspectives pour l'aménagement d'itinéraires dévolus aux piéton-ne-s et aux cyclistes.

Les enjeux sont majeurs au centre-ville, du fait que 41% de la population de la Ville de Genève ne possède pas de voiture et que 70% du total des déplacements en ville font moins de 5km. Dans cette perspective, le Canton souhaite réaliser d'ici à la fin de la législature, en collaboration avec les communes concernées, plusieurs axes dévolus aux piéton-ne-s et aux vélos. Cela sera fait dans la continuité des aménagements prévus et réalisés, dont les voies vertes genevoises et les travaux de la taskforce vélo. Ces itinéraires permettront de proposer des liaisons sécurisées et performantes pour relier les différents pôles d'intérêt du canton.

Les schémas d'intention présentés ci-après devront être affinés en étroite collaboration avec les propriétaires des voiries concernées, à qui il reviendra de réaliser les aménagements.

Ces « lignes de désir » seront ainsi développées ultérieurement sous forme de variantes, dont la pertinence, la faisabilité et les conditions de mise en œuvre seront analysées en vue de retenir des projets définitifs.

Schéma d'intention pour les cyclistes

En complément des axes définis par la taskforce vélo Canton-Ville, dont les trois itinéraires permettent de faire le lien entre les principales gares du Léman Express, les pénétrantes cyclables et la voie verte d'agglomération, il est prévu de travailler sur plusieurs liaisons d'importance que sont la continuité de la voie verte de Pregny-Chambésy en direction de la gare de Sécheron, la tangentielle entre Sécheron et la Jonction, ainsi que les liaisons entre la Jonction, Plainpalais, la rue du Stand, Bel-Air et Rive.

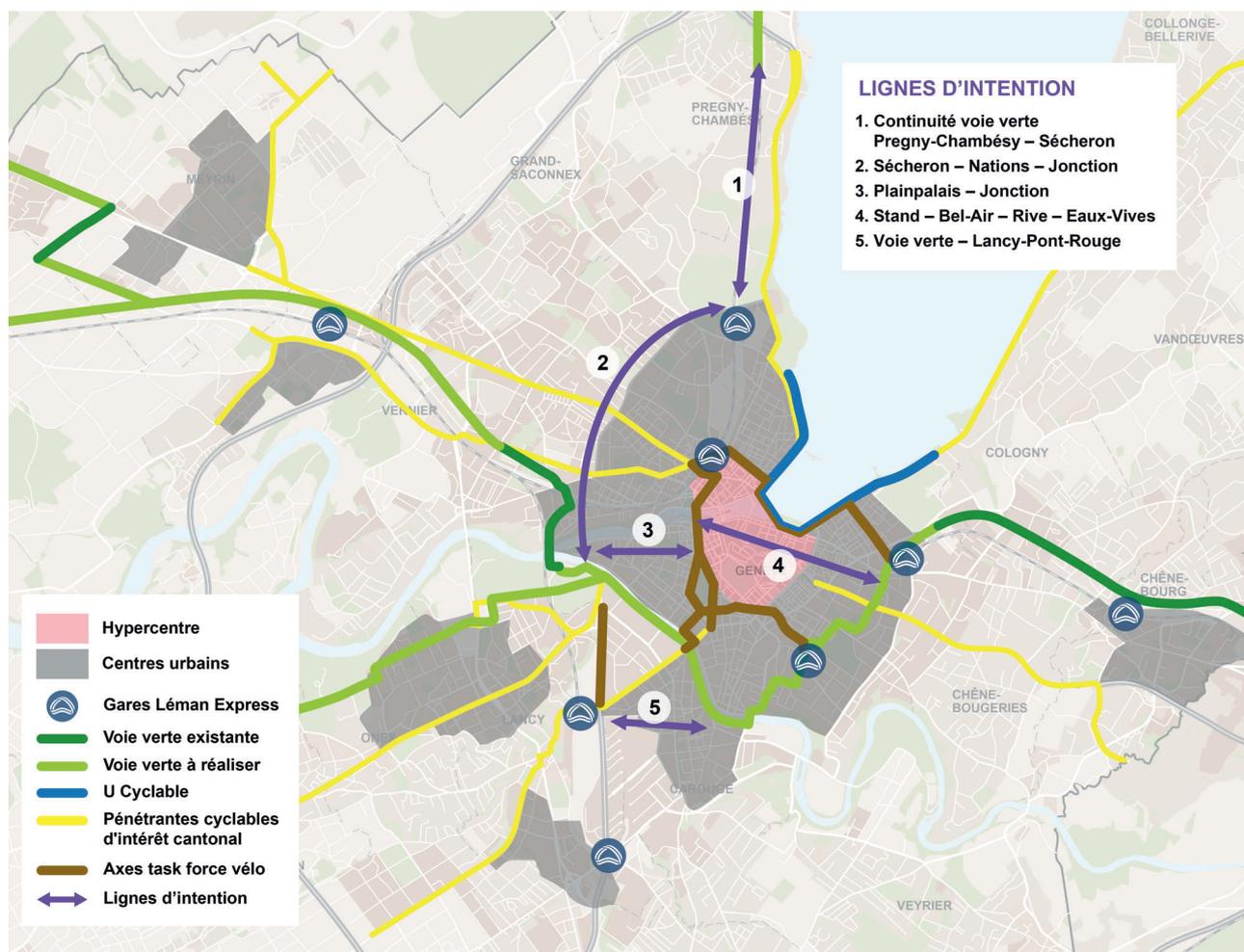
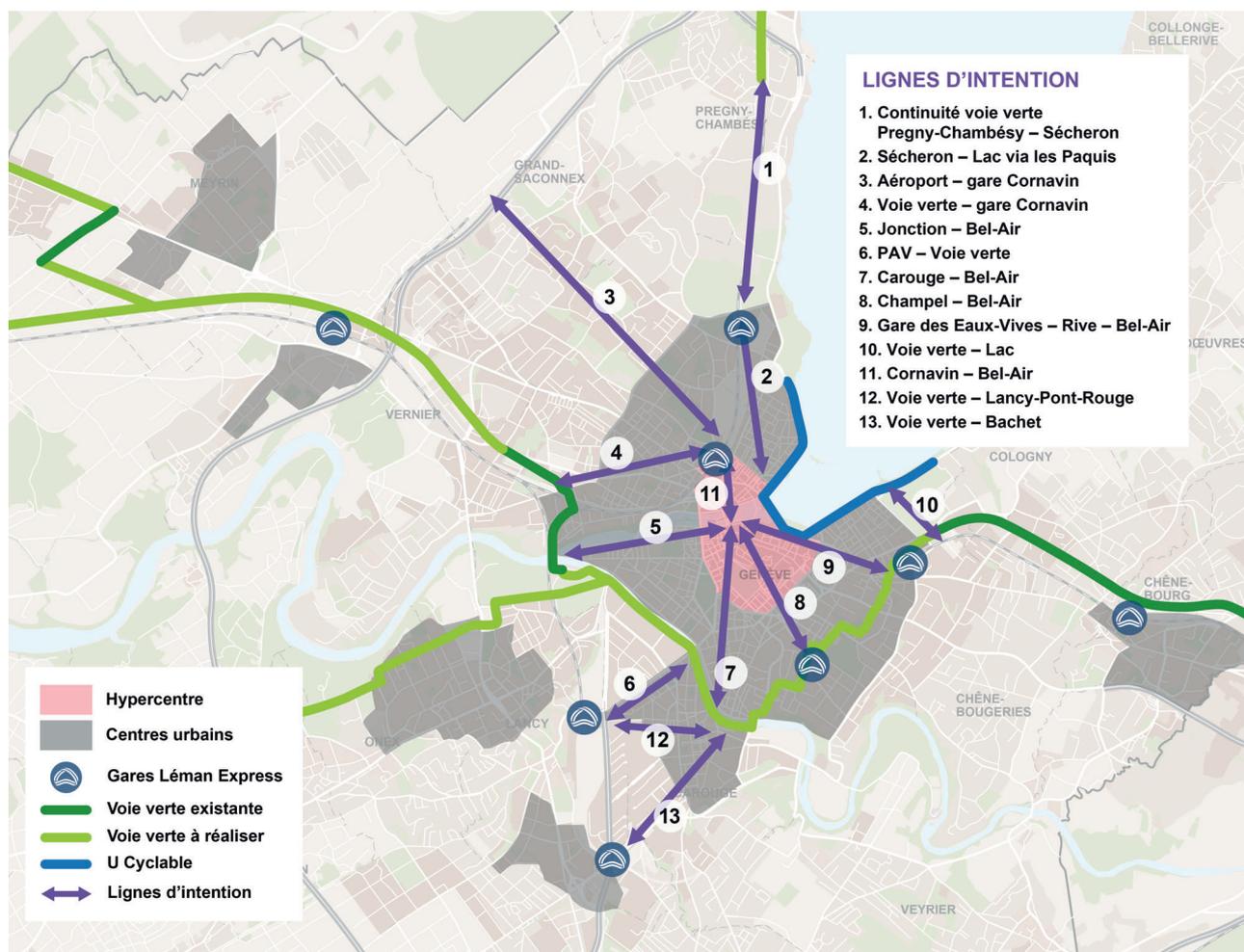
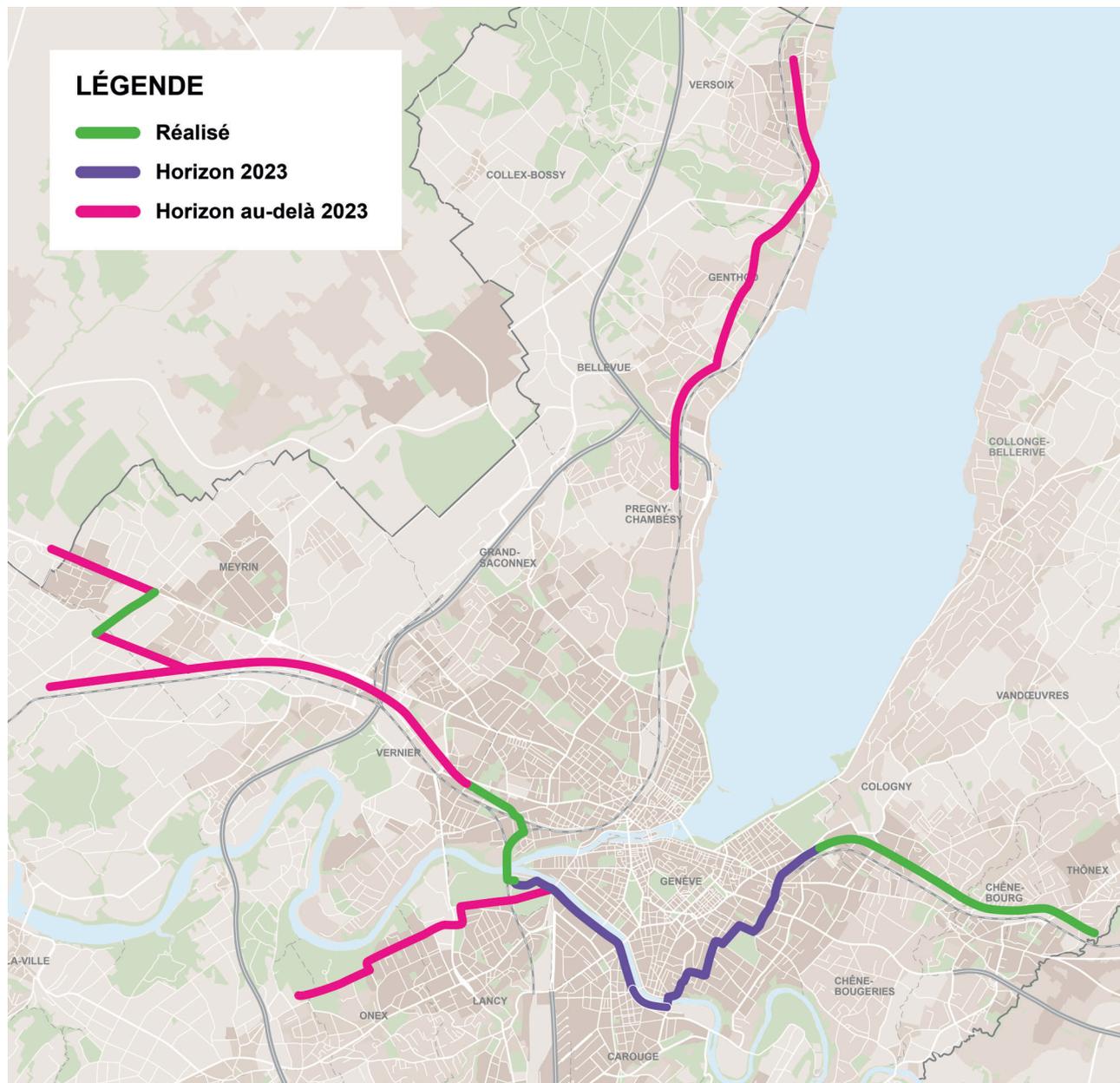


Schéma d'intention pour les déplacements piétons

La réflexion pour les déplacements piétons s'appuie quant à elle sur un maillage permettant de relier non seulement les principales gares du Léman Express, mais également 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, ceci en s'appuyant largement sur les pôles d'échange de Bel-Air et de Cornavin.



Horizons de réalisation de la voie verte d'agglomération



3.4 TRANSPORTS COLLECTIFS: AMÉLIORATION DE LA VITESSE COMMERCIALE

Les mesures rassemblées sous le thème des « transports collectifs » visent à mettre en œuvre la priorisation des transports collectifs dans les zones I et II et à renforcer leur attractivité par des temps de parcours plus courts.

L'amélioration des vitesses commerciales et la fiabilisation des temps de parcours sont des objectifs clairement exprimés dans le Plan d'actions des transports collectifs 2020-2024, d'autant plus qu'ils sont générateurs d'économies. En effet, améliorer la fiabilité et la régularité des temps de parcours permet :

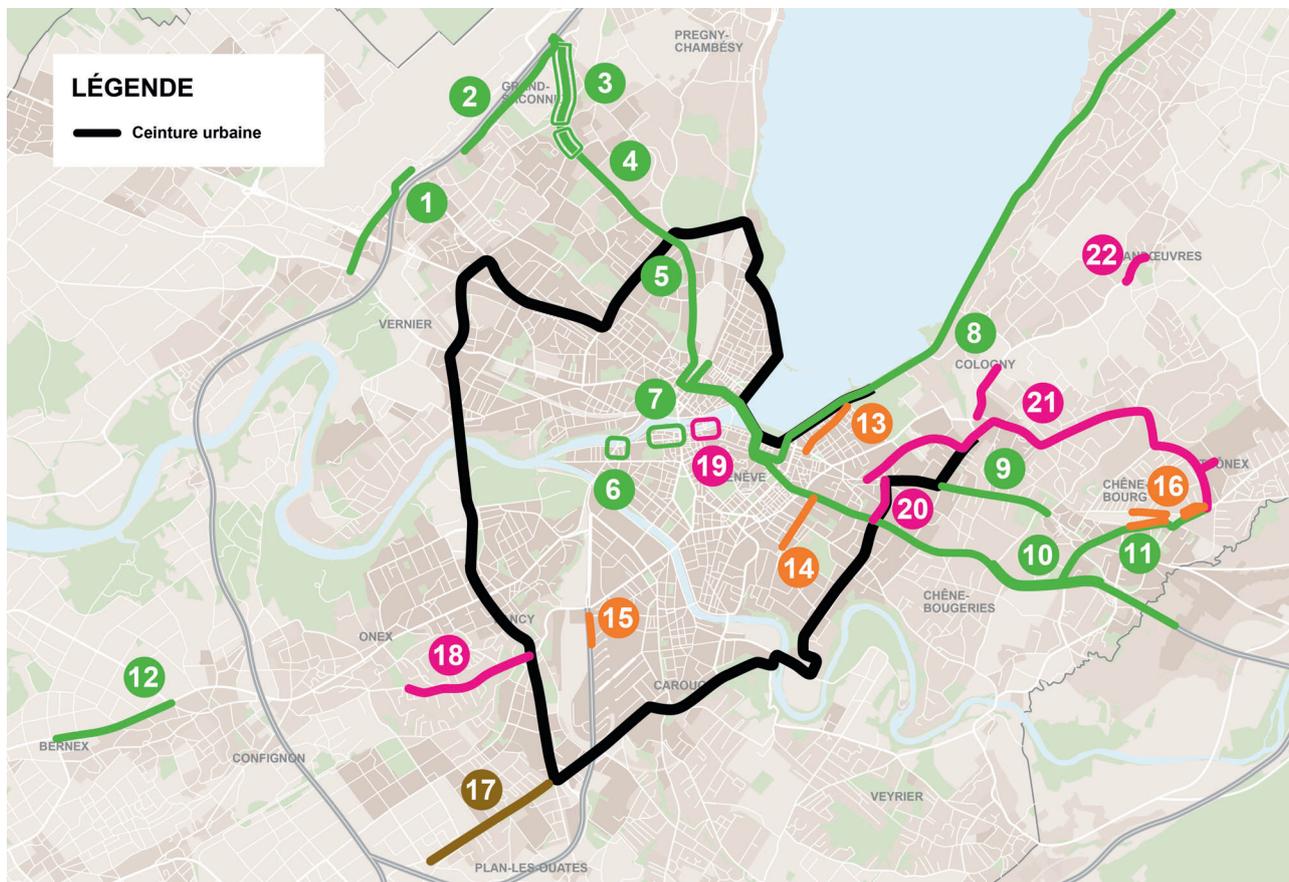
- d'augmenter l'attractivité des TC pour les usager-ère-s en garantissant les correspondances et en réduisant le temps de déplacement ;
- de réduire les frais d'exploitation à charge de la collectivité.

La progression des lignes de transports publics est régulée grâce à l'aménagement de sites propres ou de voies bus et grâce aux systèmes de priorité aux carrefours à feux, qui favorisent la progression des véhicules dans la circulation.

En ce sens, la LMCE et la stratégie de régulation contribuent largement à l'atteinte de ces objectifs en priorisant les transports collectifs sur des axes ou dans certaines zones.

Un groupe de travail, composé de l'Office cantonal des transports (OCT), des Transports publics genevois (TPG) et de communes (au cas par cas), travaille depuis 2010 sur cette thématique d'amélioration de façon continue, en proposant des mesures constructives légères (par exemple pose de balises), des adaptations correctives en termes de régulation des feux ou encore des projets d'aménagement plus conséquents.

Mesures d'amélioration de la vitesse commerciale



Réalisé

- 1 Lignes 23, 28, 57 et Y : Route de Pré-Bois
- 2 Mise en service de la ligne express V+
- 3 Lignes 5, 5+, F et 28 : Route de Ferney
- 4 Mise en service d'une voie bus dynamique : Route de Ferney
- 5 Mise en service de la ligne express 5+
- 6 Progression des lignes TPG : Rue des Deux-Ponts
- 7 Tram 14 : Quai du Rhône
- 8 Mise en service de la ligne express G+
- 9 Trams 12 et 17 : secteurs Eaux-Vives / Helvétique et Chêne-Bougeries
- 10 Lignes 5 et 25 : Routes Blanche et de Malagnou
- 11 Mise en service la ligne express C+
- 12 Lignes K et J : Route de Chancy

Horizon 2021

- 13 Lignes 2, 6, E et G : Rue des Eaux-Vives
- 14 Fluidification TC : Rue de Contamines
- 15 Lignes 21, 43, D, J et K : Route des Jeunes
- 16 Aménagements dans le secteur Communaux d'Ambilly

Horizon 2022

- 17 Lignes 46 et D : Route de Saint-Julien

Horizon au-delà 2023

- 18 Ligne 43 : Route du Grand-Lancy
- 19 Interface transports publics à Bel-Air
- 20 Progression des lignes TPG : Avenue de l'Amandolier
- 21 Amélioration TC sur l'axe Frontenex
- 22 Progression de la ligne 33A à Vandoeuvres

3.5 RÉGULATION DU TRAFIC

Les mesures rassemblées sous le thème de la «régulation du trafic» visent tout particulièrement à mettre en œuvre, au travers de la programmation des feux de signalisation, les priorités en termes de circulation des différents modes de transport définies dans la LMCE. Cela concerne la ceinture urbaine, les axes pénétrants, structurants et d'accessibilité ou les zones I et II. Ainsi, les principes de régulation et de gestion du trafic accompagnent une grande partie des actions prévues dans cette feuille de route.

D'une manière générale, les feux privilégieront les modes doux (déplacements à pied et à vélo) et les transports publics dans les centres urbains et dans l'hypercentre de Genève, tandis qu'ils donneront la priorité principalement aux transports individuels motorisés sur les pénétrantes et les axes structurants ou encore orienteront le trafic sur la ceinture urbaine en y assurant la fluidité requise.

Principes de régulation pour les transports collectifs en zones I et II

La priorisation des TC est prévue avec l'objectif ambitieux que 80% des véhicules TPG puissent franchir les carrefours sans arrêt ni ralentissement dans le but d'augmenter leur attractivité.

Il n'est pas possible d'arriver à un taux de 100% pour les 2 raisons suivantes :

1. quand deux véhicules TPG sont en conflit dans un carrefour, l'un des deux doit être arrêté ;
2. la priorisation des TC implique la rétention du trafic individuel motorisé (TIM), ce qui provoque un encolonnement des voitures. Lorsque les voies de circulation sont mixtes, les véhicules TPG sont alors bloqués dans les bouchons et dans les carrefours, qui pourraient être encombrés.

Principes de régulation pour la mobilité douce en zones I et II

Dans le cadre de la mobilité douce, il convient de distinguer les progressions piétonnes et cyclistes.

Pour les cyclistes, il s'agit d'ajouter des boîtes à feux spécifiques pour les vélos. Lors des encolonnements de véhicules, ceux-ci sont arrêtés au feu rouge précédent pour ne pas encombrer les carrefours. Lors de ces arrêts, le feu destiné aux vélos sera mis au vert.

En complément, une nouvelle disposition légale permet depuis le 1^{er} janvier 2021 aux cyclistes de tourner à droite lorsque le feu est rouge, ceci aux carrefours dûment identifiés par une plaque complémentaire posée à côté du feu de signalisation. Cette nouvelle possibilité n'est autorisée qu'en présence de différents critères assurant la sécurité (notamment présence d'un sas cycliste et une place suffisante pour accéder à la tête de file). Cette mesure a pour objectif de fluidifier le trafic cycliste, mais également le trafic automobile qui n'est plus gêné par les vélos au démarrage. Une première série de feux (105 carrefours équipés), ne nécessitant aucune modification autre que la pose du panneau, a été autorisée dès janvier 2021 par le Canton. Des études sont actuellement en cours afin d'analyser quels autres mouvements pourraient être autorisés ultérieurement moyennant des aménagements, qui seront réalisés en coordination avec les propriétaires des fonds concernés.

De nombreux passages pour piéton-ne-s ont des temps d'attente trop longs. Ceux-ci seront diminués pour offrir des traversées plus rapides, facilitées et selon les lignes de désirs des personnes se déplaçant à pied. Ces dernières doivent en effet pouvoir bénéficier d'une onde verte sur 2 traversées consécutives d'un même carrefour en certains endroits.

Il est toutefois difficile de formuler un objectif de temps d'attente minimal, car cela dépend des charges du trafic individuel motorisé (TIM) et des TC.

Cette priorisation TC et modes doux en termes de régulation pourra impliquer, en fonction de la matrice qui définit la distribution du temps vert et des charges multimodales, une diminution des capacités TIM, selon la localisation du carrefour, jusqu'à un maximum de 10 à 25%. Cette situation peut en effet se présenter en zones I et II, à proximité par exemple d'un pôle d'échange où circulent de nombreux véhicules TC et des piéton-ne-s.

Principes de régulation pour les TIM

Les feux de signalisation ont un rôle essentiel à jouer dans l'orientation et le maintien du trafic de transit sur les axes structurants et la ceinture urbaine. Au moyen d'un jalonnement adapté (avec logo ceinture urbaine) et d'une mise en œuvre de panneaux d'orientation, il s'agit ici de guider les TIM vers des itinéraires évitant les centres urbains et l'hypercentre de Genève en y offrant des temps de vert plus importants. Les conducteurs devront s'habituer à de nouveaux itinéraires, qui seront parfois plus longs en termes de distance, mais plus rapides en matière de temps de parcours. Grâce à ce principe, l'ensemble des usagères et usagers de la route bénéficiera de la mesure: les véhicules privés et professionnels, ainsi que les transports collectifs rouleront mieux sur les grands axes périphériques.

Les principes de régulation décrits ci-avant sont mis en œuvre progressivement depuis 2017 grâce à la rénovation des équipements de la signalisation et en accompagnement des aménagements réalisés par les propriétaires fonciers, notamment sur le U Lacustre. On peut mentionner aussi le remplacement du giratoire sur l'avenue Giuseppe Motta par des feux de signalisation, prévu en 2021, ce qui permet de prioriser le trafic sur la ceinture urbaine et non le transit à travers les quartiers résidentiels.

Une nouvelle stratégie de régulation nécessaire pour concrétiser la LMCE

L'OCT déploie progressivement un ambitieux programme de modernisation des outils de gestion du trafic. L'utilisation des nouvelles technologies, couplée à une adaptation des panneaux routiers, participe à la réorganisation en profondeur de la circulation dans le canton. Le dispositif bénéficie à l'ensemble des usager-ère-s de la route.

Pour ce faire, parallèlement à la LMCE, le Grand Conseil a voté en 2016 la loi PARR dotée d'une enveloppe de 50 millions de francs afin de moderniser la signalisation lumineuse (40% des feux devenus vétustes), adapter les panneaux de signalisation directionnelle et créer une centrale de régulation du trafic (CRT) regroupant l'OCT, les TPG et la Police cantonale.

Active depuis décembre 2017, la CRT s'est dotée depuis décembre 2019, d'une Unité Mobilité (Umob), qui permet de gérer les encombrements, fortement nuisibles à la fluidité du trafic, lors d'événements imprévisibles (accident de la circulation par exemple). Cette unité, composée d'agents de circulation, œuvre les jours ouvrés de 6h30 à 20h permettant ainsi une forte réactivité pour limiter les bouchons.

En outre, l'Infomobilité (service d'information en temps réel), destiné à informer les usager-ère-s de la route sur les indices de fluidité du trafic sur les grands axes routiers de notre canton et les événements péjorant cette fluidité (accidents, chantiers, manifestations, etc.), a été entièrement optimisé au printemps 2019.

L'information aux usager-ère-s de la route sera complétée, dès fin 2021, par l'installation de panneaux à messages variables. Cette nouvelle signalétique électronique sera disposée à proximité des jonctions autoroutières et de la ceinture urbaine et délivrera des informations identiques à l'Infomobilité. Ces panneaux fourniront les indices de fluidité des grands axes routiers et indiqueront les événements

perturbant le trafic en proposant des itinéraires de déviation.

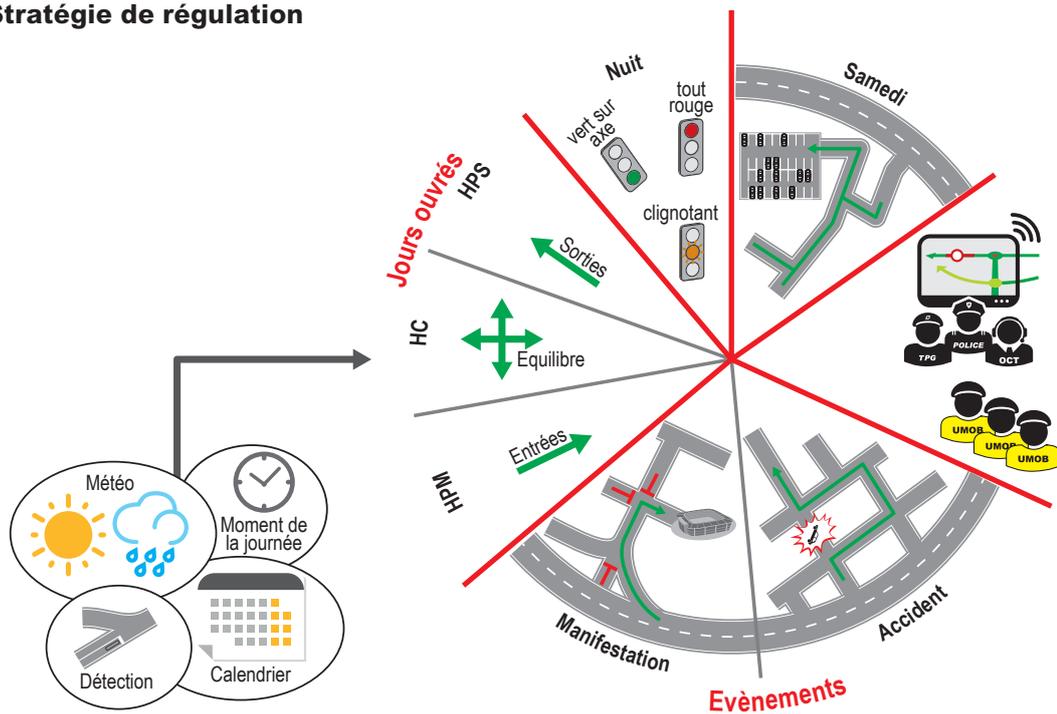
Ces dispositifs participent à la mise en place d'une stratégie de gestion de la mobilité, souple et capable de s'adapter aux flux de circulation, indispensable à la mise en œuvre de la LMCE.

Une gestion adaptative de la circulation

Progressivement, les feux sont ainsi programmés par secteurs géographiques de taille variable, où chaque carrefour communique avec les autres. Depuis 2018 et la rénovation des

premiers équipements de la signalisation lumineuse, le dispositif permet d'affiner au mieux la régulation. Par exemple, quand les capteurs détectent une surcharge de trafic sur un carrefour, la signalisation est ajustée automatiquement en conséquence, afin d'empêcher au maximum les bouchons de se former. Ainsi, le feu est mis au vert en aval pour vider la colonne de véhicules ou alors ce sont les véhicules en amont qui sont arrêtés au feu rouge pour éviter de saturer le réseau routier par des encombrements de carrefours. Par ailleurs, le samedi, le dispositif permettra d'absorber en partie les flux de voitures convergeant vers les centres commerciaux.

Stratégie de régulation



3.6 RÉSEAUX ROUTIERS PÉNÉTRANTS ET STRUCTURANTS

Les mesures rassemblées sous le thème des «réseaux routiers pénétrants et structurants» visent tout particulièrement à mettre en œuvre des axes routiers pour chacun des grands couloirs de déplacement de l'agglomération dans l'optique de maîtriser et canaliser le trafic entrant dans le canton. Il s'agit de favoriser le transfert modal et l'intermodalité en permettant d'accéder aux différents parcs-relais P+R du canton et de sa région, ainsi qu'aux parkings situés en périphérie des centres urbains ou à proximité, pour ce qui concernent les visiteuses et les visiteurs.

Le 4 juillet 2021, l'inauguration de l'extension du tram 14 jusqu'à Bernex-Vailly permettra de mettre en œuvre cette stratégie sur la pénétrante que représente la route de Chancy.

De même, lorsque la route des Nations sera mise en service en 2023, la route de Ferney sera réduite en capacité pour le trafic individuel motorisé au profit de la construction de l'extension du tram 15 de la Place des Nations vers le Grand-Saconnex (Tram des Nations), puis Ferney, tout en préservant l'environnement naturel avoisinant. Le transit en sera donc exclu. A relever ici que sur cette pénétrante transfrontalière, le principe de la LMCE visant à favoriser le transfert modal a d'ores et déjà été mis en application grâce à l'installation de voies bus supplémentaires. En particulier, une voie bus dynamique a été réalisée en 2020, accompagnée d'un renforcement des capacités du P+R 47, qui deviendra un pôle de transbordement majeur à l'horizon de l'inauguration du Tram des Nations.

Mesures de contrainte sur les petites douanes du canton

Les mesures de contrainte sur les petites douanes, en proie à un trafic de transit transfrontalier en augmentation ces dernières années, ont pour objectif de canaliser le trafic individuel motorisé sur le réseau structurant et de favoriser le transfert modal sur un mode de transport plus vertueux.

Rhône-Arve

Suite à la signature de la lettre d'intention le 23 janvier 2018 entre le Canton, les communes d'Avusy, Chancy, Perly-Certoux et Soral ainsi que les autorités françaises représentées par la Préfecture de Haute-Savoie, le Conseil départemental de Haute-Savoie, le Pôle métropolitain du Genevois français, la Communauté de commune du Genevois, les communes de Saint-Julien-en-Genevois, Valleiry et Viry, des objectifs ambitieux de réduction de trafic ont été fixés, soit moins 20% fin 2019 et moins 50% fin 2022. Après avoir créé deux lignes de transports publics (lignes 62 Collonges-Bachet et 63 Viry-P+R Bernex) et un P+R à Viry, de nouvelles mesures seront prises d'ici à la mi-2021. Elles visent à développer le covoiturage et à inciter le trafic TIM à se rabattre sur la douane de Bardonnex par la mise en place de feux de régulation dissuadant les autosolistes et la mise en place d'un axe réservé pour les passagers des bus et les covoitureurs.

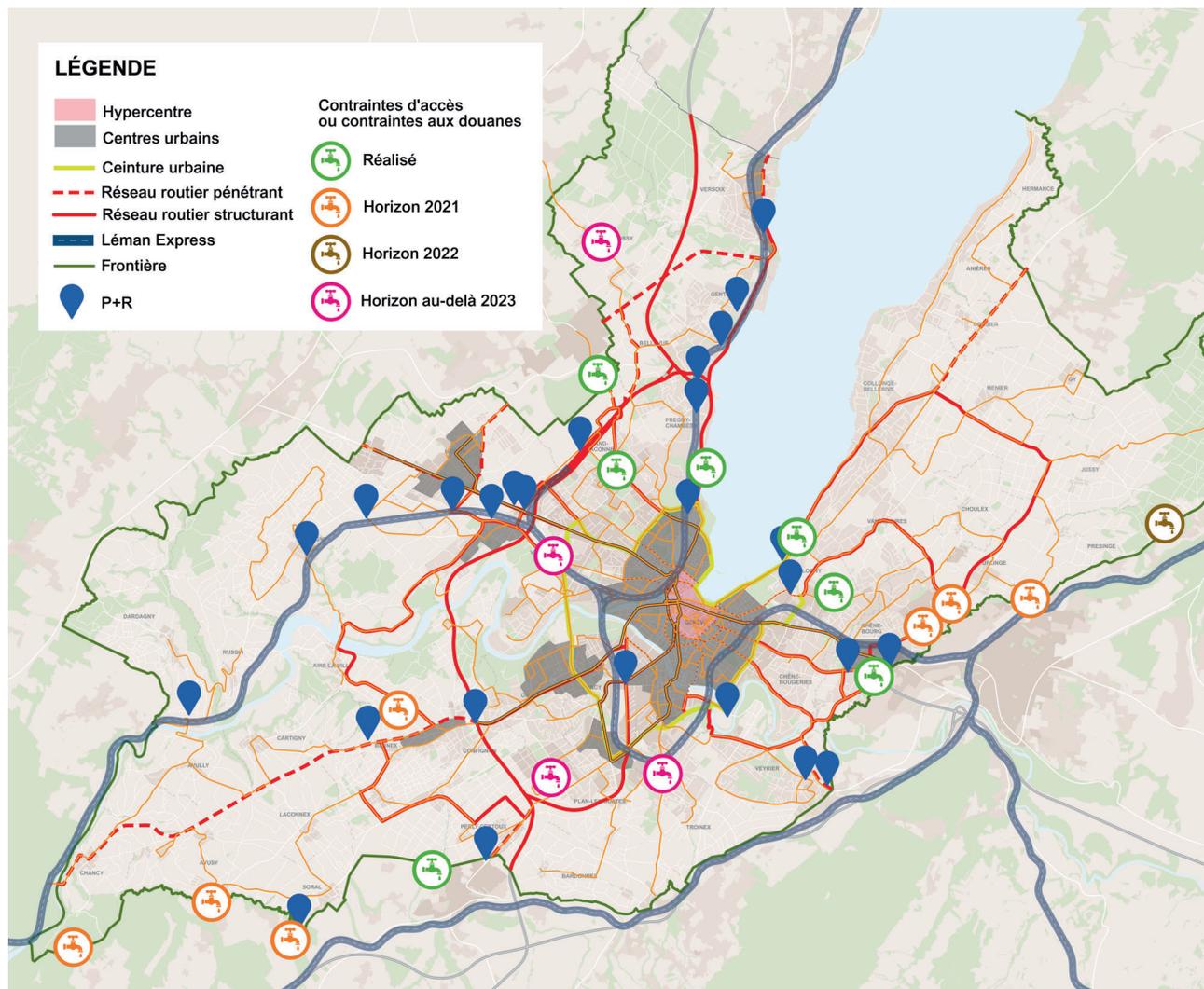
Arve-Lac

Une démarche dans la région Arve-Lac est en cours avec les partenaires franco-suisses concernés afin d'inciter à une utilisation maximale du Léman Express, en adaptant le cas échéant les horaires d'ouverture de certaines douanes et en mettant en œuvre les mesures d'accompagnement prévues dans le cadre du développement des Communaux d'Ambilly. Des actions plus ciblées pour éviter le passage par certains villages sont aussi à l'étude.

Rive droite

Une démarche de la Rive droite sera proposée aux communes suisses et aux autorités françaises pour mettre en place une stratégie de maîtrise du trafic sur les petites douanes en s'appuyant sur les développements des transports collectifs et des infrastructures de mobilité douce du secteur.

Contrôle d'accès et contraintes aux douanes



3.7 STATIONNEMENT ET MESURES POUR LES ENTREPRISES ET LE TRANSPORT PROFESSIONNEL

En application de la LMCE, il est nécessaire de réduire fortement le trafic automobile pendulaire pour favoriser non seulement les habitant-e-s et les visiteur-se-s, mais également le transport professionnel en limitant les bou-chons.

L'accès aux petits commerces doit en outre être développé et l'offre en places de livraison doit par ailleurs être suffisante.

La politique du stationnement représente dès lors un moyen essentiel pour atteindre ces objectifs.

LIBÉRER DES PLACES DE STATIONNEMENT AU PROFIT DES HABITANT-E-S ET DES VISITEUR-SE-S

Une nouvelle stratégie globale du stationnement

Afin de favoriser le report modal (en particulier des pendulaires) et privilégier les habitant-e-s, l'Etat a adopté une nouvelle politique de stationnement visant à agir sur ses propres parkings (hors P+R).

La première mesure consiste à réduire le nombre de pendulaires, dans les parkings contrôlés par l'Etat, dans le centre et l'hypercentre. 1'880 abonnés sont concernés, dont 616 employés de l'Etat. Dès 2021, pour obtenir un abonnement, il faudra remplir certains critères: handicaps, horaires de travail décalés, personnel pénitentiaire en uniforme, covoitureurs sur site, voltigeurs DIP. Les places vacantes seront affectées prioritairement aux habitant-e-s et aux visiteur-se-s.

La seconde mesure concerne l'adaptation de la politique tarifaire, qui concerne près de 7'700 places propriété de l'Etat. L'objectif est d'offrir des tarifs mensuels plus attractifs pour les habitant-e-s, d'augmenter les tarifs dans le centre et l'hypercentre pour les autres usager-ère-s et de proposer également des tarifs avantageux pour les visiteur-se-s. Avec ces mesures de restriction pour les pendulaires, des places seront ainsi libérées pour les abonnements des habitant-e-s.

Ces nouvelles règles sont entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2021 et leur mise en œuvre s'échelonne tout au long de l'année 2021.

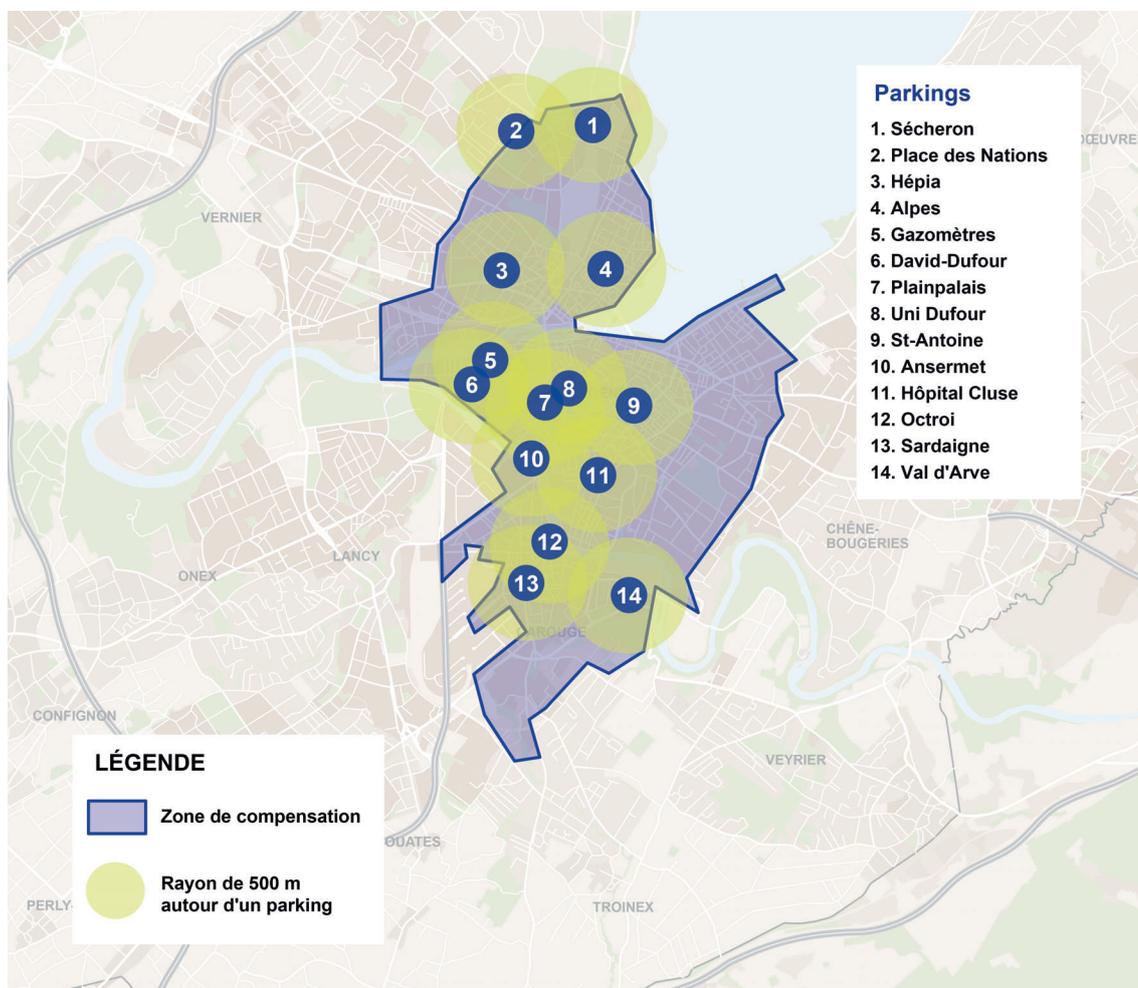
L'assouplissement de la compensation du stationnement

Pour rappel, les modifications de la LaLCR et de la LMCE, entrées en vigueur le 17 octobre 2020, visent un assouplissement des règles liées à la compensation du stationnement. Elles permettent ainsi d'augmenter les possibilités de compenser les places supprimées sur voirie dans les parkings à usage publics existants.

Les nouveaux critères d'éligibilité des parkings publics existants permettent désormais d'utiliser 14 parkings au lieu de 5 précédemment, offrant ainsi une meilleure couverture du territoire pour l'usage de la compensation. Le pourcentage de l'offre de référence utilisable par an dans ces parkings passe également de 0.5% (111 places) à 1.5% (334 places).

Parallèlement, mais toujours en matière de compensation, la modification apportée à la LMCE dans le cadre de la loi 12417 permet d'accélérer la mise en œuvre des mesures grâce à une meilleure utilisation de la dérogation prévue pour la compensation. En effet, les modalités de dérogation au principe de compensation sont désormais possibles pour des projets d'aménagement améliorant la « fluidité ou la sécurité » des différents modes de déplacements (au lieu de « fluidité et sécurité »).

**14 parkings et 1'724 places utilisables pour la compensation (chiffres 2020)
suite à la révision de la LaLCR**



NB: Sur la carte sont représentés uniquement les parkings gérés par la Fondation des parkings. D'autres parkings permettent également la compensation (Gérance immobilière municipale, Parkgest, etc.)

Une campagne de sensibilisation et de contrôle des deux-roues motorisés

Depuis 2014 et en particulier en 2019, des campagnes importantes de création de places deux-roues pour les motos et scooters ont été lancées, tant sur voirie qu'en ouvrage, dans les zones denses du canton (Ville de Genève et Carouge principalement).

L'accroissement conséquent du nombre de places (plus de 2'300 places dont 1'790 sur voirie et 550 en ouvrage rien que durant l'année 2019) permet ainsi de revoir les priorités en matière de contrôle du stationnement et notamment de faire respecter la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), qui interdit aux deux-roues motorisés de se parquer sur les trottoirs.

A cet effet, une campagne de sensibilisation à cette problématique sera lancée en 2021, en collaboration avec la Fondation des Parkings, campagne qui sera suivie par un renforcement des contrôles.

Une évaluation de la tarification des macarons et des modalités tarifaires des horodateurs

L'objectif de la nouvelle stratégie du stationnement décidée à fin 2020 étant notamment de réduire les flux d'automobilistes pendulaires dans les zones denses, au profit du stationnement des habitant-e-s et des visiteur-se-s dans les parkings de l'Etat, une étude complémentaire sera lancée quant à l'opportunité d'une révision de la tarification actuellement pratiquée en matière de macarons, tant pour le transport professionnel que pour les habitant-e-s, ainsi que de ses modalités (catégories, attribution, type de macarons). Cette analyse, qui comprendra un benchmark avec d'autres villes suisses, sera effectuée d'ici à la fin 2021 dans l'optique de mieux coller aux besoins des usager-ère-s, tout en tenant compte des bases légales existantes. Les périmètres et les modalités tarifaires concernant les horodateurs seront également évalués dans ce cadre.

Un nouveau plan d'actions du stationnement

Le plan directeur du stationnement, adopté par le Conseil d'Etat le 22 mars 2012, est décliné de manière opérationnelle au travers d'un plan d'actions.

Le premier plan d'actions du stationnement 2013-2019, adopté par le Conseil d'Etat le 18 mai 2016, est arrivé à échéance. Un nouveau plan est en phase d'élaboration pour la période courant jusqu'à 2025 avec une mise en oeuvre prévue en 2022.

Le but de ce futur plan d'actions est de disposer d'une feuille de route pluriannuelle en matière de stationnement, recensant les actions et objectifs que le Canton et ses partenaires devront mettre en place.

LIBÉRER LES AXES ROUTIERS AU PROFIT DE L'ÉCONOMIE

La suppression du trafic motorisé pendulaire et de transit indésirable au cœur de notre agglomération, de même que les mesures de report modal incitatives mises en place doivent permettre de libérer les axes routiers pour ceux qui en ont impérativement besoin, à savoir le transport professionnel et les entreprises.

Ci-après sont présentées les principales mesures qui leur sont réservées.

Le premier plan d'action de Suisse pour les marchandises

Le Conseil d'Etat a adopté le 20 avril 2020 le plan d'action transport de marchandises et logistique urbaine couvrant la période 2019-2023, une première en Suisse. Il comprend 22 mesures traitant tout à la fois des livraisons en ville, du fonctionnement des zones industrielles, de l'approvisionnement et la gestion des chantiers ou encore du transport de matières dangereuses. Cette « feuille de route » pragmatique permet un accompagnement de l'activité des professionnel-le-s tenant compte

de leurs contraintes économiques comme des aspects environnementaux, avec notamment une volonté d'augmenter le transport par le rail et le recours à des véhicules moins polluants, le tout en faveur de la transition écologique. Ce plan d'actions met en lien des actrices et des acteurs publics et privés du Canton (offices de l'Etat, communes, organisations faitières, FTI, CFF, FdP, entreprises de construction, de transport et de distribution, commerces, etc.), qui, tour à tour, peuvent porter ces mesures ou être partenaires selon les sujets.

Plans de mobilité d'entreprise : un encouragement fort

La stratégie de l'Etat concerne également le secteur privé, au travers des plans de mobilité mis en place par les entreprises en vue de faciliter les déplacements de leurs employé-e-s. Une première étape incitative sera réalisée en 2021 par la création, en collaboration avec les milieux concernés, d'un règlement d'exécution pour la LMCE qui donnera un contenu aux plans de mobilité, ciblera les types de déplacements et les entreprises concernées. Dans le même temps, un label genevois, accompagné d'un règlement d'usage, sera créé afin de distinguer les entreprises se dotant de plans de mobilité. Ce label constituera une première en Suisse.

Dans ce contexte, il s'agit pour l'Etat et ses établissements publics d'être exemplaires en la matière, comme le stipule la LMCE. A ce titre, une première « feuille de route CO² » 2021-2023 portant sur les plans de mobilité des institutions de droit public a été élaborée avec 10 d'entre elles. Elle permettra d'homogénéiser leurs actions déjà appliquées ou planifiées, d'échanger sur leurs bonnes pratiques et de mieux légitimer les mesures mises en place auprès de leurs employé-e-s.

Ainsi ces mesures visent à réduire les déplacements en voiture individuelle des pendulaires sans péjorer pour autant le fonctionnement et l'activité des entreprises et des établissements publics.

La mise à disposition d'un guichet unique

S'agissant du fonctionnement interne aux entreprises du canton, la prise en compte de la mobilité des collaboratrices et collaborateurs est aussi une priorité. Pour les accompagner, l'Etat a mis en place un guichet unique planmobilit@etat.ge.ch en octobre 2019, également accessible par téléphone (022 546 79 00). Il propose des conseils personnalisés pour permettre à chaque entité d'élaborer des plans de mobilité adaptés à sa situation spécifique. Des entités phares du canton ont déjà eu recours à ce soutien gratuit. Il est prévu de poursuivre la promotion et l'amélioration continue de ce guichet unique afin qu'il soit utilisé par le plus grand nombre d'entreprises.

Un partenariat renforcé avec les Organisations internationales

Outre les améliorations prévues en matière d'accessibilité au secteur des Organisations internationales (OI), avec la mise en service de la route et du tram des Nations, le Canton entend renforcer son partenariat avec les OI. L'objectif est de les accompagner dans la mobilité de leurs employé-e-s, afin de leur proposer une offre de transport optimale mettant en avant les modes de déplacements adaptés à leurs besoins.

Une amélioration de l'accessibilité aux zones industrielles

Le Canton souhaite poursuivre la collaboration avec les structures représentant les entreprises implantées dans les différentes zones industrielles du territoire genevois, afin d'accentuer les développements d'offre en matière de transports collectifs à court/moyen termes (tramways, BHNS, bus) et à long terme (train), tout en accompagnant le développement de la mobilité douce dans ces mêmes zones.

Des actions sur les cases de livraison (cases interdites au parage)

Une campagne a été menée pour limiter les occupations indues des cases dites interdites au parage (cases livraison). En octobre 2020, la Fondation des Parkings (FdP) a lancé une opération de sensibilisation auprès des usager-ère-s de ces places, pour leur rappeler les règles en vigueur. En effet, même si les véhicules non professionnels sont autorisés à s'y arrêter jusqu'à 20 minutes (durée renouvelable une fois, en cas de poursuite du chargement ou déchargement), ils ne respectent que trop rarement la durée d'arrêt autorisée.

Ainsi, selon une observation menée sur le terrain, les places jaunes sont occupées 56% du temps par des véhicules privés, empêchant les personnes en ayant réellement besoin de pouvoir y accéder, entreprises en tête.

Après cette campagne de sensibilisation, les agent-e-s du stationnement ont eu pour consigne d'intensifier leurs contrôles et, cas échéant, les verbalisations. Cette mesure doit favoriser le taux de rotation sur les places jaunes et ainsi en faciliter l'accès pour assurer des livraisons notamment.

Un accès facilité aux petits commerces

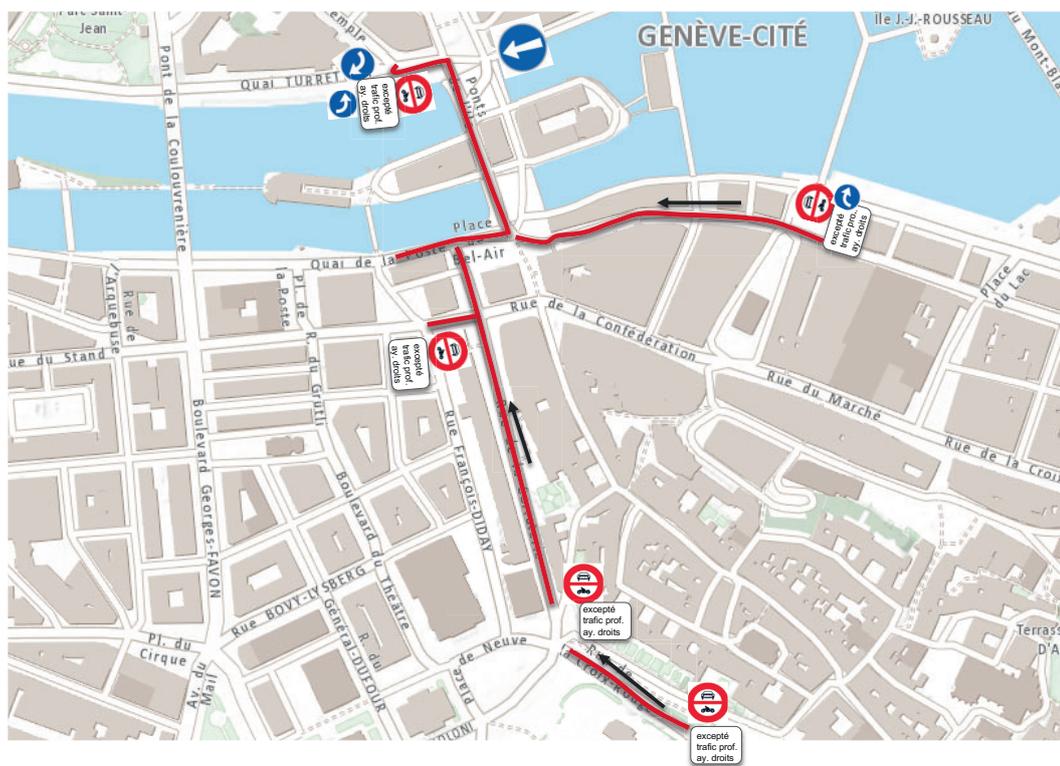
Le développement du stationnement de courte durée représente un enjeu important pour l'attractivité des petits commerces. Une analyse quant à la situation effective en la matière sera poursuivie en 2021 en collaboration avec les commerçant-e-s concernés pour évaluer leurs besoins en termes de stationnement. Un concept visant à la révision de la durée de parage et à une éventuelle augmentation du nombre de places à disposition pourra ainsi être mis en place à partir de 2022.

Une priorisation accrue des transports professionnels dans l'hypercentre

Dans le secteur de Bel-Air, les ponts de l'île et les rues adjacentes font partie de la zone I LMCE, pour laquelle la priorité est donnée aux transports publics et à la mobilité douce. Un trafic de transit TIM trop important perturbe le bon fonctionnement de ce grand pôle d'échange TC, qui représente également un lieu de passage majeur pour le transport professionnel et les taxis. De plus, certaines rues (Rhône et Corratier) sont d'ores et déjà réservées à ces catégories professionnelles et aux ayants-droit, alors que d'autres sont soit interdites d'accès (Croix-Rouge direction Place de Neuve dans le cadre de la mise à l'essai TC/ mobilité douce), soit ouvertes à tout type de trafic.

Afin d'apporter une cohérence globale au schéma de circulation en offrant au transport professionnel un accès facilité au cœur de Genève, tout en améliorant la progression des TC et des piétons sur ce pôle, un nouveau concept sera testé à l'automne 2021 visant à restreindre l'usage de la voiture dans ce périmètre, qui sera réservé uniquement aux bus, piétons, vélos, véhicules professionnels, taxis, VTC et riverains. Dans ce contexte, le transport professionnel pourra à nouveau emprunter la rue de la Croix-rouge pour assurer une continuité d'accès aux rues Basses via la Corratier. L'essai permettra de préciser et de tester les modalités d'accès pour ces différentes catégories, ainsi que, si besoin, les aménagements complémentaires nécessaires en vue de son éventuelle pérennisation.

Schéma de principe



3.8 PROMOTION DE LA MULTIMODALITÉ

Aujourd'hui, la mobilité est multiple. Si nous sommes toutes et tous des piéton-ne-s, nous sommes également souvent, selon nos activités et nos capacités automobilistes, usager-ère-s des transports collectifs ou encore cyclistes. Dans l'objectif de fluidifier les routes, un accompagnement est nécessaire pour orienter les gens vers le bon moyen de transport en fonction de leurs besoins en déplacement à un moment T.

Selon les impératifs professionnels et personnels de la journée, le choix du mode de transport peut en effet différer. Dans cette perspective, une gestion multimodale de la mobilité permet d'éviter le recours systématique aux transports individuels motorisés en proposant un panel de possibilités.

Parmi les différents outils et mesures permettant de faciliter les déplacements, se trouve la mise à disposition d'outils ou de services, tels que le stationnement, les incitations au covoiturage ou encore les services de mobilité partagée.

- Les P+R constituent l'essence même de la multimodalité. Leur développement en lien avec l'extension des réseaux de transports collectifs est une condition sine qua non pour parvenir à un transfert modal à destination des zones centrales du canton.
- Les vélostations présentent dans les gares du Léman Express permettent de combiner facilement les TC et l'utilisation du vélo. Les abonnements combinés pour toutes les vélostations permettent selon les besoins de laisser son vélo dans l'une ou l'autre des gares et de pouvoir ainsi moduler au mieux ses déplacements.
- Le système de vélos en libre-service genevois Vélopartage offre quant à lui la possibilité de louer un vélo en quelques minutes et de le laisser dans l'une des 120 stations que compte actuellement le canton. Les déplacements de courte distance peuvent ainsi se faire en toute rapidité, sans engorger les transports collectifs.
- Dans les prochaines années, il est en outre possible que de nouvelles offres innovantes en libre-service, favorisant tout particulièrement la mobilité douce, fassent leur apparition sur le territoire genevois. Il s'agira pour les autorités cantonale et communales de mener à bien les réflexions préalables quant aux conditions-cadres nécessaires à l'éventuel développement de tels services qui impliquent un usage accru du domaine public.
- Le recours à l'autopartage doit aussi être valorisé. Les services mis en place par Mobility (mobility return et mobility one way permettant de prendre un véhicule à un emplacement et de le rendre à un autre) sont une solution pour avoir accès à une voiture parfois indispensable (selon les horaires, la distance à parcourir par exemple), tout en étant une usagère ou un usager des transports publics ou du vélo de manière générale.
- La pratique du covoiturage est aussi une mesure à développer grâce aux gains que ce mode de transport peut générer:
 - soit en termes financiers : partage des frais à diviser entre les covoitureurs, y compris dans le cas de l'utilisation d'un P+R pour le stationnement. La FdP autorise en effet l'inscription de plusieurs plaques d'immatriculation sur le macaron ;
 - soit en termes de gain de temps pour les automobilistes à travers des places réservées (par exemple dans les P+R comme à Bernex ou la Voie centrale, mais aussi dans des parkings étatiques ou d'entreprises) ou des voies réservées pour échapper à la congestion.

Ainsi en proposant différentes alternatives se superposant aux TIM et aux TC, on gagne en flexibilité et on évite le recours systématique aux modes individuels motorisés. L'objectif final est que chacun utilise le mode le plus adéquat en fonction de ces besoins, permettant ainsi de laisser la route aux personnes en ayant véritablement besoin.

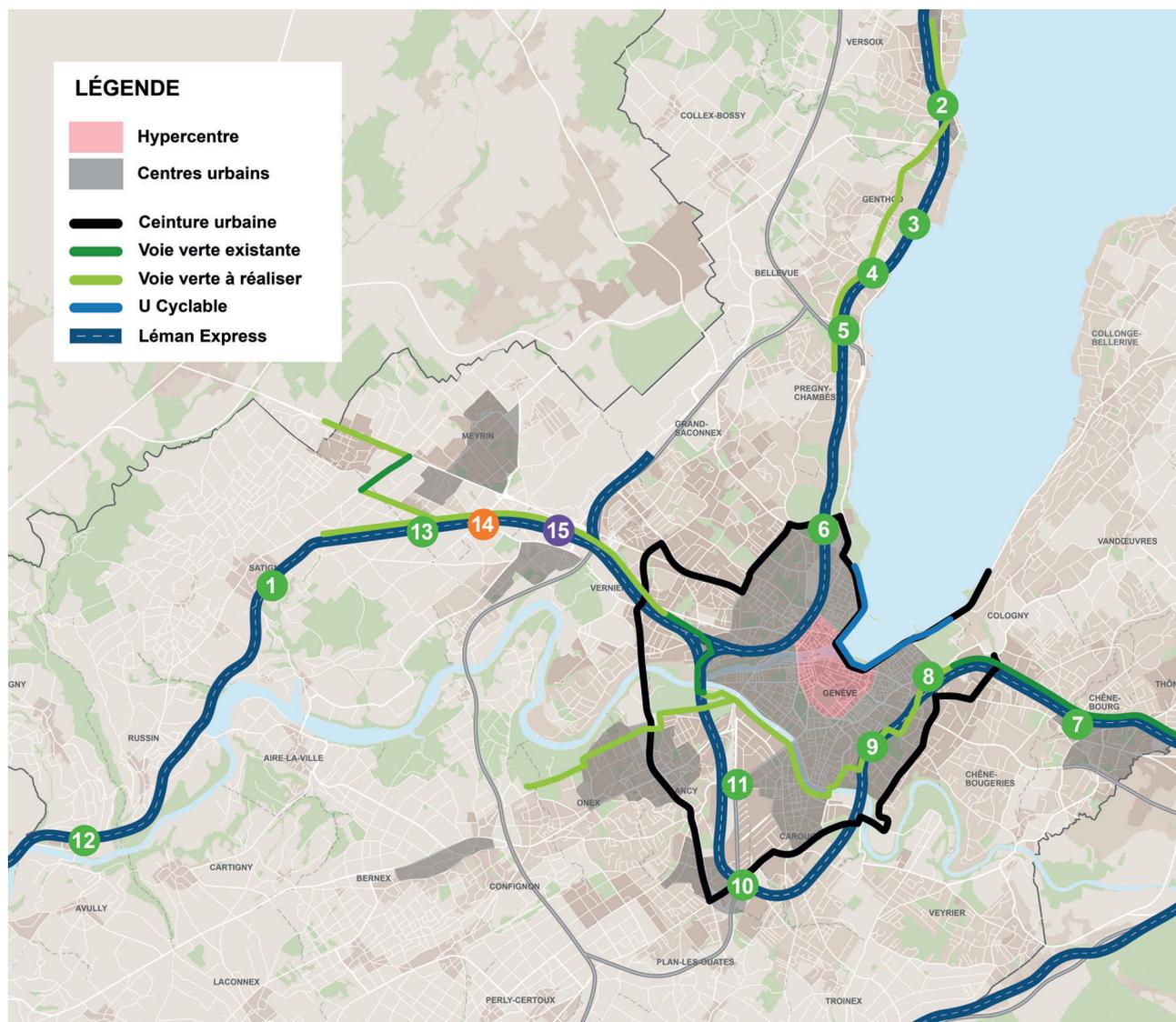
Des développements prometteurs en termes de covoiturage et de parcs-relais P+R

A l'instar de ce qui a été fait à la douane de Thônex-Vallard dès octobre 2018, le test d'une voie réservée au covoiturage au niveau du viaduc de Bardonnex (avec un accès aux transports publics) est prévue avec un objectif de réalisation sur la période 2022/2023.

Des études sont en cours afin d'expérimenter, dans les mêmes horizons, l'aménagement d'un parc-relais avec services (P+R+S) sur le site d'Archamps. Depuis ce futur P+R+S, des extensions de lignes de transports collectifs existantes, devant bénéficier d'aménagements pour assurer leur progression côté France, sont prévues pour relier le réseau LEX et la ZIPLO.

Cet ambitieux projet, qui est combiné à la voie réservée au covoiturage susmentionnée devant s'étendre d'Archamps à Bardonnex, pourrait aussi permettre à des navettes privées de relier le site de la ZIPLO. Le P+R de la gare de St-Julien en connexion avec le futur tram 15 vers les Palettes complètera ce dispositif. Mené en partenariat avec la société Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB), la Communauté de communes du Genevois et la FdP, ces actions doivent offrir pour Genève Sud une palette de solutions attractives afin de juguler les flux TIM pendulaires.

STATIONNEMENT VÉLOS SÉCURISÉ ET VÉLOSTATIONS



Réalisé

- 1 Satigny
- 2 Versoix
- 3 Creux-de-Genthod
- 4 Genthod-Bellevue
- 5 Les Tuileries
- 6 Genève-Sécheron
- 7 Chêne-Bourg
- 8 Genève-Eaux-Vives
- 9 Genève-Champel
- 10 Lancy-Bachet
- 11 Lancy-Pont-Rouge
- 12 La Plaine
- 13 Zimeysa

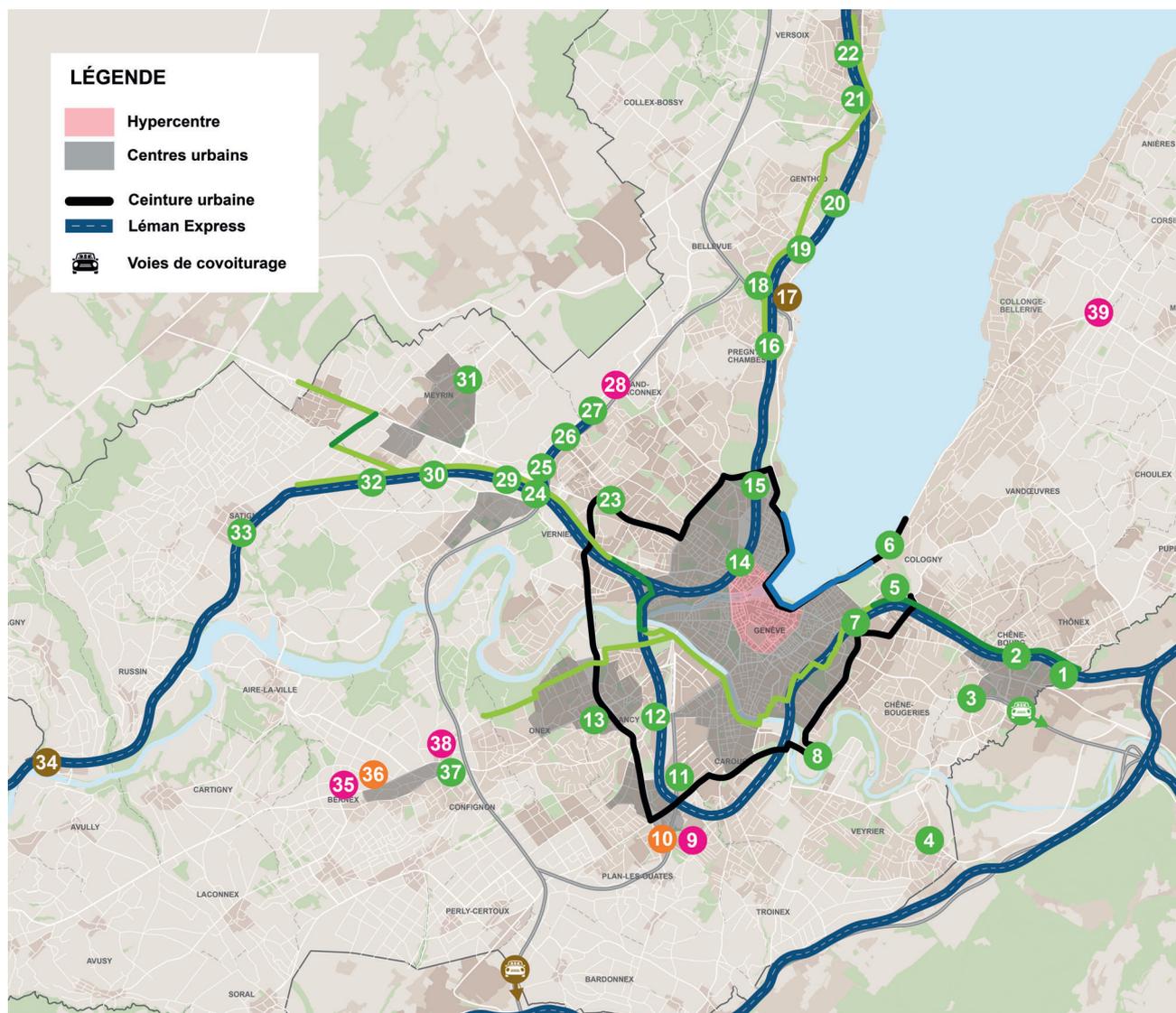
Horizon 2021

- 14 Meyrin

Horizon 2023

- 15 Vernier

PARKINGS ET P+R



Réalisé

- 1 Moillesulaz
- 2 Chêne-Bourg
- 3 Sous-Moulin
- 4 Veyrier l'Uche
- 5 Frontenex
- 6 Genève-Plage
- 7 Genève-Eaux-Vives
- 8 Bout-du-Monde
- 11 Voie Centrale
- 12 Etoile
- 13 Les Mouilles
- 14 Cornavin CFF
- 15 Genève-Sécheron
- 16 Chambésy CFF

- 18 Tuileries CFF
- 19 Genthod-Bellevue
- 20 Creux-de-Genthod
- 21 Versoix Gare
- 22 Pont-Céard
- 23 Balexert
- 24 IKEA
- 25 Pré-Bois
- 26 Genève-Aéroport CFF
- 27 P26
- 28 P47
- 29 Vernier/Meyrin
- 30 Meyrin Gare
- 31 Meyrin-Gravière

- 32 Zimeysa
- 33 Satigny
- 37 Bernex

Horizon 2021

- 10 Trèfle Blanc provisoire
- 36 Bernex-Vailly provisoire

Horizon 2022

- 17 Les Tuileries (extension)
- 34 La Plaine

Horizon au-delà 2023

- 9 Trèfle Blanc définitif
- 28 P47 Est
- 35 Bernex-Vailly définitif
- 38 Bernex-Goutte St-Mathieu
- 39 Pallanterie

4. Mesures connexes à la LMCE

MOBILITÉS 2030

La feuille de route LMCE s'appuie sur la stratégie décrite dans « Mobilités 2030 ». Elle est coordonnée avec le plan directeur cantonal et le projet d'agglomération. Elle se décline dans des plans d'actions thématiques (mobilité douce, transports collectifs, réseau routier, stationnement et marchandises).

LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL 2030

Le Plan directeur cantonal (PDCn) 2030 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 le patrimoine bâti, paysager et naturel, les terres cultivables et la qualité de vie.

LE PROJET D'AGGLOMÉRATION DU GRAND GENÈVE

Le projet d'agglomération constitue 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 vise une planification coordonnée des transports, de l'urbanisation et de la gestion du paysage dans les espaces urbains.

GENÈVE 2050

Comment les Genevois et les Genevoises voient-ils l'évolution de leur canton et de leur région à l'avenir? Quels sont leurs espoirs, attentes et préoccupations? Le Conseil d'Etat a organisé en 2019 une large consultation prospective auprès de la population, de l'administration cantonale, des écoles ainsi que de plusieurs groupes d'expert-e-s thématiques. Cette consultation a réuni quelque 5'000 participant-e-s qui ont fait part de leur attentes concernant le développement du canton.

Cette démarche innovante ouvre des perspectives multiples et des évolutions positives pour le canton. Les résultats de la consultation constituent aussi une base utile pour appuyer les planifications sectorielles cantonales afin de répondre aux attentes de la Confédération en matière d'aménagement et de transport.

LE PLAN DES MESURES D'ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER

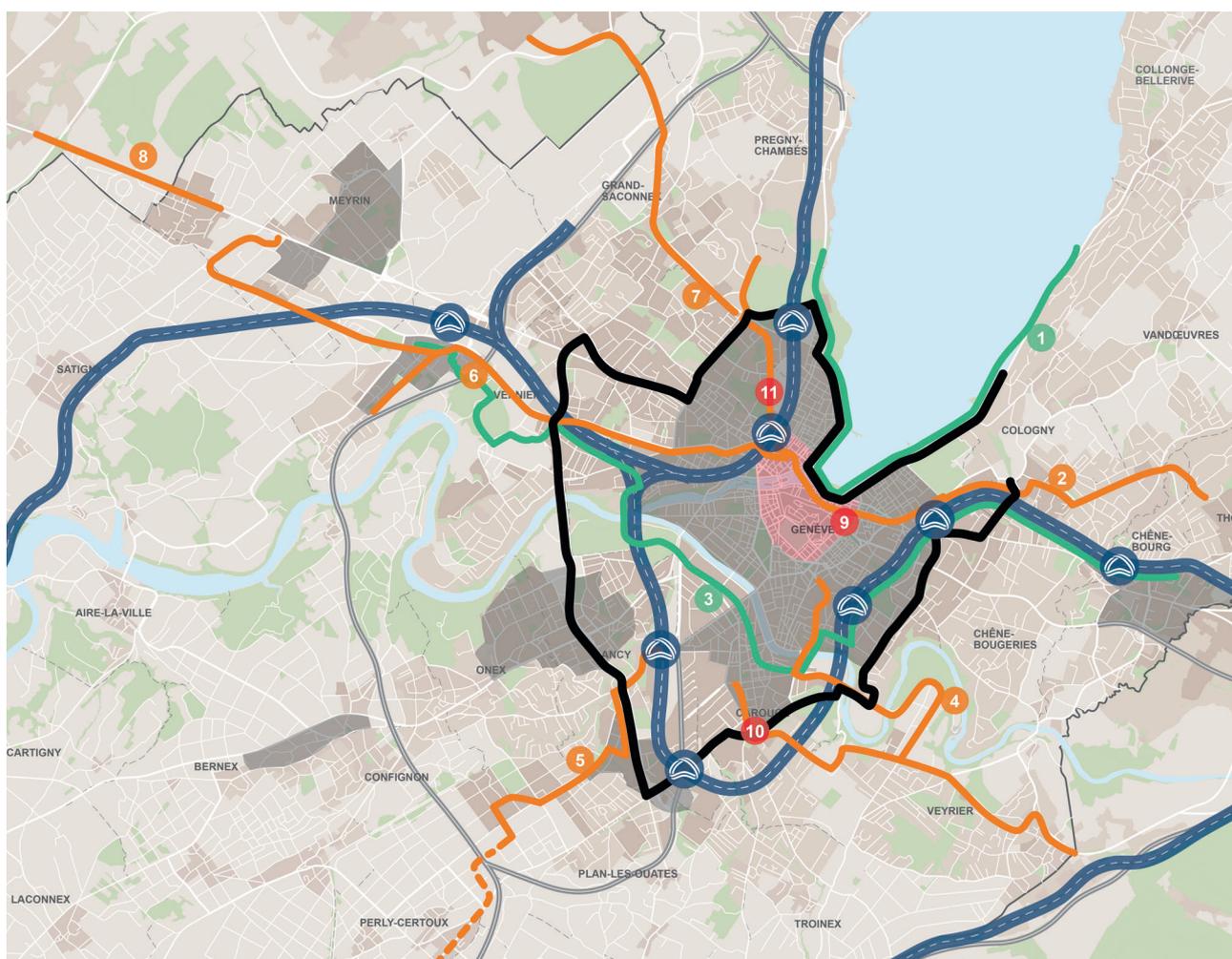
La feuille de route s'articule également avec le Plan des mesures d'assainissement du bruit routier et qui vise à limiter l'exposition de la population au bruit du trafic routier.

LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

La mise en œuvre de la LMCE se fait en cohérence avec les projets majeurs de développement des infrastructures de transports collectifs inscrits dans la planification cantonale (lois de financement H 1 50 et L 12554) et qui

ont obtenu des fonds fédéraux dans le cadre des projets d'agglomération.

Ceci concerne notamment les principaux axes forts devant accueillir différentes infrastructures de tramway ou de bus à haut niveau de service (BHNS), qui sont des éléments constitutif d'une mobilité performante: extension du tram vers la ZIPLO et St-Julien, le tram des Nations et le BHNS Genève-Vernier-ZIMEYSAVER.



■ Zone hypercentre

■ Zone centres urbains

■ Ceinture urbaine

- - - Léman Express

Axes forts de mobilité douce

● 1 U Lacustre cyclable

● 3 Voie verte d'agglomération

Axes forts de transports publics

● 2 Bus Axe Frontenex fin 2024

● 4 Bus Veyrier/Champel/Grands Esserts fin 2023

● 5 Tram St-Julien-en-Genevois 2023/2025

● 6 BHNS Genève-Vernier-ZIMEYSAVER 2024

● 7 Tram Grand-Saconnex travaux printemps 2023

● 8 BHNS St-Genis horizon 2023

Pôles urbains réaménagés

(restriction du trafic individuel motorisé et priorisation des transports collectifs et de la mobilité douce):

● 9 Rive 2025

● 10 Carouge-Rondeau 2025

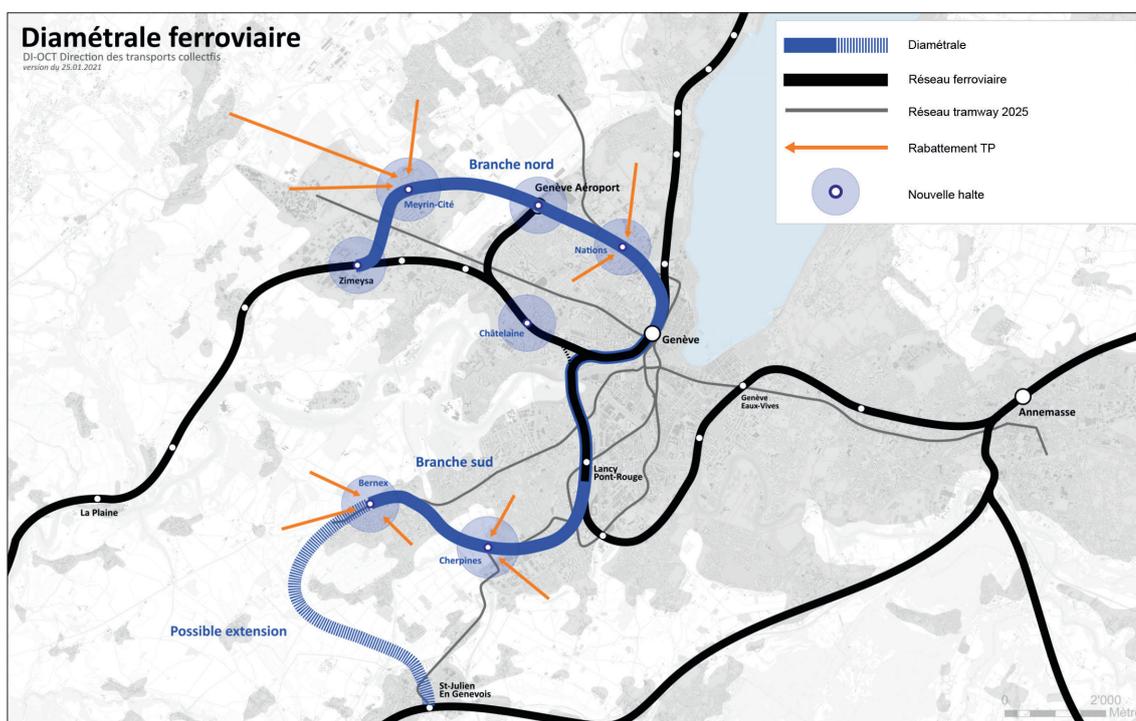
● 11 Cornavin 2023/2030

LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Le développement des infrastructures ferroviaires est placé sous l'égide de la Confédération au travers du programme pluriannuel PRODES ferroviaire. Si ce dernier est axé notablement sur les opérations d'intérêts régional et national - pour Genève, la priorité était principalement la poursuite du développement en liaison avec l'arc lémanique et les autres grandes villes suisses -, il comporte également un important volet pour le développement au sein des agglomérations. La stratégie genevoise se projette sur des horizons de réalisation plus lointain que la LMCE mais est parfaitement coordonnée avec celle-ci, ce qui permet d'afficher sa cohérence dans le cadre des obtentions de financement.

La 2^{ème} étape du Léman Express

A la suite de l'opération en cours d'extension en souterrain de la gare de Cormavin, la prochaine étape est pour le Canton la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire RER dite "la diamétrale". Elle a pour objectif de desservir d'une part tout le secteur nord du Canton présentant de fortes activités (organisations internationales, zones aéroportuaire et de la Zimeysa) et, d'autre part, sa partie ouest, qui comporte de nombreux quartiers d'habitations en cours de densification (Cherpines, Bernex, etc.). Ce projet permet également de renforcer les prestations du LEX dans le cœur du réseau et offre l'opportunité d'une extension ultérieure vers la France voisine.



LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

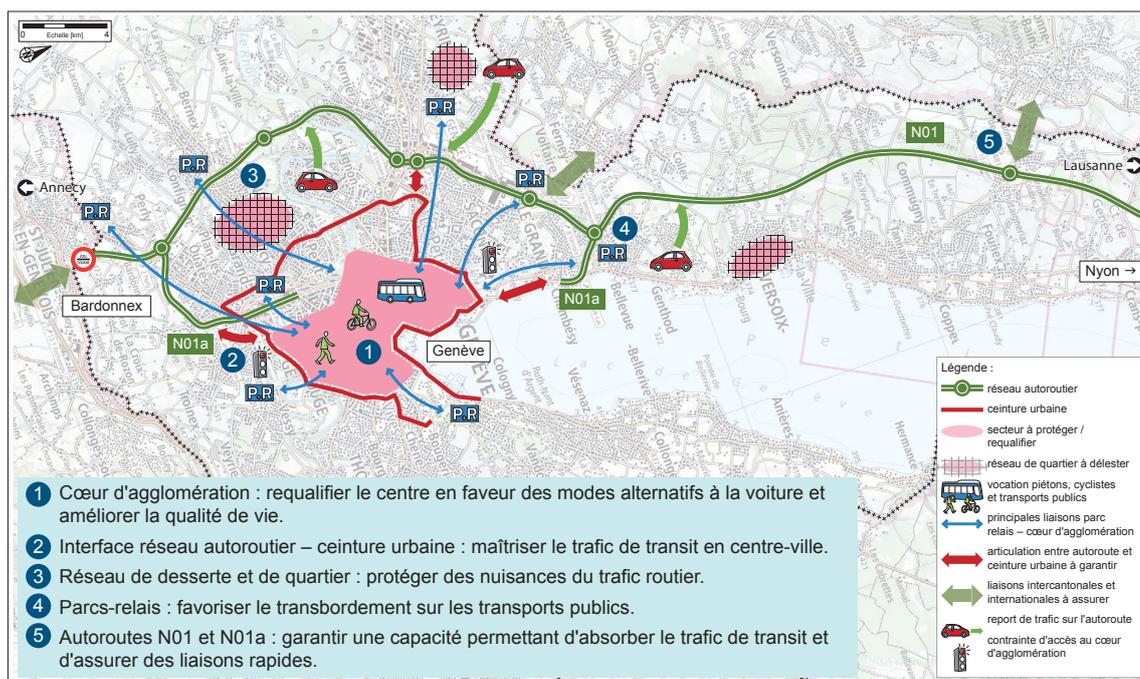
Elargissement de l'autoroute de contournement ouest

Le projet d'élargissement de l'autoroute de contournement actuelle s'inscrit dans le cadre des projets d'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers dont le pilotage est assuré par l'Office fédéral des routes (OFROU). Les études, menées actuellement par l'OFROU en collaboration avec le Canton, sont au stade

de la mise sur pied du projet général. Elles intègrent notamment l'analyse de la bonne intégration du projet au sein du territoire, ainsi que des options d'exploitation pour mieux favoriser le covoiturage et les lignes de bus une fois l'élargissement réalisé.

Ce projet permettra d'absorber le trafic de transit et d'éviter les trafics indésirables en zone urbaine dense. La mise en service de l'élargissement du contournement est planifiée par l'OFROU à l'horizon 2035.

Concept d'organisation multimodale de la mobilité en lien avec le projet d'élargissement



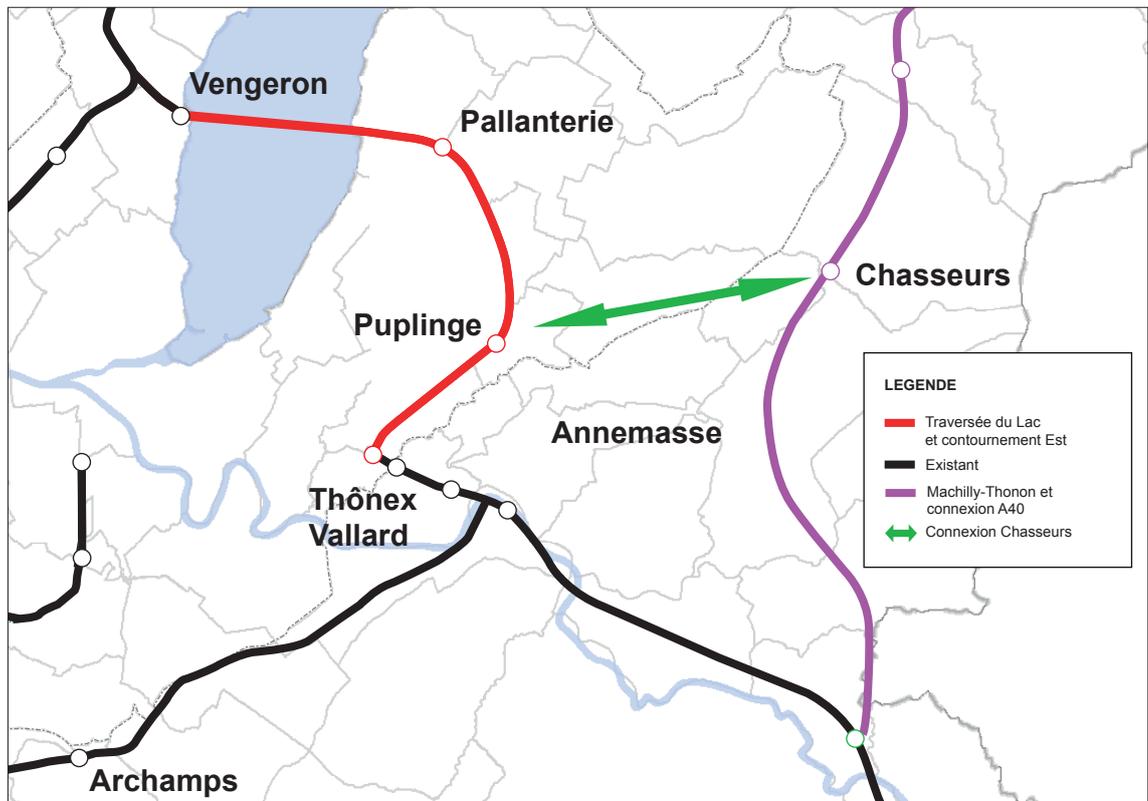
Traversée du Lac et contournement est

La LMCE prévoit la concrétisation de la ceinture urbaine dans l'attente de la réalisation d'un contournement est comprenant la traversée du Lac. Ledit contournement doit ainsi être considéré comme un élément-clé participant à l'accomplissement à long terme d'une vision stratégique multimodale à l'échelle de l'agglomération et offrant de nouvelles perspectives d'apaisement du cœur d'agglomération.

Ce report de trafic TIM vers le contournement est permettra de libérer des capacités sur la ceinture urbaine et l'ensemble du réseau routier du centre jusqu'à l'autoroute actuelle, et ainsi d'envisager des projets plus ambitieux de requalification en faveur des transports collectifs et de la mobilité douce.

Pour déployer totalement ses effets et atteindre les objectifs visés, le contournement est sera accompagné de mesures d'accompagnement ciblées et pertinentes, permettant des requalifications urbaines importantes, diminuant encore plus les nuisances dues au trafic en milieu urbain et améliorant la qualité de vie des habitants au centre-ville.

Le Canton mène actuellement les études, avec pour objectif que la Confédération intègre le projet de contournement dans ses planifications du développement du réseau autoroutier dès 2040, via notamment son inscription dans le programme stratégique de développement (PRODES) du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) dont le prochain message sera voté par l'Assemblée fédérale en 2023.



 **ge-transports**

 **ge_transports**

 **ge_transports**

ge.ch/lc/lmce