

MOBILITÉ DOUCE

Cinq propositions pour inscrire le vélo et la marche
comme modes de transport alternatifs dans le Grand Genève

Autosaisine

Rapport du Forum d'agglomération du Grand Genève

Novembre 2019



TABLE DES MATIERES

RESUME	3
1. PREAMBULE	5
2. OBJECTIFS DE L'AUTOSAISINE	5
3. ORGANISATION DES TRAVAUX	6
3.1. Commission	6
3.2. Instances auditionnées	6
4. CONSTATS	7
5. ENJEUX	8
6. CINQ IMPERATIFS POUR AVANCER	9
6.1. Dépasser l'obstacle des frontières	9
6.1.1. Renforcer les liaisons vers le centre-ville de Genève	9
6.1.2. Construire des itinéraires locaux transfrontaliers	12
6.1.3. Réaliser la Voie verte d'agglomération	12
6.2. Dégager des priorités d'aménagement modes doux dans le Grand Genève	13
6.2.1. Instaurer des comptages domicile-travail	13
6.2.2. Améliorer les rabattements vers les gares et les stations vélo	14
6.2.3. Définir un plan d'engagement et un suivi périodique	15
6.3. Sécuriser le vélo dans les centres urbains	15
6.3.1. Réserver des itinéraires fluides et sûrs pour les cyclistes	15
6.4. Développer un « système vélo »	16
6.5. Intégrer la marche comme mode de déplacement à part entière, et prendre en compte les personnes à mobilité réduite ou en fauteuil roulant	17
6.5.1. Le retour en force de la marche	17
6.5.2. Intégrer la marche comme mode de déplacement	18
6.5.3. Prendre en compte les PMR et les PFR en milieu urbain	19
7. CONCLUSION	20
8. RECOMMANDATIONS	20
8.1. Recommandations générales	20
8.2. Demandes prioritaires	22
9. CREATION D'UN GROUPE DE SUIVI	22
ANNEXES	23



RÉSUMÉ

La mobilité douce, qui pourrait constituer un mode de déplacement à la fois rapide et souple pour beaucoup d'habitants du Grand Genève, n'est de loin pas encore une alternative crédible, malgré les efforts déployés par les autorités. C'est ce qui ressort des travaux issus d'une commission¹ qui a approfondi cette thématique et dont le Forum d'agglomération vient d'adopter les conclusions.

Après avoir entendu les principales instances chargées de la mobilité douce dans les divers territoires de l'agglomération du Grand Genève ainsi que les représentants des piétons et des personnes à mobilité réduite², la commission a dressé les constats suivants :

- les différentes autorités suisses et françaises réfléchissent encore trop dans le cadre de leur propre territoire et ne pensent pas suffisamment en termes d'agglomération ;
- le déploiement du Schéma cyclable régional du Grand Genève dessiné en 2014 n'a pas beaucoup progressé ;
- une véritable stratégie vélo englobant tout le territoire, doté de priorités concrètes et d'une planification dans le temps, n'a pas encore été dressée ;
- un outil statistique précis qui permettrait de connaître les trajets des cyclistes sur tout le territoire, notamment du domicile au travail, n'existe pas encore ;
- quant à la marche comme mode de déplacement, elle n'apparaît pas comme une préoccupation centrale à tous les acteurs politiques ;
- enfin, pour les personnes à mobilité réduite, qu'elles marchent ou qu'elles roulent avec leur fauteuil, de grands efforts d'aménagement ont été réalisés, même si l'entretien des cheminements laisse parfois encore à désirer. En outre, il persiste, en Suisse, des aménagements non conformes à la réglementation en vigueur ;
- Point positif cependant : une sensibilité nouvelle, une envie de changement semblent émerger au niveau des autorités concernant la mobilité douce.

Face à cette situation, **le Forum d'agglomération a dégagé cinq propositions** qui pourraient faire de la mobilité douce un mode de transport incontournable dans le Grand Genève :

1. il demande tout d'abord que soient construites des pénétrantes cyclables en partant des territoires extérieurs au canton de Genève, de manière à « dépasser l'obstacle des frontières ». Il relève au passage tous les problèmes, toutes les questions qui subsistent encore dans la situation actuelle, notamment du point de vue de la sécurité, que l'on vienne du Pays de Gex, d'Annemasse ou de Saint-Julien et, pour la Région de Nyon, sur la manière dont va se concrétiser le réseau cyclable qui vient d'être adopté. Il plaide aussi pour des itinéraires locaux transfrontaliers qui seraient réalisés en coopération par les communes suisses et françaises. Enfin, il appelle de ses vœux la réalisation rapide de la Voie verte d'agglomération Annemasse–Saint-Genis ;
2. pour avancer avec cohérence, le Forum d'agglomération réclame également une approche plus systématique de la mobilité douce : des comptages domicile–travail pour dégager les grands axes cyclables dans le Grand Genève, des rabattements vers les gares et les lignes de bus, équipés de stations vélo, ainsi que des itinéraires fluides et sûrs dans les centres urbains ;

¹ ATE, Pro Vélo, Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex (APiCy), En Ville à Vélo Annemasse, TCS, Urbanistes des territoires, Club en Fauteuil roulant de Genève, Amis de la Réserve naturelle de la Haute Chaîne du Jura, Fédération des entrepreneurs et artisans du BTP 74, Groupement transfrontalier européen.

² Pays de Gex aggro, Etat de Genève, Ville de Genève, Communauté de communes du Genevois, Région de Nyon, Pôle métropolitain du Genevois français, Annemasse aggro, Section genevoise de la Fédération suisse des aveugles et malvoyants, Section genevoise de la Fédération suisse des sourds et malentendants, Mobilité piétonne suisse, Chef de projet Transports du Grand Genève



3. il rappelle par ailleurs que la construction des infrastructures ne va pas sans le déploiement d'un véritable « système vélo » (stationnement, réparation et location, signalisation, apprentissage du vélo dès l'école, défiscalisation, etc.) ;
4. en ce qui concerne les piétons, il demande que le plan adopté en Ville de Genève il y a vingt ans soit révisé et étendu à tout le territoire du Grand Genève, et que la marche soit intégrée à la réflexion dès la conception des nouveaux quartiers ;
5. quant à l'inclusion des personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant, il réclame que des efforts substantiels soient déployés pour que la loi et les règlements adéquats, suisses comme français, soient pleinement appliqués.

Enfin, le Forum d'agglomération demande qu'un plan d'engagement précis soit défini par les autorités du Grand Genève, avec des priorités et des échéances, et qu'un suivi périodique soit instauré. Il souhaite vivement que les recommandations précises émises en conclusion de son travail soient intégrées à ce plan. Le Forum, à travers un groupe de suivi, se propose d'établir un bilan périodique des avancées dans ce domaine.



1. Préambule

La mobilité est la première préoccupation de 45% des habitants du Grand Genève. C'est ce qui ressort de la dernière enquête qualitative de la HES-SO³ datant de 2018. Une préoccupation qui s'est d'ailleurs fortement renforcée par rapport à 2016 (ils étaient alors seulement 32%). Cette enquête révèle aussi qu'un habitant sur deux utilise sa voiture pour aller au travail, avec des écarts très importants selon le territoire (Genève 28,1%, District de Nyon 50,9%, Ain 65,3%, Haute-Savoie 75%), ce qui provoque de grosses charges de trafic. Les sondés sont très moyennement satisfaits de leur mobilité, et peu satisfaits du temps qu'ils consacrent à leur trajet, particulièrement les habitants de France voisine qui sont victimes de bouchons. Pour aller du domicile au travail, la bicyclette n'est utilisée en moyenne que par 7,2% des sondés et la marche par 8,6% d'entre eux.

"Et s'il fallait privilégier un autre moyen de transport pour se déplacer ?", leur a-t-on demandé. Ils placeraient alors évidemment les transports publics en tête (72,3%), mais le vélo viendrait en deuxième position (8,9%). L'entrée en lice du Léman Express apportera une première réponse à ces problèmes de mobilité. Et le vélo ? C'est la *question soulevée par l'autosaisine* qu'ont déposée les associations de mobilité douce membres du Forum d'agglomération du Grand Genève et qui a été acceptée par le plenum le 23 avril 2018.

Cette autosaisine⁴ avait pour but d'étudier « comment promouvoir l'usage du vélo et de la marche comme modes de déplacement alternatifs », mais aussi d'évaluer *si les conditions sont réunies* pour que les habitants du Grand Genève puissent utiliser plus intensivement la mobilité douce.

2. Objectifs de l'autosaisine

Dans le cadre de cette autosaisine, plusieurs objectifs plus précis ont été définis :

- + appliquer un regard « Grand Genève », en se focalisant sur les parcours qui sont liés à la *relation domicile-travail* ;
- + plaider pour une complémentarité entre modes doux et transports publics et non une opposition de ces deux modes ;
- + demander que soient définies la place et les conditions d'insertion des autres modes doux : trottinettes, planches à roulettes, rollers, etc.
- + **enfin et surtout attirer l'attention des autorités du Grand Genève (GLCT) sur la place que peuvent prendre le vélo et la marche comme alternatives à la voiture, vu la souplesse de ces moyens de déplacement, l'investissement modeste qu'ils impliquent, l'effet bénéfique qu'ils ont sur la santé et enfin, le moindre encombrement qu'ils occasionnent dans les centres villes.**

³ « Grand Genève : sa population et son désir de vivre ensemble », enquête menée par la Haute école de gestion de Genève, sur mandat de la HES-SO. Avril 2018, pp.42 ss. Echantillon de 1305 personnes interrogées.

⁴ Voir le texte de l'auto-saisine en annexe.



3. Organisation des travaux

3.1. Commission

La commission qui s'est constituée en octobre 2018 était formée des membres suivants :

Structure		Nom	Prénom
Amis de la Réserve naturelle de la Haute-Chaîne du Jura	ARN	Bucher	Denis
Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex	APICy	Franquet	Christine
Association Transports et Environnement (Vaud)	ATE	Farine	Claude
Club en fauteuil roulant Genève	CFRGe	Dufour	Olivier
Fédération des entrepreneurs et artisans du BTP de Haute-Savoie	BTP 74	Martin	Jérôme
Groupement transfrontalier européen	GTE	Jacquier	Joël
Touring Club Suisse (Genève)	TCS	Di Gisi	Renato
Urbanistes des territoires		Lensel	Bernard
Pro Vélo (Genève)		Sottini	Jacques
<i>Invitée permanente :</i>			
En Ville à vélo (Annemasse)		Favrelle	Anne

Elle a tenu quatorze séances : les 31 octobre, 20 novembre et 3 décembre 2018 et les 11 et 30 janvier, 11 février, 5 mars, 3 et 29 avril, 22 mai, 12 juin, 4 et 25 septembre et le 30 octobre 2019.

3.2. Instances auditionnées

Au cours de ces séances, neuf acteurs publics et quatre responsables d'associations liées aux piétons et aux personnes à mobilité réduite ont été auditionnés :

- 3 décembre 2018 : *Mme Cindy Fressard*, Responsable du Service de la mobilité de la Communauté d'agglomération du Pays de Gex (CAPG) ;
- 30 janvier 2019 : *Mme Fabienne Peracino Rostan*, cheffe de projet Mobilité douce du Canton de Genève ;
- 30 janvier 2019 : *M. Joël Vetter*, chef de projet transports Grand Genève et ancien délégué à la mobilité de Région de Nyon ;
- 11 février 2019 : *Mme Anne Ponchon*, nouvelle chargée de mission Mobilité au Pôle métropolitain du Genevois français, anciennement responsable Transports et mobilité à la Communauté de communes du Genevois ;
- 5 mars 2019 : *Mme Esther Sasso Berger By*, chargée de mission Mobilité et *Jean-François Donque*, technicien, à Annemasse agglo ;
- 3 avril 2019 : *M. Nicolas Betty*, chef de service et *Sébastien Alphonse*, adjoint de direction au Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM), Ville de Genève ;
- 29 avril 2019 : *Mme Caroline Barbisch*, cheffe de projet dans le cadre des interfaces CEVA, et chargée de la Voie verte d'Agglomération, Office de l'urbanisme du Canton de Genève ;
- 29 avril 2019 : *M. Yves Steiner*, analyste mobilité à l'Office cantonal des transports du Canton de Genève, sollicité sur l'appareil statistique mis en place, a répondu par écrit ;
- 22 mai 2019 : *Mme Eva Hammar*, Présidente de la section genevoise de la Fédération suisse des sourds et malentendants (FSS) ;
- 22 mai 2019 : *M. Jean-Luc Widler*, vice-président de la Fédération genevoise des associations de personnes handicapées et de leurs proches (Fégaph) ;
- 12 juin 2019 : *Mme Jenny Leuba*, cheffe de projets Romandie pour Mobilité piétonne suisse et *M. Patrick Lacourt*, président de la section Genève de Mobilité piétonne suisse.

Un certain nombre de documents liés à la mobilité douce ont également nourri ce travail, dont on trouvera la liste des plus importants en annexe.



4. Constats

Au cours de l'audition des différentes composantes institutionnelles du Grand Genève⁵, la commission a été amenée à faire les constats suivants :

1) elle a tout d'abord été surprise par deux faits marquants et récurrents : les interlocuteurs **ne réfléchissent que « sur leur territoire »** ; le territoire voisin n'apparaît pas sur les cartes. Plus étonnant encore, les projets de parcours cyclables ne sont pas toujours conçus en considérant l'ensemble du Grand Genève et son centre. C'est vrai pour les instances françaises comme pour le Canton de Genève (ou la Ville de Genève et les autres communes). Même dans le Plan d'action pour la mobilité douce 2019-2023, mis en consultation par le Canton de Genève en octobre 2019, les actions de concertation avec les territoires voisins (Vaud et France) ne sont pas mentionnées ;

2) un immense travail a été accompli par le **Grand Genève en 2014** à travers le projet de **Schéma cyclable 2030**⁶, qui dressait cinquante itinéraires, avec une fiche par itinéraire, et énonçait des propositions de suivi, notamment la mise sur pied de « comités d'itinéraires ». Cet effort ne semble pas avoir été suivi d'effets concrets nombreux, ni - et c'est d'autant plus regrettable - fait l'objet d'une mise à jour. Le travail vient d'être repris et sera probablement actualisé à fin 2019 ;

3) **aucun véritable Plan vélo**, doté de priorités et d'objectifs et assorti d'une planification dans le temps, **n'a été dressé pour le territoire du Grand Genève**. C'est bien sûr avant tout au GLCT d'insuffler cette coordination et ces objectifs. De manière plus générale, **la dotation en personnel des services chargés de développer la mobilité douce** dans les différents territoires **a semblé faible** à la commission. Enfin, les relations entre la couronne française et les communes et cantons suisses, quand elles existent, semblent pour l'instant ponctuelles sur ce sujet ;

4) **un outil statistique** performant, notamment pour connaître **les trajets parcourus** par les cyclistes *du domicile au travail dans le Grand Genève*, **n'existe pas encore**. Un travail très intéressant, fusionnant les données MRMT suisses et EDGT⁷ français 2015-2016, a été réalisé pour la première fois sur ce qu'il est convenu d'appeler le Bassin genevois, un territoire un peu plus vaste que le Grand Genève⁸ ; il pose un diagnostic détaillé sur la mobilité sous toutes ses formes. On y apprend par exemple que les déplacements des pendulaires venant des territoires de France voisine et de la Région de Nyon vers Genève sont effectués à 75% avec une voiture. Le vélo lui, ne représente pour l'instant que 2% de l'ensemble de ces déplacements.

5) les auditions des responsables des secteurs de mobilité douce ont néanmoins montré **une sensibilité nouvelle concernant le vélo** comme moyen de déplacement alternatif à promouvoir. Selon les territoires, les démarches sont plus ou moins avancées. Le Canton et la Ville de Genève, cœur de l'agglomération, paraissent les plus dynamiques : ils ont créé une *task force* qui a pour objectif de développer des itinéraires directs, sécurisés et rapides dans le centre-ville, tout en prévoyant des liens transversaux avec la Voie verte (voir chapitre 6.3.1.) ;

6) à Genève, la **mobilité piétonne** avait pris de l'avance par rapport aux autres villes voisines, en adoptant dès la fin des années 1990 un Plan piéton lisible et incitatif. Ce plan et une dynamique de report modal ont permis de renforcer la proportion des déplacements piétons jusqu'à en faire un mode de déplacement davantage pratiqué que la voiture individuelle, tant en ville de Genève que dans le canton. Résultat : la marche est devenue le premier mode de déplacement en parts modales. Toutefois, marcher en ville n'est pas facile, un des obstacles principaux étant le temps d'attente et le temps autorisé sur les passages piétons régulés par des feux ; en fait la régulation des flux de

⁵ Communauté d'agglomération du Pays de Gex, Annemasse Agglo, Communauté de communes du Genevois français, Pôle métropolitain du Genevois français, Canton de Genève, Ville de Genève, Région de Nyon.

⁶ Grand Genève, Cahier 16-6, Schéma cyclable 2030, volet 1 (rapport de synthèse) et 2 (fiches thématiques), 2014.

⁷ Micro-recensement Mobilité et transports (Suisse) et Enquête de déplacements Grand territoire (France).

⁸ Enquête déplacements, Bassin genevois 2015-2016, réalisé sur mandat du GLCT Transports publics transfrontaliers, 2018. Les statistiques couvrent un territoire un peu plus vaste que le Grand Genève : les 45 communes du canton de Genève, les 47 du District de Nyon et 201 communes françaises, soit au total 293 communes. Le Grand Genève en compte 212.



circulation donne toujours la priorité aux véhicules à 4 roues plutôt qu'au mode majoritaire qu'est la marche ;

7) **pour les personnes à mobilité réduite** (PMR), qu'elles marchent ou qu'elles roulent avec leur fauteuil roulant (PFR), les diverses communes genevoise et le Canton ont fait des efforts d'aménagement (abaissement de trottoir aux croisements de rue, bandes d'alerte ou lignes de guidage, etc.), même si, paradoxalement, certaines entités publiques persistent à créer de nouveaux espaces piétonniers et cheminements non conformes aux normes reconnues en aménageant les sols avec des pavés. En outre, développer l'accessibilité statique (par des aménagements) ne suffit pas. Et en ce qui concerne l'accessibilité dynamique (déplacements), les cheminements ne sont pas régulièrement faciles et sûrs, pour diverses raisons : manque de signalisation, largeur disponible trop étroite, encombrement des cheminements, partage de l'espace avec les cyclistes, trottinettes, etc., ou manque d'entretien des sols, entre autres.

5. Enjeux

La votation fédérale suisse du 23 septembre 2018 sur le vélo l'a montré clairement : les Suisses veulent accorder une plus grande place à la petite reine⁹. L'arrêté fédéral a été plébiscité à Genève par 83,1% des votants et même par 86,25% côté vaudois. Le gouvernement français avait précédé de peu la Suisse sur ce thème en présentant, le 14 septembre 2018, un ambitieux « Plan Vélo » avec pour objectif de tripler l'usage de la bicyclette, qui plafonne aujourd'hui à 3% des déplacements, pour atteindre 9% en 2024. Les appels à projets sont d'ores et déjà lancés.

Dans le Bassin genevois, selon l'enquête Déplacements réalisée en 2015-2016¹⁰, le nombre moyen de vélos par ménage est de 1,4, avec un taux plus élevé en périphérie qu'au centre. De plus, 29% des déplacements sont réalisés en mobilité douce, mais ils ne représentent que 4% des distances parcourues. Sur les voiries, la bicyclette est encore le parent pauvre. Le Schéma cyclable 2030, établi par le Grand Genève en 2014, a identifié un réseau de 759 km, dont 284 seulement étaient aménagés à cette date-là, essentiellement en bandes cyclables. L'ambition était alors d'en aménager 490 km supplémentaires, « sur voirie » ou « hors voirie ». Ces quelques chiffres donnent une idée de l'enjeu que représente la mobilité vélo !

En ce qui concerne la marche en ville et dans les espaces périurbains, il est nécessaire de compléter la progression de sa pratique sur le plan quantitatif par un développement qualitatif. En effet, en termes d'aménagements, de continuité des parcours, de balisage et de sécurité des piétons, il reste beaucoup à faire, d'autant plus justement que sa part modale a augmenté. Il va falloir renforcer notamment les capacités d'études et d'interventions sur le terrain pour ne pas interrompre le développement, initié en 2000, de la pratique de la marche en ville de Genève et dans son agglomération. Pour ce faire, les plans piétons communaux doivent faire l'objet d'un bilan-évaluation et de mises à jour. Il s'agit de poursuivre l'action de valorisation des parcours piétons, non seulement dans les communes suisses, mais également dans le territoire français du Grand Genève, d'autant plus que les territoires périurbains sont désormais concernés. Ceci permettra d'équilibrer la pratique multimodale des déplacements dans le Grand Genève et d'assurer ainsi la place de la marche dans la panoplie des mobilités.

Pour ce qui est des PMR et PFR, le développement qualitatif implique d'abord que tout plan piéton prenne en compte leurs besoins particuliers afin de garantir leur accessibilité. Mais parallèlement, il faut éviter de faire appel aux seuls techniciens-conseils et pratiquer une collaboration étroite et systématique avec les associations de personnes PMR et PFR, comme l'indique le droit international dans la Convention relative aux droits des personnes handicapées (CDPH) de l'ONU¹¹, ratifiée par la

⁹ L'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres soumis au peuple suisse le 28 septembre 2018 a été accepté par 73,6% des votants.

¹⁰ Idib.

¹¹ Art. 4, al. 3



France en 2010¹² et par la Suisse en 2014 ; la France a également ratifié en 2010 le Protocole facultatif se rapportant à la CDPH.

6. Cinq impératifs pour avancer

A la suite de ces différents constats, la commission a décidé d'aller au-delà des questions d'infrastructures cyclables, existantes ou à créer. Elle s'est demandée quels seraient les *obstacles à lever* pour que les habitants du Grand Genève adoptent plus facilement la bicyclette ou la marche. Le Forum d'agglomération propose ainsi cinq impératifs pour avancer :

- dépasser l'obstacle des frontières ;
- dégager des priorités d'engagement pour créer un Grand Genève cyclable ;
- sécuriser le vélo dans les centres urbains ;
- développer un « système vélo » ;
- inclure la marche comme mode de déplacement à part entière et prendre compte les personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant.

6.1. Dépasser l'obstacle des frontières

Nous l'avons dit, les instances en charge de la mobilité dans le Grand Genève réfléchissent encore trop sur leur territoire sans se soucier de leur(s) voisin(s). Une coordination entre les différents territoires est absolument nécessaire pour savoir où porter l'effort en faveur des cyclistes et des piétons. Elle suppose *des outils communs, des récoltes de données et une analyse de terrain coordonnées* permettant de connaître les déplacements à vélo ou à pied (voir chapitre 6.2.1).

6.1.1. Renforcer les liaisons vers le centre-ville de Genève

Une des priorités du conseiller d'État Serge Dal Busco, en charge du Département des infrastructures depuis l'automne 2018, est de mettre en œuvre concrètement la *Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)*, acceptée par le peuple en 2016. Celle-ci prévoit « un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération » et « des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide, confortable et sûre à l'intérieur et entre les quartiers (...) »¹³.

Adoptée en 2011, l'*Initiative 144* demandait déjà l'instauration d'une véritable politique en faveur des vélos et des piétons, notamment « un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines ». L'effort actuel du Canton portera sur la finalisation du réseau cyclable structurant, comprenant notamment huit pénétrantes et quatre voies vertes¹⁴. Mais rien n'est dit pour l'instant sur la manière dont ces pénétrantes seront connectées au-delà de la frontière ni sur les améliorations qui seront effectuées sur ces tronçons.

Or, dans les régions qui entourent le canton, **des problèmes et des questions se posent qui pour l'instant ne sont pas résolues**. Petit tour de la partie française et vaudoise du Grand Genève :

¹² L'Union européenne, elle, a confirmé sa signature en décembre 2010

¹³ La loi H 1 21 prévoit également des pôles d'échange, si possible piétonnisés, des parcs relais et des P+Bike prioritairement situés aux entrées de l'agglomération, la mise en œuvre de plans d'entreprises qui privilégient les transports publics et la mobilité douce pour le trafic pendulaire et enfin, la priorité de ces deux modes de transport au cœur de la ville (art. 3, al. 2 et 3).

¹⁴ Soit :

◆ Huit pénétrantes : 1) Versoix-Genève, 2) CERN (depuis Saint-Genis et Prévessin)-route de Meyrin-Cornavin, 3) Satigny-Vernier-Châtelaine-Cornavin, 4) Chancy(Sézegnin)-Bernex-Onex-Jonction, 5) Certoux(Soral)-route de Base-route des Acacias-Plainpalais, 6) Saint-Julien-Bachet-de-Pesay, 7) Gaillard-route de Malagnou-Genève Centre et 8) Frontière-Corsier-Vésénaz-Eaux-Vives.

◆ Quatre Voies vertes : 1) Annemasse-St-Genis, 2) Versoix-Genève, 3) Bernex-Centre-ville et 4) ViaRhôna.

◆ Deux tangentiels majeurs sont incluses dans le programme : Versoix-Petit-Saconnex-Vernier-Lancy et La Pallanterie-Bachet-de-Pesay.



+ **Pays de Gex** : les autorités de la communauté d'agglomération du Pays de Gex n'ont pas encore identifié de réseau prioritaire, notamment en direction de Genève. Quelques contacts ont eu lieu avec le Canton de Genève. Pourtant, le nombre de pendulaires qui utilisent le vélo pour venir en Suisse augmente : selon les comptages effectués par l'APiCy¹⁵, le total de cyclistes et piétons passant la frontière le matin a doublé entre 2013 et 2019, passant de 611 à 1254. Deux itinéraires majeurs canalisent ces déplacements quotidiens :

1) *la liaison Gex-Ferney-Genève*, qui devrait devenir une « véloroute ». Les travaux, promis depuis plus de 7 ans, ont enfin démarré en août 2019. A ce stade, trois écueils ne sont pas encore abordés : le passage de la douane de Ferney, très mal aisé, le tunnel sous l'aéroport, très bruyant, ainsi que la jonction entre la sortie du tunnel et le Grand-Saconnex, très inconfortable. L'APiCy s'en était inquiétée auprès du Canton de Genève en 2014 déjà et avait fait plusieurs propositions. Elle est revenue à la charge en juin 2019. L'Office cantonal des transports s'est dit conscient des dangers, mais attend la transformation de tout le secteur, qui prendra au minimum encore... 4 ans. Aucune mesure concrète n'est prise pour l'instant, sinon la sécurisation des chantiers. Les cyclistes et les piétons continueront d'être en fort danger, notamment lors de la traversée de la Voie-des-Traz qui longe l'aéroport ;

2) *la liaison de Thoiry et Saint-Genis vers Meyrin et Genève*. C'est l'une des pénétrantes cantonales promise à amélioration. Côté France, le PLUiH¹⁶ de Pays de Gex Agglo prévoit de « relier les pôles en itinéraires cyclables ». Mais il ne s'agit pour le moment que d'un principe sur le papier, sans budget ni calendrier de réalisation. Il n'est pas prévu de liaison Thoiry-Saint-Genis. Quant au carrefour dit « Porte de France », il est actuellement accidentogène. Un projet de réaménagement lourd de ce carrefour est à l'étude par le département de l'Ain dans le cadre du projet de BHNS entre Saint-Genis et le CERN. L'état actuel du projet prévoit « la création de voies réservées aux modes doux à la surface » et « le prolongement de la Voie verte d'agglomération ».

+ **Pied du Salève** : la Communauté de communes du Genevois (CCG)¹⁷ a adopté un schéma cyclable en novembre 2018, comprenant de nombreux projets. Elle travaille sur deux tronçons de voies cyclables réalisables en 2020-2022 : tout d'abord Beaumont-Saint-Julien (7 km), qui pourrait renforcer l'usage de la pénétrante genevoise entre Perly et Bachet-de-Pesay. De son côté, Saint-Julien attend que le projet soit « fixe et définitif » pour agir sur son territoire, notamment autour de la gare. L'autre tronçon va de Beaumont à Archamps par la RD 18 (7 km). Mais la jonction avec Croix-de-Rozon, via la route d'Annecy, est encore à l'état de projet. La CCG étudie en outre la ViaRhôna, sur son parcours français, entre Croix-de-Rozon et Valleiry¹⁸.

Collonges-sous-Salève¹⁹ est également une entrée importante pour les cyclistes pendulaires, vers Croix-de-Rozon. Collonges planche sur l'amélioration de la mobilité douce : parmi les projets prévus en 2020, une passerelle piétons-vélos qui enjambera l'autoroute et une piste cyclable qui reliera Archamps et Collonges. En direction de Genève, les cyclistes se dirigent ensuite vers Carouge en suivant un aménagement de bandes cyclables discontinues et non éclairées la nuit pour une partie du tronçon. Relevons enfin le Pas-de-l'Échelle, vers Veyrier et le centre-ville de Genève (route de Florissant), qui est également une entrée très fréquentée des cyclistes²⁰.

¹⁵ Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex

¹⁶ Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) valant Programme local de l'habitat (PLH). Il sera soumis à adoption à fin 2019, après consultation des associations, puis du public.

¹⁷ La Communauté de communes du Genevois rassemble 17 communes, autour de Saint-Julien-en-Genevois, qui vont de Chevrier à Collonges-sous-Salève et Bossey.

¹⁸ Un parcours suisse existe aussi de Valleiry à la rive droite du lac : il passe par Chancy vers Bernex, Onex puis les quais du Rhône vers le parc Mon Repos et la route de Lausanne (itinéraire cycliste n°1) ; il est pris en compte dans les 96 mesures annoncées dans la Plan d'actions pour la mobilité douce 2019-2023 du canton de Genève.

¹⁹ Lors des comptages réalisés en juin 2019 par Salève Vivant, 79 cyclistes (dont 1/3 à assistance électrique) ont été recensés entre 7h et 8h30 à la douane. Collonges, Archamps et Bossey représentent une population de 7500 habitants.

²⁰ 93 cyclistes recensés de 7h à 8h30 en juin 2019.



+ **Annemasse et sa région** : la très importante fréquentation de la Voie verte par les cyclistes montre que les citoyens et les habitants de cette région apprécient cette nouvelle artère. L'agglomération est une partie très peuplée du Grand Genève. La prolongation de la Voie verte jusqu'à Bonne peut nourrir l'affluence de la nouvelle artère cyclable. Mais trois gros problèmes ne sont pas résolus à Annemasse même : tout d'abord la traversée de la ville, ensuite la liaison transversale vers Ambilly depuis la gare (où un projet de passerelle fait pourtant partie du Projet d'agglomération 3) et enfin, la liaison entre Annemasse et Étrembières, par le biais d'une autre passerelle piétons/vélos sur l'Arve entre l'arrière du casino et le centre commercial d'Étrembières.

Cette dernière liaison, prévue depuis plusieurs années, pourrait être construite bientôt²¹. Elle permettrait de créer une ouverture en direction de Reignier (un chemin existe déjà le long de l'Arve, ainsi qu'un passage sous l'autoroute à la hauteur de Mornex) et aussi vers le pied du Salève, et d'éviter les voiries qui mènent à l'autoroute Blanche, très chargées et dangereuses. Sur la D 1206 parallèle à l'autoroute Blanche, dont la chaussée est très large, une piste cyclable pourrait sans problème être créée jusqu'au Pas de l'Échelle et Veyrier.

+ **Sud Léman** : un certain nombre de cyclistes empruntent la route de Thonon pour accéder au cœur de l'agglomération genevoise. En Suisse, cette pénétrante est équipée de bandes cyclables depuis la frontière, puis, depuis Vézenaz, d'une piste le long du lac jusqu'à l'entrée du Jardin anglais. Mais aucun aménagement n'est réalisé pour l'instant entre Douvaine et la frontière sur la D1005, dangereuse à cause du trafic, ni en direction de Veigy.

+ **Région de Nyon** : la partie vaudoise du Grand Genève a adopté en 2018 un réseau cyclable de 315 km, dont seuls 12% sont opérationnels pour l'instant. Ce réseau propose toute une série d'aménagements, de parcours hiérarchisés selon les besoins. Les villes-centres (Nyon, Gland, Rolle) ont déjà commencé à aménager leur territoire pour la mobilité douce. Dans ce domaine d'ailleurs, les communes ont l'initiative, en collaboration avec la Région et parfois le canton. Mais des priorités devront être définies. Lesquelles ? Questions ouvertes :

- dans l'optique domicile-travail, les tronçons menant vers les quatre gares de Rolle, Gland, Nyon et Coppet, qui font office de pôles d'accès au train, devraient logiquement être privilégiés. Ainsi par exemple l'axe Divonne – Commugny - Coppet (vers le Léman Express) ;

- la route Suisse – l'une des pénétrantes genevoises prioritaires – sera bientôt équipée de pistes cyclables en site propre de Genève à Founex. En direction de Lausanne, le tronçon dans certaines localités est à l'étude (Coppet, Nyon, Prangins, Rolle), mais les communes travaillent chacune à leur propre rythme. Et l'exécution de certains tronçons n'est planifiée que vers 2030²²!

- d'autres parcours mériteraient une attention particulière : la piste cyclable Gex-Divonne-Crassier, déjà aménagée, pourrait devenir un axe rapide vers Nyon si elle est réalisée jusqu'au chef-lieu. Les traversées de l'autoroute A1 posent de gros problèmes aux cyclistes²³ et devraient être réglées avec le Canton de Vaud et la Confédération. Enfin, une liaison cyclable en site propre est projetée entre Nyon et Gland, ce qui pourrait renforcer les liens entre les deux villes de la Côte. Dans quels délais ?

²¹ Un crédit d'études et de réalisation a été voté par le Conseil municipal en mai 2019. La passerelle tiendra-t-elle compte des cyclistes ?

²² Les aménagements prévus en traversée de localité font partie du Projet d'agglomération de 2^{ème} génération à réaliser avant 2027. Les études seront entreprises en 2020. La réalisation de certains tronçons n'est par contre pas prévue avant 10 ans. C'est le cas du tronçon à la sortie de Nyon (côté Genève) qui attend la réalisation du centre multisports de Colovray.

²³ La jonction autoroutière de Rolle notamment, qui va être dotée de 4 ronds-points, va devenir un passage très dangereux pour les cyclistes.



6.1.2. Construire des itinéraires locaux transfrontaliers

Le réseau cyclable doit étendre ses mailles de chaque côté de la frontière. C'est une nécessité. Une manière de le concrétiser est d'inciter les communes limitrophes suisses et françaises à *réfléchir en binôme* au développement de leurs relations cyclables, en collaboration avec les communautés de communes, le Canton de Genève et la Région de Nyon.

Cela permettrait de dépasser les problèmes constatés, par exemple :

- à partir de l'agglomération annemassienne pour rejoindre Genève, les cyclistes passent par Moillesulaz, la route de Genève et le chemin du Vallon vers Malagnou. De Gaillard, ils se dirigent vers Thônex et la douane de Fossard, sans bande cyclable sur le parcours français. Par ailleurs, vers Puplinge, ils passent par Ville-la-Grand où il n'y a plus de bande cyclable sur les routes étroites de Cornière comme sur celles de Cara et de Presinge. Ces 2 parcours sont importants puisqu'ils rendent la gare du Léman Express d'Annemasse - à 1,5 km de Puplinge - plus proche que celles de Chêne-Bourg à 2,8 km !
- à partir de Ferney-Voltaire, la liaison vers Meyrin par Mategnin²⁴ est envisagée depuis des années, mais rien ne bouge concrètement alors que le Canton de Genève a décidé d'améliorer l'avenue Auguste-François Dubois ! Idem pour un autre projet de liaison Ferney-Bellevue (contact entre les maires), et pour la liaison Versonnex -Collex-Bossy.

→ Nous demandons donc que les communes suisses et françaises étudient en coopération les parcours les plus directs et les plus sécurisés. Et que ces parcours soient réalisés et dûment signalisés.

6.1.3. Réaliser la Voie verte d'agglomération

Parmi les quatre Voies vertes²⁵ dans le viseur du Canton de Genève, c'est sans conteste la *Voie Annemasse-Saint-Genis* qui suscite le plus d'attentes. Elle peut devenir une réalisation symbolique de la place que les autorités accordent à la bicyclette. Son enjeu est d'être à l'écart des voies de trafic motorisé. Or, si elle est une réalité d'Annemasse aux Eaux-Vives, elle a encore du mal à se concrétiser jusqu'à Saint-Genis. Son déploiement sur le territoire de la Ville de Genève, vers Champel, puis Carouge, les bords de l'Arve jusqu'au Bois de la Bâtie est en grande partie à l'état de projet. Le passage-clé de la route de Chêne se fera avec des feux (!) et seul un premier petit tronçon en direction de Champel est en construction. Au-delà, la Voie oscille entre bandes cyclables et études en cours ou à engager. Les quais de l'Arve, depuis les Orpailleurs au pont des Acacias, devraient être le prochain tronçon à voir le jour en 2020-2021 ; il faudra aussi trouver une solution satisfaisante pour que les cyclistes puissent franchir l'important dénivelé créé par le Bois de la Bâtie.

Depuis le Pont CFF de la Jonction, déjà élargi, en direction du secteur Aire et Vernier, la Voie verte retrouve pour partie le trafic urbain, mais est considérée comme praticable. La suite du tronçon, par Vernier, Meyrin et le long de la ligne CFF jusqu'à la route du Mandement, se concrétise enfin : le pilotage (tracé à confirmer, projet concret et réalisation) de tout le tronçon a été adjugé en juillet 2019 avec une fin des travaux prévue en 2025. Le tronçon le long de la route du Mandement, en site propre, est réalisé. Sur la Voie verte, ce n'est pas le soutien de la Confédération qui manque puisque l'amélioration de chaque tronçon fait l'objet de subventions dans le cadre des projets d'agglomération. Mais les autorités arriveront-elles dans les délais désormais imposés par Berne ?

²⁴ La route de Meyrin, entre Ferney et Mategnin, bénéficie d'un petit tronçon de piste cyclable qui se termine... par une fouille (!) qui semble ouverte depuis plusieurs mois. Les cyclistes sont oubliés...

²⁵ 1) Annemasse-St-Genis; 2) Versoix-Chambésy; 3) Bernex-Centre-Ville; 4) ViaRhôna.



Notons encore que plusieurs problèmes se posent pour les usagers :

- d'une part, *la mixité des flux piétons et cyclistes* est considérée comme délicate par l'ensemble des usagers. Sur la Voie verte CEVA – mais il en sera probablement de même pour les autres tronçons tracés en milieu dense, et en l'absence d'alternatives rapides pour les vélos – la forte fréquentation (plus de 600 vélos à l'heure recensés en juin 2019) pose des problèmes de place aux cyclistes et provoque un sentiment d'insécurité chez les piétons ;
- d'autre part, la législation suisse autorise les vélos électriques rapides (assistance jusqu'à 45 km/h) à utiliser ces itinéraires, alors qu'en France, seuls les vélos électriques avec assistance jusqu'à 25 km/h (catégorie assimilée au vélo) y sont admis.

→ *Au final*, la Voie verte d'Annemasse jusqu'aux Eaux-Vives, sur le CEVA, est très pratique et incite les pendulaires à l'utiliser. En revanche, en rive droite, le tracé est plus orienté « promeneurs de dimanche », car il est beaucoup moins rectiligne (détour par Satigny), donc peu utile aux pendulaires à vélo qui cherchent (comme les utilisateurs d'autres moyens de transport) le chemin le plus court. Il faudra donc s'assurer que les voies cyclables le long de la route de Meyrin soient sécurisées sur toute leur longueur, ce qui n'est pas encore le cas.

6.2. Dégager des priorités d'aménagement modes doux dans le Grand Genève

6.2.1. Instaurer des comptages domicile-travail

Les nombreuses questions que nous avons soulevées jusqu'ici montrent qu'au-delà des grands objectifs, les différents acteurs du Grand Genève *n'ont pas encore défini un plan d'actions coordonné* pour donner toutes ses chances à la mobilité douce.

L'un des outils de base permettant de mieux connaître l'usage du vélo dans le Grand Genève serait à l'évidence les comptages, or ils ne sont de loin pas généralisés. Pour l'heure, des campagnes de comptages manuels sont effectuées sur le territoire cantonal genevois avec le concours de la Ville de Genève, tous les deux ans (la dernière en 2019), auxquelles s'ajoutent six postes de comptage automatiques, dont un nouveau sur la Voie verte d'agglomération. Enfin, depuis peu, l'Office cantonal des transports dispose de trois compteurs automatiques mobiles. De son côté, Annemasse agglomération s'est récemment dotée de compteurs automatiques et un partage des données est en préparation avec le Canton de Genève. C'est une démarche qui devrait être développée dans les autres territoires (Région de Nyon, Pays de Gex agglomération, Communauté de communes du Genevois), pour pouvoir disposer de données mutualisables.

Face à cette situation, des associations françaises effectuent des comptages aux frontières depuis plusieurs années. Cinq associations de mobilité douce ont fait un pas supplémentaire le 13 juin 2019 : elles ont réalisé des comptages manuels en 27 endroits de l'agglomération, dont 20 à certaines douanes franco-genevoises²⁶. Si toutes les douanes n'ont pas été recensées, cette opération a permis d'avoir une première photographie des cyclistes et piétons qui pendulent de France vers le canton de Genève.

Mais il faudrait aller plus loin : instaurer des *comptages domicile-travail* pour affiner l'analyse des flux et voir quelles sont les priorités à dégager. La Ville de Pully a tenté de tels comptages, avec la collaboration de Swisscom et ses antennes de téléphonie. Problème : ce type de technologie n'est pas assez précis pour isoler les différents usagers de la route. Des *start-up* se sont lancées dans ce genre de comptages et seront probablement à même de faire une étude de faisabilité²⁷. Par ailleurs, la

²⁶ Comptages réalisés par l'Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex (APiCy), Association environnement Reigner-Esery (AERE), En ville à vélo Annemasse, Salève Vivant et Pro Vélo Genève. Voir https://www.pro-velo-geneve.ch/files/cp_comptage-velos_juin2019.pdf

²⁷ Deux *start-ups* ont déjà travaillé avec le Canton de Genève sur cette problématique ou sont connues de lui : Micoda, basé à Nyon, et Eco-Compteur, implanté à Lannion (Bretagne).



nouvelle application Geovelo lancée par le Grand Genève peut également contribuer à dégager les trajectoires cyclables importantes grâce aux données anonymisées qu'elle recueille.

Mais l'aide de technologies récentes n'est qu'une forme d'approche. Des enquêtes auprès d'utilisateurs doivent également servir d'aide à la décision, notamment sur le plan des itinéraires à privilégier, tant du point de vue du confort que de la sécurité. Certains parcours sont beaucoup plus fréquentés que d'autres, mais souffrent de discontinuités et d'obstacles (carrefours dangereux, tronçons surchargés, zones à problème). Les observations faites par les usagers permettront de prendre des mesures urgentes. Car, mis à part les grands tronçons, on ne voit pas clairement pour l'instant sur la base de quelle analyse précise les projets de mobilité douce sont intégrés aux divers Projets d'agglomération et soumis à la Confédération.

6.2.2. Améliorer les rabattements vers les gares et les stations vélo

Dans les parcours domicile-travail, une gare, une halte ferroviaire, un terminal de bus peuvent être un relais vers l'entreprise, surtout pour les personnes habitant loin ou navigant sur un parcours peu adapté à la mobilité douce. Or, si les autorités souhaitent que les habitants du Grand Genève enfourchent leur vélo, *trois questions* doivent impérativement faire l'objet d'une enquête approfondie de terrain (notamment pour connaître la fréquentation) :

1) l'accès aux gares (du moins les plus fréquentées) doit être sécurisé, à partir des communes ou des quartiers d'où viennent les cyclistes (d'où l'importance des comptages). Les communes qui veulent favoriser le vélo doivent améliorer leurs voiries et plus généralement mettre sur pied une politique cyclable crédible (pistes en priorité, bandes si les pistes sont impossibles). Les communes liées à la Voie verte d'agglomération sont particulièrement concernées ;

2) les gares doivent être dotées de parkings vélos sécurisés. Ainsi :

+ Sur le Léman Express : toutes les gares genevoises seront dotées de stations vélo (à l'exception de celle de Champel)²⁸. Dans les deux grandes gares - Genève et Annemasse – l'effort accompli en places sera-t-il suffisant ? A Cornavin, trois nouvelles stations vélo sont prévues dans le cadre de son réaménagement, mais à Annemasse ? Dans les autres gares entre Coppet (petite station vélo existante) et Genève, les pendulaires doivent pouvoir disposer d'équipements et d'emplacements de stationnements dédiés performants. Et surtout, l'usage du vélo doit être accompagné d'un effort de communication en direction des usagers du train.

+ Sur les autres lignes CFF : une démarche du même type doit être entreprise à Rolle (Gland est équipé, Nyon attend une station vélo), sur la ligne de la Plaine ainsi qu'à Genève-Aéroport, ainsi que sur les lignes SNCF (vers Thonon, Reignier, la Roche-sur-Foron, Saint-Julien, Valserhône). Une attention toute particulière doit être portée à la ligne Annemasse-Thonon et à celle de la Vallée de l'Arve.

+ Aux arrêts importants des lignes BHNS en projet (telles que Gex-Ferney ou Saint-Genis-CERN) et aux terminus des lignes TPG importantes : il faut y prévoir des parkings vélos en suffisance (contre-exemple : la ligne Z à Collex-Bossy) ;

3) les gares doivent aussi offrir des stationnements dédiés aux PMR et PFR, accessibles conformément aux législations et en nombre suffisant. Incontestablement, c'est du côté suisse que les efforts les plus importants sont à fournir²⁹, puisque quasiment toutes les gares SNCF proposent des places dédiées aux PMR et PFR. C'est une condition de base pour que les usagers choisissent ce moyen de transport.

²⁸ La station de Champel disposera néanmoins 80 épingles à vélo (160 places) réparties entre le Plateau de Champel et le tunnel qui conduira aux HUG

²⁹ Seules 5 gares suisses sur 22 disposent de 1 ou 2 places dédiée(s) aux PMR et PFR.



6.2.3. Définir un plan d'engagement et un suivi périodique

Les bonnes intentions ne suffisent pas ! Il faut qu'un plan d'engagement global, précis, soit défini et qu'un suivi périodique des objectifs soit effectué. Pour ce faire, un renforcement de l'équipe du pôle mobilité du Grand Genève nous semble indispensable si l'on veut avancer. De leur côté, les associations de mobilité douce doivent pouvoir faire valoir leur expertise d'usagers, être consultées à l'étape des plans pour vérifier la meilleure adéquation des projets aux besoins et aux pratiques³⁰. Et surtout : les améliorations apportées aux différents aspects du « système vélo » doivent faire partie d'une communication soutenue de la part des autorités.

6.3. Sécuriser le vélo dans les centres urbains

6.3.1. Réserver des itinéraires fluides et sûrs pour les cyclistes

Faire cohabiter tous les modes de transports en milieu urbain n'est pas chose aisée, tout le monde en convient. Mais si l'on souhaite que les Annemassiens (par exemple) se lancent à bicyclette et traversent leur agglomération pour rejoindre la Voie verte ou la gare du Léman Express, il y a lieu de faire place d'urgence à la mobilité douce en aménageant les voiries à son usage.

+ À Genève, le Canton et la Ville de Genève ont pris le taureau par les cornes et créé une *task force* qui travaille sur **3 axes prioritaires dans le centre-ville** :

- 1) l'un, depuis la gare des Eaux-Vives, rejoindra la gare Cornavin en descendant vers le lac pour faire la jonction avec le U cyclable (déjà réalisé en rive gauche) ;
- 2) un deuxième axe ira de Cornavin jusqu'à Uni-Mail ;
- 3) enfin, le troisième axe partira d'Uni-Mail vers les HUG et la gare de Champel.

Nous attendons les résultats de ces travaux.

D'autres axes sont à créer, à partir des autres gares ou pour aller d'un quartier à l'autre. Sur ce plan, les communes (Carouge, Chêne-Bourg, Lancy) ont un rôle important à jouer. En outre, les deux tangentiels que le Canton veut améliorer (La Pallanterie-Bachet-de-Pesay et Versoix-Petit-Saconnex-Vernier-Lancy) souffrent de discontinuités ; la première des deux en tout cas peut être facilement améliorée.

+ À Annemasse, le réseau cyclable présente de nombreuses discontinuités : il y a peu de connections aisées à la Voie verte. En venant de Bonne, les cyclistes sont dirigés vers des nœuds de circulation difficiles à négocier, le pire étant le rond-point de l'Étoile. Vers Genève, ils doivent négocier aussi le rond-point de Zola Parc. Enfin, en direction d'Étrembières, ils empruntent le même pont très encombré que les voitures.

+ À Saint-Julien-en-Genevois, on ne voit pas pour l'instant quelles connections sont prévues entre la gare (que pourraient emprunter les pendulaires) et les projets de la Communauté de communes du Genevois, ni vers la pénétrante en direction de Bachet-de-Pesay.

D'autres villes moyennes françaises (Saint-Genis, Gex, Ferney) ou suisses (Vernier, Meyrin, etc.) pourraient aussi faire l'objet d'examen détaillés, au travers d'une collaboration entre les autorités et les usagers.

³⁰ C'est déjà en partie le cas dans le canton de Genève



6.4. Développer un « système vélo »

Quand les autorités et les habitants parlent vélo, ils évoquent avant tout l'infrastructure mise à disposition (ou non) des deux-roues. Mais l'usage du vélo implique un environnement qui accompagne cette pratique. En voici quelques éléments :

- le stationnement en ville : il doit être systématisé et sécurisé dans les rues et les places stratégiques des centres, aux abords des lieux d'achat, sur les lieux de travail ou de loisirs. Les endroits dédiés à cet effet doivent être dimensionnés correctement, ne pas gêner les espaces dévolus aux piétons, et ne pas entrer en conflit avec les deux-roues motorisés. Exemples urgents à Genève : le rond-point de Rive, Genève-Plage, l'Arena et Palexpo. La Ville de Genève dit avoir identifié des sites où des stationnements sont nécessaires. Un crédit a été voté pour l'édification de 10 à 15 abris vélo dotés de 600 arceaux. C'est un effort remarquable, mais clairement insuffisant au vu du développement du vélo en ville. Les autres villes genevoises, françaises et vaudoises ont-elles fait le même travail ? Dans le district de Nyon, le chef-lieu est bien doté et Rolle va s'équiper. Dans le Pays de Gex, le stationnement des vélos reste quasi inexistant dans la plupart des communes (exemple à Ferney devant le cinéma, les stations de bus, les supermarchés) ;
- la réparation, le dépannage et la location : un partenariat peut être développé avec Genève Roule (et ses 11 sites de prêt disséminés dans le canton) et des marchands de vélo. Annemasse dispose d'un atelier d'auto-réparation (Pignon sur rue) proche de la gare. Cette dernière sera elle-même dotée prochainement d'une station de location ;
- le stationnement dans les immeubles : le manque de place dans les immeubles, surtout anciens, n'incite pas à acheter une bicyclette. C'est un aspect déterminant pour un (futur) amateur de vélo. Le Grand Genève devrait adopter une norme concernant le nombre de places de stationnement vélos à prévoir dans les nouveaux immeubles, et l'équipement nécessaire pour les sécuriser. En France, cela passe par l'introduction dans les plans locaux d'urbanisme de règles contraignantes pour la création de places de stationnement vélos dans les immeubles, les commerces et les locaux professionnels ;
- vélos et entreprises : une prise de conscience est en train de naître pour inciter les entreprises à réfléchir au mode de transport qu'utilisent leurs salariés. La Région de Nyon a développé un « guichet mobile » qui renseigne les entreprises sur les divers types de mobilité et leur propose des alternatives à la voiture (transports publics, mobilité douce, covoiturage, vélos en libre-service à prix réduit). D'autres entités ont fait le même type de démarche : la zone industrielle de Plan-les-Ouates a mis en place dès 2011 une centrale de mobilité. L'État de Genève vient de créer un guichet unique pour accompagner les entreprises dans les changements de la mobilité. Par ailleurs, l'action *Bike to Work* lancée par Pro Vélo Suisse en 2005 au niveau national, est un moyen original de sensibiliser les entreprises à un mode de déplacement alternatif. Cette démarche consiste à inciter les gens à aller au travail à vélo en mai et en juin et à promouvoir du même coup la santé. En 2018, ce sont 64'680 personnes issues de plus 2'000 entreprises qui ont relevé ce défi !
- nettoyage et déneigement : c'est un problème oublié des voiries locales ! Le plus souvent, les voies cyclables sont le dépotoir de ce qui est rejeté par la route et ne sont que rarement nettoyées. En hiver, elles font office de lieu de stockage de la neige...
- signalétique et jalonnement des itinéraires : un gros effort est à fournir dans ces domaines. L'application Geovelo donne des renseignements aux cyclistes qui veulent trouver le meilleur parcours d'un point à un autre du Grand Genève. Mais la qualité des itinéraires proposés est encore à améliorer ;
- le vélo dès l'école : l'apprentissage de la bicyclette et des règles de circulation, qui a disparu au cours des 20 dernières années, doit être réintroduit³¹. Des systèmes de vélobus (accompagnements groupés de jeunes cyclistes) pourraient être mis sur pied. Il faudrait aussi donner une information

³¹ Plusieurs associations et organisations travaillent à l'initiation du vélo auprès des plus jeunes. Le TCS met sur pied à Genève, à la demande d'associations de parents d'élèves, des « Ateliers de sécurité routière » (6-12 ans) et des cours collectifs intitulés « Sortie vélo dans mon quartier » (8-12 ans) le samedi matin. Pro Vélo propose des cours de vélo en famille, destinées aux enfants avec leurs parents, dans différentes communes genevoises.



sur l'usage sur la voie publique de la trottinette, des planches à roulettes et/ou des rollers, avec la collaboration des polices locales ;

- **les adultes et la bicyclette** : se déplacer en ville sans risques, en adoptant une attitude correcte (dans les giratoires par exemple) n'est pas aisée. Par ailleurs, depuis l'arrivée des vélos électriques, de nombreux seniors sont attirés par ce moyen de locomotion sans se rendre compte des difficultés. Des initiations théoriques et pratiques pourraient donc être mises sur pied. Pro Vélo propose des cours privés, pour adultes débutants, enfants ou personnes à mobilité réduite, ainsi que des « balades en vélo électrique pour seniors » ;
- **indemnité kilométrique vélo** : en France, la participation de l'employeur aux frais de déplacement domicile-travail à vélo (25 centimes du kilomètre) est possible, mais encore facultative et mal connue ; il faudrait en faire la promotion. Dans le canton de Vaud, les cyclistes peuvent déduire un forfait de 700 CHF sur leur déclaration fiscale. A Genève enfin, le forfait déductible est de 500 CHF³².

6.5. Intégrer la marche comme mode de déplacement à part entière, et prendre en compte les personnes à mobilité réduite ou en fauteuil roulant

6.5.1. Le retour en force de la marche

La marche, contrairement aux autres modes de déplacement, ne dissocie pas la personne de son mode de déplacement : on dit « un cycliste et son vélo », on dit « un piéton » tout court. Dans l'organisation des voiries, il vient rarement en première ligne, mais heureusement, ses besoins sont peu à peu pris en compte. Dans les années 1950, une Union genevoise des piétons s'est créée pour promouvoir une « veille globale sur le confort des piétons ». Elle a aujourd'hui rejoint Mobilité piétonne/FussVerkehr qui agit sur le plan suisse³³. Les personnes à mobilité réduite (PMR), elles, sont représentées par leurs associations, particulièrement la FSA³⁴ et l'ABA³⁵ pour les personnes aveugles et malvoyantes, la FSS³⁶ pour les personnes sourdes et malentendantes et le CFRGe³⁷ pour les personnes en fauteuil roulant (PFR) et autres PMR pour la Suisse. En France, les Maisons départementales du handicap regroupent les associations représentant les PMR et PFR³⁸.

Les statistiques le prouvent, la part modale de la marche dans les déplacements a fortement augmenté : entre 2000 et 2015, elle est passée dans le canton de Genève de 30,2 à 39,0%, et en ville de Genève de 39,8 à 47,6%. Elle prend désormais une part plus importante que la voiture³⁹. Le vélo a aussi progressé (de 3,9 à 5,6% dans le canton, de 4,3 à 6,8% en ville de Genève), ainsi que les transports publics. Qui s'occupe des piétons ? En Suisse, ce sont avant tout les communes, soutenues par les cantons. En France, les grandes villes traitent de ce thème. Mais la sensibilité n'est pas partout la même.

³² Arrêt du Tribunal fédéral du 21 septembre 2017. Selon ce dernier, le fisc n'a pas à imposer le type de moyen de transport dont les frais peuvent être déduits. Mieux : le citoyen peut déduire à la fois le vélo et l'abonnement de train s'il utilise les deux.

³³ La marche a été remise au goût du jour par la société bourgeoise au 18^e et au 19^e siècle, notamment avec la transformation des remparts en promenades, la création de boulevards dans les villes au nord et, plus au sud, la création d'allées plantées d'arbres, les mails.

³⁴ FSA : Fédération suisse des aveugles et malvoyants

³⁵ ABA : Association pour le bien des aveugles

³⁶ FSS : Fédération suisse des personnes sourdes et malentendantes

³⁷ CFRGe : Club en fauteuil roulant Genève, section de l'Association suisse des paraplégiques

³⁸ APF-France Handicap notamment

³⁹ Part modale de la voiture dans le canton 2000/2015 : dans le canton de 48,3% à 33,9%, pour la ville de 36,5 à 22,6%

<https://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2019/analyses/communications/an-cs-2019-59.pdf>



6.5.2. Intégrer la marche comme mode de déplacement

Le Projet de territoire 2016-2030 du Grand Genève affirme clairement la place de la mobilité douce comme « base de la mobilité quotidienne ». Selon ce document : « il est [...] nécessaire qu'à chaque échelle d'intervention, les modes doux soient mis en valeur pour inciter d'une manière soutenue l'entier de la population à se déplacer à pied et à vélo. »⁴⁰. Cette volonté rejoint les enquêtes qui révèlent que 17% des habitants de ce territoire n'ont pas de voiture (et même 41% en ville de Genève).

La marche est évidemment privilégiée pour les parcours courts. Dans le Grand Genève, 26% des actifs se déplacent avec leurs pieds. Et parmi les pendulaires, ils sont encore 15% à utiliser ce moyen de déplacement. Dans son Plan d'action de la mobilité douce 2015-18⁴¹, le Canton de Genève notait déjà que la marche était en constante progression, et pas seulement au cœur de l'agglomération. Cette problématique touche non seulement les parcours domicile-transports publics, et avec eux tous les obstacles comme les traversées piétonnes, mais aussi les zones tranquillisées (20, 30 km/h), piétonnisées et celles où existe une mixité piétons-vélo.

A l'heure actuelle, le Canton de Genève et les Villes suisses ou françaises semblent davantage se concentrer sur la piétonisation de zones urbaines que sur le « parcours du combattant » du piéton. Actif-trafiC a analysé en 2017 la « marchabilité » de trois villes romandes ; il ressortait de l'étude que, si la qualité des aménagements est jugée bonne à Genève (notamment dans les zones de transbordement), deux critiques sont néanmoins formulées : les trottoirs sont souvent trop étroits et souvent encombrés, et les temps d'attente aux feux sont trop longs. Il faut espérer que les 50 millions de CHF votés par le Canton de Genève en 2016 pour la modernisation du système des feux (et la suppression de certains d'entre eux) porteront leurs fruits.

Il y a donc lieu de rappeler ici des éléments de base pour faciliter la vie des piétons :

+ **faciliter les parcours piétons** (les raccourcis hors trafic quand c'est possible) dans les quartiers et dans les centres-villes, notamment lors de traversées de carrefour ;

+ **régler la cohabitation piétons/vélos sur les trottoirs** en définissant des règles de respect et de priorités. La compatibilité entre modes doux n'est effective que s'il y a un respect mutuel et des règles de « bonne » conduite de la part du mode le plus « fort ». Mais est-ce possible ? À Lyon, lors de l'introduction de vélos en libre-service en 2005, la mixité piéton-vélo s'est révélée plus problématique que prévu et a nécessité une campagne de sensibilisation. En Suisse, cette pratique de mixité, introduite dans certains cantons il y a dix ans, est remise en question. En Ville de Zürich, les trottoirs sont désormais interdits aux cyclistes. En France, cette même interdiction existe également pour les adultes, mais elle n'est pas respectée dans les faits. Cette situation renvoie à une question plus générale : la place laissée aux différents modes de transport dans l'espace public ;

+ **réglementer d'urgence l'usage des nouveaux engins de déplacement électriques, surtout les trottinettes électriques**⁴². En effet, s'ils restent sur les trottoirs, ces engins peuvent se révéler très dangereux. Il ne faut d'ailleurs pas se contenter de réglementer, car parfois la réglementation existe, mais n'est pas connue des usagers. Des campagnes d'information, voire ensuite de mesures de sanction sont nécessaires pour faire connaître et faire respecter les règles indispensables à une cohabitation apaisée ;

+ **prévoir des espaces partagés** dans les lieux publics centraux (places, lieux de détente et de tourisme, lieux à caractère commercial) : dans ces espaces, les vitesses respectives y sont nécessairement modérées ;

⁴⁰ Projet de territoire 2016-2030 (décembre 2016) p. 140

⁴¹ Plan d'actions de la mobilité douce (2015-2018), p. 21

⁴² En Suisse, les trottinettes électriques sont définies dans la classe « cyclomoteurs » ; elles sont interdites sur les trottoirs, mais autorisées sur les pistes cyclables ; leur détenteur doit avoir au minimum 16 ans (14 ans s'il est détenteur d'un permis de cyclomoteur). En France, leur vitesse est désormais limitée à 25 km/h ; elles ne doivent pas circuler sur les trottoirs et téléphoner ou porter des écouteurs est interdit ; par ailleurs, elles doivent être équipées d'un feu avant et arrière, de catadioptrés et d'un avertisseur sonore.



+ **lors de chantiers** et de travaux sur la voirie : ne pas pénaliser les déplacements piétons et vélos, ce qui est encore trop souvent le cas, en Suisse comme en France.

Dans ce domaine, le Grand Genève doit travailler à une harmonisation des exigences qui permettent aux piétons de circuler de manière confortable et sécurisée.

6.5.3. Prendre en compte les PMR et les PFR en milieu urbain

Nous ne devons pas oublier, dans notre société, les personnes à mobilité réduite (PMR). Celles-ci comprennent aussi bien celles en fauteuil roulant (PFR) ou utilisant un déambulateur que les personnes vivant avec une autre incapacité, qu'elle soit motrice, sensorielle, psychique ou cognitive, ou celles se déplaçant avec leurs enfants, particulièrement en poussette. Leur nombre va augmenter du fait du vieillissement de la population et il faut anticiper ce phénomène.

La Suisse a édicté des règles dans ce domaine : la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) est entrée en vigueur en 2004. Elle vise notamment à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics et aux équipements qui y sont liés, ainsi qu'aux « constructions et installations accessibles au public pour lesquelles l'autorisation de construire ou de rénover est accordée après 2004 » (habitations collectives de plus de 8 logements et bâtiments abritant plus de 50 employés). La Constitution genevoise, plus exigeante, a supprimé ces seuils en 2012. La norme VSS 640075, intitulée « Espace de circulation sans obstacles », définit plus précisément les exigences découlant de cette loi, notamment pour assurer une circulation sans encombre dans l'espace public. Quinze ans après l'adoption de la loi suisse, beaucoup d'adaptations restent à faire d'ici la fin du délai d'adaptation, fixé à décembre 2023. Dans les faits, on constate que la réglementation est souvent mal appliquée : par exemple, surbaissement de trottoirs manquant ou insuffisant, trottoirs manquants ou étroits comportant des obstacles, etc.

Hormis le droit international identique (la CDPH de l'ONU), la France dispose de bases législatives comparables à celles existant en Suisse. La loi française principale est la Loi 2005-102 pour l'égalité de chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées⁴³. Le délai de mise en conformité était fixé à 10 ans, mais il est apparu à l'échéance que la loi était loin d'être appliquée. Cette situation a entraîné la publication de l'Ordonnance 2014-090 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées⁴⁴. Celle-ci oblige tout propriétaire ou exploitant d'un « établissement recevant du public » (ERP) à définir, avant septembre 2015, un « Agenda d'accessibilité programmée » (Ad'Ap) valant engagement à le réaliser dans un délai maximal de 3 ans, soit pour l'automne 2018. Le non-respect des « obligations d'accessibilité » peut entraîner des sanctions majeures telles que fermeture d'établissement, forte amende ou sanctions pénales, entre autres. Les décrets no 2006-1657 et 2006-1658⁴⁵ mis en oeuvre par l'arrêté du 15 janvier 2007 réglementent l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Enfin, un Registre public d'accessibilité indiquant toutes les mesures prises par un ERP a été rendu obligatoire par le décret 2017-432.⁴⁶ Une incontestable progression a donc eu lieu ces dernières années mais, là aussi, il y a encore beaucoup à faire !

Au-delà des aspects légaux, c'est avant tout en amont que l'effort doit être porté :

- + **éduquer et sensibiliser** la population et les services des différentes composantes institutionnelles du Grand Genève (Canton de Genève, communes, communautés de communes et d'agglomération, Région de Nyon) ;
- + **enseigner** dans les classes les difficultés rencontrées notamment par les aveugles et malvoyants, les sourds et malentendants et les PFR.

⁴³ Loi 2005-102 du 11 février 2005, modifiant l'article L-114 du Code de l'action sociale et de la famille

⁴⁴ Ordonnance 2014-090 du 26 septembre 2014

⁴⁵ Décrets no 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006,

⁴⁶ Décret 2017-432 du 28 mars 2017



Des **mesures concrètes** peuvent d'ailleurs être prises immédiatement :

- + *dans les rues*, séparer les zones de mobilité : piétons, cyclistes, véhicules à moteur, avec indications claires de ces séparations quand c'est possible (lignes en relief, différences de revêtement et signalétiques visuelles) ;
- + *réduire l'encombrement des trottoirs* (notamment envahis par les vélos, les motos et les poubelles !), signaler correctement les chantiers et les rendre compatibles avec les fluidités piétonnes, y compris PMR et PFR, et cyclistes ;
- + créer un guide des bonnes pratiques *pour les travaux et chantiers*, obligeant à laisser sur les trottoirs un passage de largeur suffisante pour les PMR et PFR ou à créer un cheminement alternatif ;
- + prendre en compte *les besoins spécifiques des PMR* la nuit, et notamment des personnes sourdes.

→ **Dans ce domaine très sensible**, nous proposons que *le GLCT instaure un groupe de travail spécifique* en collaboration avec les associations de personnes handicapées, qui comparera le cadre légal des territoires et mettra sur pied une démarche de sensibilisation auprès de toutes les instances afin de développer un programme de mise en conformité.

7. Conclusion

Les nombreuses questions en suspens, obstacles non aplanis et réalisations en retard montrent que **la mobilité douce n'est pas encore une priorité absolue dans le Grand Genève, ni une alternative forte dans le domaine des transports**. Outre les recommandations formulées plus bas, le Forum d'agglomération souhaite vivement qu'émerge une énergie commune de toutes les composantes françaises, vaudoises et genevoises en vue de doter cette grande région d'un véritable réseau cyclable et piéton, agréable et sécurisé.

Dans cette démarche, le Forum d'agglomération en appelle particulièrement aux communes suisses et françaises pour faire bouger les choses. Même si au bout du compte ce sont les instances supérieures (Pôle métropolitain, intercommunalités françaises, Région de Nyon, Canton de Genève) qui porteront le projet, il est indispensable que les communes déterminent leurs besoins et leurs urgences au niveau local. Nous souhaitons encourager les communes à être de réels partenaires, pour faire aboutir les projets dans les meilleurs délais et conditions de réalisation.

8. Recommandations

Après avoir fait un tour d'horizon de la mobilité douce dans le Grand Genève et en avoir dressé le bilan, le Forum d'agglomération insiste auprès du GLCT sur l'importance des thèmes abordés dans les recommandations qui suivent, et qui devraient être prises en compte dans un plan d'engagement détaillé.

8.1. Recommandations générales

En lien avec des transports publics développés et bien organisés, la marche et le vélo permettent de couvrir une très grande part des besoins de mobilité des habitants du Grand Genève. **Ces moyens de déplacements doux et actifs, positifs pour le climat, doivent être désormais considérés comme prioritaires** et les projets les concernant doivent faire l'objet d'un calendrier de mise en œuvre accéléré et transparent pour tous les publics.

La mise à disposition de bons aménagements, sûrs, rapides et continus, est le meilleur moyen de développer la part modale du vélo et des piétons. Des mesures sont nécessaires pour expliquer, convaincre, accompagner le changement, pour améliorer ce qui existe et anticiper les besoins à venir.



Pour ces raisons, le Forum d'agglomération demande :

→ Approche générale

- *Stratégie mobilité douce* : élaboration d'une planification plus précise des parcours cyclistes et piétons, avec des priorités claires, pour réaliser rapidement le Réseau cyclable du Grand Genève dessiné en 2014, qu'il faudra commencer par mettre à jour.
- *Comptages* : installation d'un système efficace de comptages (domicile-travail) pour connaître les tronçons les plus utilisés par les cyclistes *dans tout le Grand Genève*, afin d'affiner l'établissement des priorités ; création d'un groupe d'usagers pour déterminer ces priorités.
- *Besoins particuliers des personnes handicapées*, notamment à mobilité réduite et personnes en fauteuil roulant PMR-PFR : *instauration par le GLCT d'un groupe de travail spécifique* en collaboration avec les associations de personnes handicapées, qui comparera le cadre légal des territoires et mettra sur pied une démarche de sensibilisation auprès de toutes les instances afin de développer un programme de mise en conformité.

→ Infrastructures

- *Pénétrantes* : sur la base des comptages, hiérarchiser les pénétrantes prioritaires et aménager rapidement les plus fréquentées de manière fluide et sécurisée.
- *Itinéraires locaux transfrontaliers* : réaliser des tronçons nouveaux en concertation entre les différentes communes frontalières et avec l'appui du Chef de projet Transports du Grand Genève.
- *Voie verte Annemasse - Saint-Genis* : activer la réalisation de cette voie sur le territoire de la Ville de Genève et jusqu'à Saint-Genis.
- *Région de Nyon* : poursuivre la requalification de la Route Suisse en direction de Nyon et Lausanne, réaliser une liaison entre Crassier et Nyon pour prolonger la piste cyclable de Gex-Divonne-Crassier. Enfin prioriser, sur la base d'études et de comptages, les parcours à réaliser dans le cadre du Réseau cyclable régional nyonnais.
- *Rabattements vers les gares et stations vélo* : instauration, par les communes qui sont traversées par le Léman Express, les lignes CFF ou SNCF d'une politique cyclable crédible qui permette à la population de rejoindre la gare de manière sécurisée. De même, les gares importantes, les terminus-relais des lignes de bus doivent être dotés de parkings sécurisés.
- *Le plan piéton* a beaucoup apporté au centre du Grand Genève, comme l'évolution des parts modales de la marche en atteste. Mais les infrastructures restent en arrière de la pratique effective et cela crée une gêne pour les marcheurs et pour le fonctionnement global de l'agglomération. Quelques pistes pour améliorer la situation :
 - assurer une meilleure qualité de la circulation piétonne, y compris PMR-PFR, notamment de l'entretien des trottoirs comme de tous les cheminements piétonniers et de la signalisation à hauteur des travaux ;
 - travailler systématiquement sur les continuités piétonnes, avec des traçages au sol avant aménagement définitif. Prévoir un phasage des travaux en deux temps, avec une expérimentation intermédiaire ;
 - adopter une signalétique sur le terrain qui reprenne les données de temps parcouru fournies par le Plan piétons.



→ Cadre

- *Stationnement des vélos* : une concertation doit être lancée pour adopter *les mêmes standards* dans les immeubles de logement en Suisse et en France ; développer le stationnement en ville ou aux abords des grands équipements, particulièrement en France où les parkings vélos sont quasi inexistant.
- *Signalétique* : élaborer une charte Grand Genève de la signalétique vélos et piétons et commencer à mettre en place cette signalétique pour faciliter les déplacements.
- *Trottinettes électriques* : une campagne d'information et de sensibilisation doit être élaborée par les autorités du Canton de Genève, de la Région de Nyon et du Pôle métropolitain du Genevois français, à la fois pour rappeler les règles d'utilisation des trottinettes électriques et pour signaler les différences de législation entre la France et la Suisse.
- *Utilisation partagée de la chaussée* : un travail de prévention doit être instauré dans ce domaine, en collaboration avec les associations d'utilisateur·e·s (ATE, Pro Vélo, Mobilité piétons Genève, APiCy, TCS, etc.) et les associations de personnes handicapées, notamment par le biais de leur Fédération genevoise (Fégaph).

8.2. Demandes prioritaires

- Achever dans les plus brefs délais la création de la **véloroute Gex-Ferney**.
- Sécuriser la liaison **Ferney – Grand-Saconnex**. Le passage frontière cycliste doit être amélioré, le tunnel sous l'aéroport doit être doté d'un revêtement phono-absorbant et la sécurité de la traversée de la Voie-des-Traz améliorée, dès maintenant et pendant toute la phase de travaux du secteur.
- Réaliser l'aménagement du **carrefour « Porte de France »** à Saint-Genis en veillant à prendre en compte les mobilités douces.
- Créer la liaison cyclable **Ferney – Mategnin – Meyrin**. La requalification de l'avenue Auguste-François Dubois, prévue côté Genève, doit se faire de concert avec la partie française. Un projet commun avec Ferney-Voltaire doit être développé.
- Aménager et sécuriser la **traversée d'Annemasse**, notamment les deux grands giratoires (celui de l'Étoile et celui de Zola Parc), afin d'améliorer la continuité de la Voie verte depuis Bonne.
- Compléter rapidement la **pénétrante Meyrin – Centre-ville** par une passerelle permettant une traversée fluide, rapide, sécurisée de l'autoroute, en lien avec une signalisation lumineuse favorable aux cycles.

9. Création d'un groupe de suivi

A la suite du travail effectué concernant la mobilité douce dans le Grand Genève, le Forum d'agglomération, comme représentant de la société civile constituée, a formulé une série de recommandations à l'attention du GLCT. Afin de pouvoir suivre l'évolution de ce dossier, il se propose de mettre sur pied un groupe de travail et de le charger périodiquement de dresser un état des lieux de la mobilité douce dans le Grand Genève.

ANNEXES

Principaux documents consultés

Documents institutionnels

- Convention relative aux droits des personnes handicapées (CDPH), 2006, ratifiée par la France en 2010 et par la Confédération suisse en 2014 (ONU)
- Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) - RS 151.3 (Suisse)
- Ordonnance fédérale sur l'égalité des personnes handicapées (OHand) - RS 151.31 (Suisse)
- Loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité de chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, modifiant l'article L-114 du Code de l'action sociale et de la famille
- Ordonnance 2014-090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées (France)
- Arrêté du 15 janvier 2007 réglementant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, mettant en œuvre les Décrets no 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 (France)
- Décret 2017-432 du 28 mars 2017 créant le Registre public d'accessibilité (France)
- Plan vélo et mobilités actives, Ministère de la transition écologique et solidaire, décembre 2018 (France)
- Projet de territoire Grand Genève 2016-2030, Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3), décembre 2016 (Grand Genève)
- Grand Genève, Schéma cyclable 2030, Rapport de synthèse, volet 1 et 2, accompagné de 50 fiches itinéraires, Cahier 16-6 2014 (Grand Genève)
- Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (LO 05.10) du 16 décembre 2015 (Canton de Genève)
- Plan directeur de la mobilité douce 2012-2015, Direction générale de la mobilité, République et Canton de Genève, 2013
- Plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018, Direction générale des transports République et Canton de Genève, 2017
- Plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023, Direction générale des transports République et Canton de Genève, version mise en consultation en novembre 2019
- Plan du réseau cyclable régional, Région de Nyon, janvier 2018
- Plan local d'urbanisme intercommunal de Thonon agglo
- Plan local d'urbanisme intercommunal de Pays de Gex agglo
- Plan "Genève, une ville en marche", Ville de Genève

Enquêtes & études

- *Grand Genève : sa population et son désir de vivre ensemble*, enquête 2018 réalisée par Andrea Baranzini, Caroline Schaerer et Sabine Emad, Centre de recherche appliquée en gestion de la HEG sur mandat de la HES-SO Genève (2018)
- *Enquête déplacements 2015-2016, Le Bassin genevois*, réalisée par 6-t Bureau de recherche pour le GLCT des transports transfrontaliers (2018), sur la base des données de l'enquête Déplacements Grands Territoire (France, 2015) et celles du Microrecensement Mobilité et Transports (Suisse, 2015) (mars 2018)
- *Étude sur les choix d'itinéraires des cyclistes à Genève*, MICODA Sàrl (2015). Synthèse disponible en téléchargement : « Les habitudes de parcours : un enjeu sous-estimé pour la promotion du vélo »
- *Mobilité partagée*, rapport du Forum d'agglomération du Grand Genève (15 juin 2013)
- *Marchabilité et feux rouges en Suisse romande*, étude réalisée par Actif-trafiC (mai 2017)



- *Étude Réseau cyclable régional*, réalisée par RR&A - Bovard&Nickl pour la Région de Nyon (janvier 2018)
- *Évaluation de la politique de mobilité douce*, Cour des comptes du Canton de Genève, Rapport 114 (mars 2017)
- *Neue Praxis für Velos auf dem Trottoir in der Stadt Zurich*, rapport d'expertise, Alain Griffel et Mathias Kaufmann (juillet 2018)

Publications

- *Pour un développement des zones de rencontre dans le Canton de Genève*, pétition lancée par Actif-trafiC (septembre 2018)
- *Le trottoir aux piétons*, pétition lancée par Mobilité piétonne Suisse (avril 2018)
- *Surface partagées entre piétons et cyclistes*. Recommandations relatives à l'opportunité, l'introduction, l'organisation et l'aménagement de surface communes (en localité), Mobilité piétonne et Pro Vélo (2007)
- *Davantage de sécurité pour les piétons et les cyclistes sur les voies de trafic mixte*, position de l'Association transports et environnement (18 avril 2019)
- *Memento du piéton avisé*, édité par le Conseil des Anciens, Genève (2019)
- *Au travail à vélo. La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*, Patrick Rérat, Gianluigi Giacomel, Antonio Martin, Éditions Alphil, Neuchâtel (2019)
- *Repenser la mobilité pour s'adapter à la multipolarité des villes*, Techni-Cités n° 267 (8 avril 2014)
- *Mobilités durables*, Traits urbains n° 68 (juin 2014)
- *Dossier « Marcher »*, Revue Urbanisme N° 359 (mars-avril 2008), dont : *Du marcheur urbain*, Sonia Lavadinho et Yves Winkin p. 44, *Le piéton de Genève*, Marie-José Wiedmer-Dozio p. 50, *Le Plan Piétons, un concept qui fait ses preuves...*, Sonia Lavadinho p. 52, *Ville pédestre, ville rapide*, Jacques Lévy p. 57, *Le piéton métropolitain*, Georges Amar et Véronique Michaud p. 60, *Chemins de traverse et ligne de désir*, Sonia Lavadinho p. 66, *Marches livresques*, Thierry Paquot p. 72
- *Nouvelle pratique pour les vélos sur le trottoir en Ville de Zurich*, communiqué de presse de l'Office de circulation de la Ville de Zurich concernant la décision de n'autoriser les vélos sur les trottoirs qu'à titre exceptionnel (13 septembre 2018)
- *Aux origines du système vélo*, F. Heran, Actuvélo (30 octobre 2018)
- *Le système vélo*, Forum Vies mobiles (28 mai 2018)
- *Urbanités vertes et actives*, Sonia Lavadinho et Bernard Lensele, Revue Collage, 5/2012, pp. 24- 27, Zurich



GLCT GRAND GENEVE AUTO-SAISINE DU FORUM D'AGGLOMERATION

La thématique abordée

La mobilité vélo dans le Grand Genève : comment promouvoir l'usage de ce mode de déplacement alternatif par des propositions concrètes ?

Objet de la Saisine

La mobilité douce – particulièrement le vélo – est un des moyens de transport alternatifs à la voiture pour les citoyens qui se déplacent pour se rendre à leur travail dans le Grand Genève, que ce soit pour couvrir le trajet domicile-travail, ou pour rejoindre une interface TP.

Le Canton de Genève, le district de Nyon, les départements français disposent à ce sujet déjà de plans directeurs ainsi que des plans d'action. Des cartes indiquant les tracés cyclables ont été publiées¹. A partir de cet inventaire et de l'analyse des parcours, le Grand Genève a obtenu, dans le cadre des projets d'agglomération 1 et 2, des financements pour réaliser des tranches de trajets divers dans le territoire.

Mais les efforts consentis restent empiriques et ne s'appuient pas, à notre connaissance, sur une analyse des flux d'usagers cyclistes de la périphérie vers le centre. Ou même sans aller aussi loin : on ne voit pas de priorités palpables se dégager en vue de construire un réseau qui serait le plus fluide possible (différent des parcours dévolus au tourisme) et qui rencontrerait les besoins des usagers. En outre, la sécurité reste un facteur déterminant pour inciter les citoyens à changer de mode de transport et à enfourcher la bicyclette.

Les axes de questionnement

Les axes de questionnement pourraient être les suivants : 1) quels sont les obstacles à un usage plus intensif du vélo dans le Grand Genève ? 2) Quels sont les régions à favoriser pour bâtir un réseau qui puisse être utilisé de manière plus intensive ? 3) Quels sont les axes ou parcours prioritaires sécurisés pourraient être définis ? 4) Comment activer la mise en place de la Voie Verte d'agglomération Annemasse-Saint-Genis (et les autres Voies Vertes prévues) ? 5) Comment favoriser une mise en oeuvre des mesures adoptées qui soit bien coordonnée et plus lisible pour les acteurs de la société civile ?

Les axes de réflexion porteront sur l'insertion cohérente du vélo sur la carte de la mobilité, et les obstacles financiers et politiques au déploiement d'une telle démarche.

Les attendus

L'objectif final de la démarche serait, en s'appuyant sur les mesures déjà en cours de réalisation, de construire quelques parcours, et donc de déterminer des priorités de financement dans le Grand Genève.

¹ Voir notamment le Rapport de synthèse sur le Schéma cyclable 2030 du Grand Genève (Cahier 16-6) (2014), le plan d'action de la mobilité douce dans le canton de Genève 2015-18 et Le Réseau cyclable régional du district de Nyon (2017).



Le délai de traitement envisagé

La synthèse de la saisine pourrait être déposée en juin 2019.

L'organisation de la réflexion

La réflexion s'appuiera sur 3 sources différentes :

- a) les recherches déjà effectuées, ainsi que les mesures en cours dans le Grand Genève et ses territoires, ailleurs également si nécessaire, sur le sujet ;
- b) l'audition de personnes compétentes dans le domaine de la mobilité douce ;
- c) l'audition d'associations, de groupes, d'observateurs de terrain dans le domaine de la mobilité douce.

Pour :

ATE Vaud et Genève

Pro Vélo La Côte et Genève

Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex (Apicy)

Claude Farine 02.02.2018