



PÉDALEUR, MARCHEUR: HÂTE-TOI LENTEMENT!

RAPPORT D'AUTOSAISINE

Juin 2025

Le Forum d'agglomération du Grand Genève en bref....

Le Forum d'agglomération est l'instance de concertation de la société civile transfrontalière à l'échelle du Grand Genève. Acteur fort de la construction de l'agglomération franco-valdo-genevoise et de la cohésion sociale, culturelle et géographique de ses territoires, il est à la fois :

- un espace de discussion et de dialogue pour la société civile
- un lieu de réflexion et de proposition sur la construction d'actions pour diverses politiques publiques
- un outil de promotion du Grand Genève auprès de ses habitants
- un organe de consultation des démarches de projet d'agglomération et de territoire

Le Forum d'agglomération est rattaché au Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), l'instance politique du Grand Genève. Le GLCT saisit le Forum de questions ayant trait aux politiques publiques transfrontalières. De son côté, le Forum d'agglomération lui adresse des avis consultatifs, des propositions et des idées, en réponse à ces saisines ou de sa propre initiative.

Entré en fonction en septembre 2013, le Forum d'agglomération a été renouvelé une première fois en septembre 2017. Suite à un nouvel appel à candidatures lancé auprès des acteurs de la société civile transfrontalière, il a débuté en septembre 2021 sa 3^e mandature de quatre ans.

TABLE DES MATIÈRES

LE FORUM D'AGGLOMÉRATION DU GRAND GENÈVE EN BREF....	2
1 INTRODUCTION	4
1.1 La démarche et son contexte	4
1.2 Les propositions du rapport de 2019	5
2 SCHÉMA CYCLABLE, PLACE DES PIÉTONS ET BIKE + RIDE	6
3 TRAM DES NATIONS, GIRATOIRE DE LA PORTE DE FRANCE ET VOIE VERTE D'AGGLOMÉRATION	8
4 PA4, VIARHÔNA ET MONTÉE EN PUISSANCE DE LA MOBILITÉ ACTIVE	11
5 AUDITION DE PIERRE MAUDET, CONSEILLER D'ÉTAT GENEVOIS	14
6 UN BILAN PROVISOIRE EN MARS 2025	16
7 EN GUISE DE CONCLUSION	18
7.1 Une réponse adéquate a-t-elle été donnée à nos cinq propositions inscrites dans le Rapport de 2019 ?	18
7.2 Pourquoi la réalisation d'infrastructures de mobilité active prend-elle autant de temps ?	18
ANNEXE I – Auditions	19
ANNEXE II – Commission	20
ANNEXE III – Autosaisine	21

1 INTRODUCTION

Constitué en 2019 à la suite de l'adoption par le Forum d'agglomération du Rapport sur la situation de la mobilité douce, le Groupe de suivi a débuté ses travaux en septembre 2020. Durant trois ans, il a questionné différents acteurs chargés de ce domaine dans l'agglomération, mais aussi des associations cyclistes, pour connaître la réalité du terrain dans le Grand Genève et les projets liés au vélo ou à la marche. Pas moins de trente séances ont eu lieu jusqu'à fin 2023, date à laquelle les membres de la commission ont rallié la commission de saisine du 5^e Projet d'agglomération (PA5).

Même si trois rapports intermédiaires annuels ont été présentés à l'Assemblée du Forum d'agglomération, en juin 2021, 2022 et 2023, une synthèse sous forme de bilan était nécessaire pour rappeler différents projets liés à la mobilité active et esquisser un nouvel état des lieux. C'est ce que nous avons tenté sans jamais oublier l'objectif : faire du vélo et de la marche une alternative forte dans le domaine de la mobilité à l'heure de l'urgence climatique.

1.1 La démarche et son contexte

Revenons tout d'abord à l'origine de la démarche : le 26 novembre 2019, le Forum d'agglomération adopte un rapport d'autosaisine, fruit d'une année de travail, intitulé « Mobilité douce : cinq propositions pour inscrire le vélo et la marche comme modes de transport alternatifs dans le Grand Genève »¹. Cette réflexion s'inscrit dans un contexte favorable : en 2018, à Genève, dans le canton de Vaud comme dans toute la Suisse, les citoyennes et citoyens ont plébiscité l'Arrêté fédéral sur les voies cyclables. Côté français, le gouvernement a lancé dans le même temps un ambitieux Plan Vélo.

Quel sera le dynamisme de cette alternative vélos-piétons ? Dans le cadre des premiers Projets d'agglomération, le Grand Genève a bien montré une volonté de développer le volet mobilité douce. Mais « les efforts consentis restent empiriques [...] et on ne voit pas de priorités palpables se dégager en vue de construire un réseau fluide, sécurisé »² qui inciterait au report modal. Pour garder un œil sur ce secteur à haut potentiel, le Forum d'agglomération a donc entériné la création par autosaisine d'un Groupe de suivi sur ce sujet.

En fait, début 2020, un événement capital donnera un sérieux coup de pouce à la mobilité douce : la crise sanitaire de la Covid 19. Si elle a freiné les chantiers, elle a surtout boosté l'usage du vélo, obligeant les autorités à inscrire ce mode de déplacement, et les infrastructures qui vont avec, à l'ordre du jour. Et dans le contexte de l'urgence climatique et de la nécessité de réduire les gaz à effet de serre, il apparaît depuis clairement comme une alternative incontournable.

¹ Forum d'agglomération du Grand Genève, novembre 2019, Mobilité douce. Cinq propositions pour inscrire le vélo et la marche comme modes de transports alternatifs dans le Grand Genève.

² 1^{re} autosaisine du Forum d'agglomération sur la mobilité douce, en février 2018, dont la thématique centrale était d'analyser la situation et de faire des propositions pour promouvoir l'usage du vélo.

1.2 Les propositions du rapport de 2019

Dans son rapport de novembre 2019, le Forum d'agglomération émettait cinq propositions pour favoriser la mobilité douce. Rappelons-les en résumé :

- Il demandait que des pénétrantes cyclables soient aménagées, de la périphérie vers le cœur de l'agglomération, pour favoriser la sécurité, problème numéro 1. Il réclamait aussi que le Réseau cyclable de la Région de Nyon se concrétise, et que la Voie verte d'agglomération devienne réalité plus rapidement ;
- Il souhaitait une approche plus systématique du réseau cyclable, se basant sur des comptages domicile-travail, permettant de dégager des grands axes, favorisant les rabattements vers les gares (équipées de stations-vélos) ; il plaidait aussi pour des itinéraires fluides et sûrs dans les centres urbains ;
- Il rappelait également que les infrastructures pour les vélos ne peuvent pas aller sans un véritable « système vélo » (stationnement, location, signalisation, etc.) ;
- Concernant les piétons, il insistait sur la nécessité de créer un plan piéton dans l'agglomération, en cherchant à assurer des continuités de parcours sur tout son territoire ;
- Enfin, concernant les personnes à mobilité réduite (PMR) et les personnes en fauteuil roulant (PFR), il réclamait que des efforts soient enfin réalisés et que la loi existante en France comme en Suisse soit appliquée pleinement.

Avec ce « cahier de doléances » comme référence, le Groupe de suivi s'est donc mis au travail. Dans les thématiques qu'il a mis en lumière, il a systématiquement interrogé des responsables de la partie suisse et de la partie française de l'agglomération. Il a également interrogé Joël Vetter, chef de projet mobilité du GLCT Grand Genève, autant que nécessaire.

2 SCHÉMA CYCLABLE, PLACE DES PIÉTONS ET BIKE + RIDE

Au début de son mandat (2020-2021), le Groupe de suivi a d'abord analysé les réponses du GLCT aux propositions qu'il avait énoncées. Ce dernier reconnaît l'importance de plus en plus grande de la mobilité douce dans le cadre de la stratégie climat et annonce une réalisation complète du Schéma cyclable du Grand Genève à l'horizon 2030. Concernant les PMR, un groupe de travail – issu de la Commission PA4 – est créé pour mettre sur pied une stratégie piétonne basée sur les principes d'accessibilité universelle. Au-delà de ces côtés positifs, le Forum d'agglomération a été surpris du peu de moyens à disposition du GLCT (et par conséquent du Chef de projet mobilité), notamment pour mieux cerner le trafic vélo dans le Grand Genève et avancer sur un plan piéton d'agglomération (*voir plus loin*).

Une autre source d'étonnement a été la construction du *Schéma cyclable d'agglomération*. Le premier projet de 2014, ses 823 km et ses 45 itinéraires, n'avait pas vraiment été pris en compte par certaines collectivités territoriales (quand elles le connaissaient!) et il a dû être retravaillé en collaboration avec ces dernières en 2019. Mais, souligne le GLCT, ce sont elles qui prennent l'initiative d'aménagements en fonction de leurs capacités financières. Le Grand Genève n'a pas les moyens d'organiser des comptages domicile-travail. De même, ce n'est pas dans ses compétences de prioriser les projets. Le Groupe de suivi estime de son côté qu'au vu des enjeux climatiques, un accompagnement fort (appui technique et financier par le biais d'un fonds dédié par exemple) serait nécessaire si l'agglomération veut que ce Schéma se réalise dans les temps.

Un autre gros dossier progressait très lentement: le *Plan piétons du Grand Genève*. Pour être concret, le Groupe de suivi a questionné d'une part la Ville de Genève, d'autre part Annemasse Ville et Agglomération. Constat incontournable: dans les deux villes, entre 40 et 50% des citoyens se déplacent à pied quotidiennement. Genève est pionnière puisqu'elle dispose d'un Plan piétons depuis plus de 20 ans. De plus, elle a planifié des mesures d'accessibilité universelle depuis 5 ans. Ses objectifs: réduire la place et la vitesse de la voiture en ville, ne pas faire cohabiter vélos et piétons (une fausse bonne idée!), améliorer les traversées piétonnes, élargir les zones de rencontre et tenir compte des besoins des PMR. Enfin, pour l'avenir, cinq engagements ont été pris: encourager la marche, créer un maillage fin des cheminements, valoriser les espaces piétons, faciliter leurs mouvements, enfin modérer le trafic.

Annemasse quant à elle a fait la démarche inverse: développer les transports collectifs (tram, bus, Léman Express), le piéton étant compris dans l'analyse. De plus, l'arrivée du tram 17 a permis de changer l'urbanisme de la ville. Précisions: en France, chaque commune de plus de 1000 habitants doit élaborer un plan d'accessibilité (les besoins de PMR compris). S'y sont ajoutés une mise en zone 30 progressive et un projet de piétonnisation du centre-ville et de valorisation des espaces verts. Annemasse Agglo collabore à cette évolution (gestion des transports, grands itinéraires cyclistes, coordination entre les communes.) Retenons enfin une envie dans chaque ville en 2021: Genève souhaite aller vers la piétonnisation du quartier des Pâquis, très peuplé et envahi par les voitures, et Annemasse vise la diminution de la place de la voiture au profit de la mobilité douce.

Il faut d'ailleurs rappeler au passage les atouts de la marche: c'est une pratique de mobilité totalement autonome, qui favorise la santé et la qualité de la vie, qui va de pair avec la transition écologique et qui plaide pour le report modal. C'est également le liant de tous les autres modes de déplacement: que l'on soit automobiliste, pilote d'avion ou passager de train, nous sommes tous des marcheurs urbains, à un moment ou à un autre. Il y a donc lieu de lui faire une place de choix: parcours agréables (même en ville!), continus, sécurisés, qui constituent une vraie alternative aux autres moyens de déplacement. La mobilité active doit donc reconquérir une place plus grande dans l'espace public!

Pour prolonger la réflexion, le Groupe de suivi s'est posé la question de l'application, dans le Grand Genève, de l'outil de diagnostic « Stratégie piéton et accessibilité universelle », un document rédigé à l'initiative de la commission PA4 du Forum par un groupe de travail³ piloté par l'association Handicap, architecture, urbanisme (HAU) et le Bureau Urbaplan. Ce document tout neuf, unique en Suisse, permet de faire émerger la problématique des piétons et PMR s'il est utilisé en amont d'un projet, par exemple lors de nouveaux plans d'affectation. La Confédération, dans son rapport sur le 4^e Projet d'agglomération⁴, a souligné la grande qualité de ce travail. Elle a également indiqué la nécessité de ne pas cantonner le développement d'une stratégie piétonne basée sur l'accessibilité universelle à la seule Ville de Genève et de l'étendre à l'ensemble de l'agglomération. Une stratégie piétonne est-elle envisageable au niveau de l'agglomération ? En 2021, la réponse du Chef de projet mobilité Grand Genève était hésitante : il faudrait, disait-il, réussir le grand écart entre l'approche globale et celle au niveau des communes, et, en plus, trouver les ressources pour déployer cette stratégie.

Enfin, le Groupe de suivi s'est intéressé à la problématique de l'*Accès aux interfaces multimodales* (les gares du Léman Express notamment) avec le vélo – un enjeu majeur si l'on veut inciter les pendulaires à passer de la voiture au train. Pour y voir plus clair, le Groupe de suivi a pris connaissance du mémoire de master d'un étudiant de l'EPFL intitulé « Identification de stratégies pour augmenter la part modale du Bike + Ride dans l'arc lémanique ». ⁵

Une enquête auprès de 250 personnes, utilisateurs de vélo, des transports publics ou non, a porté sur trois questions :

- *Les conditions liées au vélo (trajet, sécurité, stationnement en gare) sont-elles un frein à l'utilisation du Bike + Ride ?* Réponse : tous les éléments ont leur importance, mais c'est surtout le fait de pouvoir traverser les points névralgiques (carrefours) sans difficulté qui comptent ;
- *Qu'est-ce qui est déterminant, un bon parcours vélo ou un stationnement sécurisé en gare ?* Réponse : ces deux aspects ont une importance égale ;
- *Le vélo électrique va-t-il être un facteur déterminant ?* Réponse : seuls 40% des cyclistes avec un vélo mécanique pensent que c'est un facteur décisif, et 60% des utilisateurs d'un vélo à assistance électrique en sont convaincus. Ceci dit, cette réponse date de 2021.

³ Ce groupe de travail était composé des associations suivantes : Club en fauteuil roulant Genève (CFRGe), la Fédération suisse des aveugles Genève (FSA), la Fédération genevoise des associations de personnes handicapées et de leurs proches (FEGAPH), Mobilité piétonne Suisse et l'APF France Handicap.

⁴ Confédération suisse, ARE, 2023, Projet d'agglomération Grand Genève de 4^e génération, Rapport d'examen de la Confédération, pp. 6-7 : « La mobilité douce (MD) est favorisée par la concrétisation d'une stratégie piétonne se basant sur l'accessibilité universelle mise en œuvre dans l'agglomération centrale. En complément des voies vertes, la mise en œuvre de cette stratégie permet d'améliorer la qualité des espaces et des cheminements piétons ainsi que de promouvoir un réseau cyclable d'agglomération structuré, sécurisé et hiérarchisé. ».

⁵ Félix Boesch, dans le cadre du Laboratoire de sociologie urbaine (2020).

La ligne 15 traversera le Grand Saconnex par la place de Carantec et ira en direction du tunnel sous l'aéroport, après avoir enjambé l'autoroute au moyen d'un pont qui accueillera également vélos et piétons. Précision: la section entre l'Intercontinental et les Morillons, très étroite, riche en biodiversité, exclura tout trafic automobile, mais nécessitera un réaménagement très fin. La place de Carantec, réorganisée, accueillera tous les modes de transport, et sera limitée à 30 km / heure. Grâce à la mobilité douce, le canton de Genève espère un report modal sur le vélo de 10% (600 vélos / jour). Les associations cyclistes, eux, demandaient une piste plus large qui aurait pu accueillir un trafic plus important. Différents recours de groupes d'habitants ont ralenti le processus d'approbation du projet et pesé sur un dimensionnement plus généreux pour les cyclistes.

A Ferney-Voltaire, depuis la sortie du tunnel de l'aéroport, le tram partira en direction de la place du Bisou, au bout du nouveau quartier de Paimboeuf, où sera construit un parking d'échange. Un aménagement cyclable devrait suivre en partie le tracé du tram. La partie suisse du projet, 3,5 km devisés à 193 millions CHF, est financée à hauteur de 40% par le 3^e Projet d'agglomération, le solde étant à la charge du Canton de Genève et des communes. Le tronçon sur France, d'une longueur de 1,5 km, est estimé à 41 millions, et sera pris en charge en partie par la Suisse (la Confédération le subventionnera à travers le Projet d'agglo 4 à hauteur de 35%). Côté français, une demande Interreg a été déposée, l'État et Pays de Gex Agglo finançant le solde. L'enjeu est évidemment le report modal: actuellement, les échanges avec Genève se font à 85% avec la voiture. Dans l'avenir, une bonne partie du trafic devrait se reporter sur le tram, le BHNS Gex-Genève et le vélo.

Le *Giratoire de la Porte de France*, entre la douane de Meyrin et Saint-Genis-Pouilly, représente une autre préoccupation pour la mobilité douce. C'est d'ailleurs le lieu le plus fréquenté par les cyclistes du Pays-de-Gex: plus de 450 passages ont été dénombrés en mai 2022 lors des comptages réalisés par Ciclable⁷, collectif d'une quinzaine d'associations cyclistes du Grand Genève. Ce giratoire, où aboutissent la RD 884 en provenance de Valserhône, la RD 35 venant de Ferney, la rue de Genève connectée à Saint-Genis, enfin la RD 984F en provenance de la douane de Meyrin, est aussi un carrefour dangereux, chroniquement embouteillé aux heures de pointe par 30 000 véhicules (en moyenne 1,1 personne par voiture). De plus, la situation va certainement empirer à cause de nouveaux projets prévus dans ce secteur (pôle multimodal de 800 places, 2 500 logements, école, Maison de santé, etc.).

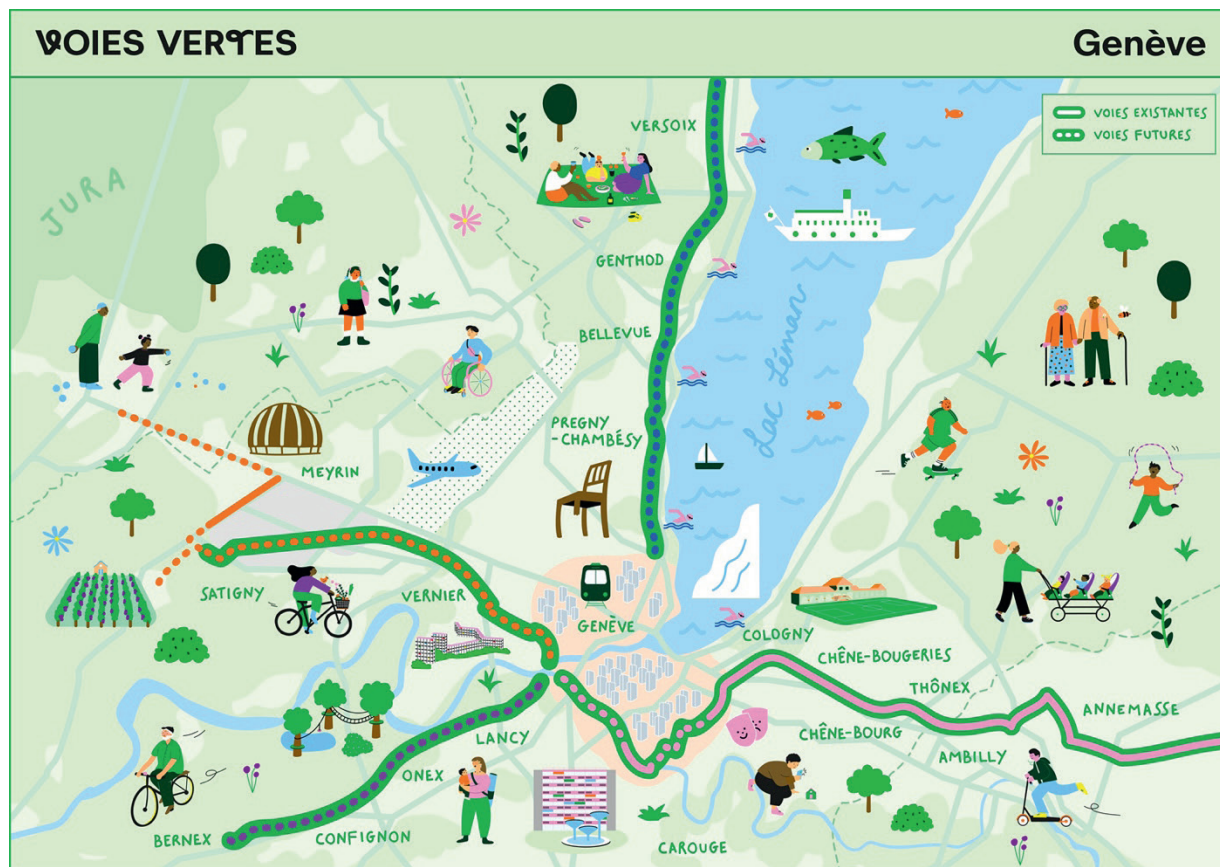
Lors de notre rencontre avec les responsables techniques du Département de l'Ain, en mars 2022, ceux-ci nous ont présenté un avant-projet, porté par ce Département et Pays de Gex Agglo, et qui prévoyait une trémie de 700m de long pour relier l'artère venant de Valserhône et celle de Ferney. Elle a été abandonnée depuis, à cause des dégâts qu'elle causerait à l'environnement (nappe phréatique), au profit d'un projet complètement repensé.

Au cours de cette deuxième année, le Groupe de suivi a aussi voulu faire le point au sujet de la *Voie verte d'agglomération*, dont le premier tronçon, ouvert aux piétons et cyclistes en 2018 entre Annemasse et la gare des Eaux-Vives, avait immédiatement rencontré un vif succès. Le projet, long de près de 37 km, doit traverser tout le canton de Genève: depuis les Eaux-Vives il va enjamber la colline de Champel, redescendre au bord de l'Arve côté Carouge, suivre l'Arve et partir en direction de Vernier, en traversant le Rhône par le viaduc CFF près de la Bâtie, puis atteindre la région de Meyrin-Satigny et Saint-Genis-Pouilly.

Où en était-on début 2022? La part du tronçon encore en projet naviguait alors entre études en cours et mises à l'enquête. Il suscitait de nombreuses questions tout au long de son parcours, entre autres en relation avec l'accessibilité des personnes à mobilité réduite: par exemple l'aménagement tout neuf du parc Agasse Weber (Eaux-Vives), difficilement praticable avec une pente de plus de 7%, le goulet

⁷ Ciclable, est une association créée en juillet 2024 dans le Grand Genève, <https://ciclable.org/>.

d'étranglement à l'arrivée sur la Promenade des Orpailleurs à Carouge (largeur de moins de 4m pour l'ensemble des mobilités douces) ou l'accès (par ascenseur?) au pont ferroviaire du Bois de la Bâtie depuis les bords du Rhône (différence d'altitude de plus de 20 m!).



Soulignons au passage que depuis 3 ans, l'usage des voies de mobilité douce tend vers une définition plus précise. Ainsi, les Voies vertes s'affirment comme un espace mixte partagé par cyclistes et piétons, ouvert aux PMR, qui intègre également des espaces de détente ainsi que parfois des services (stations de gonflage). A terme, trois voies vertes seront aménagées à Genève. A la Voie verte d'agglomération sera connectée celle venant de Bernex par Onex, Lancy et le Bois de la Bâtie (9,5 km). Par ailleurs, une autre Voie verte sera aménagée à partir de Genève vers Pregny, Chambésy, Bellevue et Versoix (11,5 km).

A ces voies longue distance ont été ajouté *Treize axes forts vélos*, pour lesquels un crédit d'études de 20,1 millions a été voté par la Grand Conseil genevois en novembre 2022. Il s'agit là avant tout de favoriser les utilisateurs plutôt pressés, qui pourront rouler de manière plus confortable, sécurisée et séparée des piétons. PROVELO Genève a déjà mis en garde les autorités cantonales sur l'importance de créer des axes destinés à tous. L'enjeu est ici d'inciter au report modal et atteindre l'objectif du Plan climat cantonal qui vise une réduction de 60% des gaz à effet de serre en 2030! En mettant l'accent sur la mobilité active, Genève veut aussi augmenter de 25% les déplacements quotidiens à vélos (200'000), la part modale de la petite reine passant de 8 à 10%. Onze axes se déploieront comme des rayons à partir du centre, deux d'entre eux étant des axes tangentiels. Le coût de l'ensemble est estimé à 150 millions.

4 PA4, VIARHÔNA ET MONTÉE EN PUISSANCE DE LA MOBILITÉ ACTIVE

Avec un peu de recul, on peut dire que la période 2022-2024 a été un tournant pour la mobilité active, même si les décisions ne se traduisent pas encore dans la réalité du terrain. Tout d'abord, les projets de mesures déposées par le Grand Genève dans le cadre du 4^e *Projet d'agglomération* (2021) ont obtenu une réponse favorable dans 90% des cas, même si, à cause des retards de l'agglo, ces demandes ne sont financées qu'à 35% par Berne.

Parmi les projets co-financés, on citera, outre le prolongement du tram des Nations jusqu'à Ferney (et la création d'une piste cyclable bidirectionnelle transfrontalière), l'extension du tram d'Annemasse jusqu'au quartier du Perrier, et la redistribution des circulations à Genève dans le secteur de la gare entre les Terreaux du Temple (tram et vélo) et l'avenue James-Fazy (dédiée au trafic individuel). S'y ajoute le réaménagement de la gare Cornavin (au nord), un BHNS d'Annemasse à Bonne-Hôpital, la poursuite de la requalification de la route Suisse (tronçon Prangins-Gland), enfin la création des deux voies vertes déjà citées vers Bernex et Versoix.

De son côté, le canton de Vaud a voté fin 2022 une stratégie vélo ambitieuse, qui porte jusqu'en 2035, et deux crédits d'un total de 42 millions pour la financer. Ce pas en avant permettra à la Région de Nyon de commencer à déployer son Réseau cyclable adopté en 2018. Par ailleurs, Pays de Gex Agglo est en train de dessiner son Schéma directeur cyclable et Thonon Agglomération l'a adopté et va passer aux réalisations concrètes. Enfin, le Grand Genève mise désormais clairement sur le développement de la mobilité active (vélos et piétons), comme alliée des transports publics, pour lutter contre les gaz à effet de serre et les embouteillages, et assurer au maximum la préservation de l'infrastructure écologique et la biodiversité.

En 2022-2023, le Groupe de suivi s'est intéressé à la *ViaRhôna Sud Léman*⁸, un des parcours touristiques les plus fréquentés l'été par les cyclistes, qui va de Saint-Gingolph (France) au bord du Léman, à Sète en Méditerranée. Il a en particulier questionné Annemasse Agglo et la Communauté de communes du Genevois, qui sont à eux deux responsables de l'aménagement de 43 km.

Sur le territoire d'Annemasse Agglo, la ViaRhôna passe par Machilly, Saint-Cergues, Ville-la-Grand, puis rejoint Ambilly/Annemasse et part en direction de l'ouest vers Saint-Julien. Sur cette portion de 20 km jusqu'à Veyrier, avec un pont sur la RD 19, 10 km seront en voie verte, 7,7 en voie partagée, le reste en bandes cyclables ou chaussées centrales banalisées. Comme le projet touche 250 propriétaires, il fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. L'empiètement sur le domaine privé est d'ailleurs un point noir, en France comme en Suisse, lors de la réalisation d'un tracé cyclable. C'est l'un des freins récurrents qui exige beaucoup de temps de négociation avant sa réalisation.

A partir de Veyrier, le tracé de la ViaRhôna à travers la Communauté de communes du Genevois a posé un gros problème, car la première tranche, jusqu'à Saint-Julien, était difficilement réalisable sur France. Le Canton de Genève a accepté de l'aménager sur Suisse, avec la collaboration des communes de Veyrier, Troinex et Bardonnex. Les 13,5 km restants vers Valleiry et Vulbens semblaient en 2023 sur le point d'être réalisés.

⁸ La ViaRhôna va de Saint-Gingolph (France) à la Méditerranée en passant au sud du Léman; depuis Evian, elle rejoint Thonon et remonte vers Machilly, Annemasse et Saint-Julien, Valleiry avant de partir en direction du Rhône. Au total 815 kilomètres dont 560 sont sécurisés. Une variante emmène les cyclistes par Genève et Chancy.

Revenons à la mobilité douce, plus particulièrement au *Stationnement vélos*, que le Groupe de suivi a étudié avec une approche transfrontalière. Il a ainsi comparé le canton de Genève et Annemasse Agglo, Carouge et Annemasse. Il a d'abord décortiqué le Règlement cantonal relatif aux places de stationnement sur fonds privé (voitures, motos, cycles), révisé en mai 2023 (qui ne s'applique malheureusement qu'aux constructions neuves ou aux rénovations importantes). La tendance est claire: diminution, dans le domaine locatif des places voitures (- 20%) et très forte augmentation de celle des vélos (+ 100%); et des taux encore plus élevés ont été adoptés pour les surfaces d'activité. En outre, 30% des places vélos devront offrir des recharges électriques et le parking devra, pour un tiers des places, se situer au rez-de-chaussée. Les visiteurs et les vélos cargos ne sont pas oubliés.

Même tendance constatée à Annemasse Agglo, qui doit, depuis 2022, appliquer le Code de la construction et de l'habitat⁹. La Ville d'Annemasse fait remarquer que les nouveaux bâtiments représentent 2 à 3% du bâti – impact faible! –, et incite les propriétaires à utiliser les anciens locaux de tri de déchets (désormais regroupés par quartier) comme garages à vélos. Et le stationnement vélo dans l'espace public? Carouge s'y est attelée et a réorganisé certains secteurs. Plus de 600 places ont ainsi été créées (+ 46%)! La Ville a aussi étudié les grands générateurs de déplacements (écoles, commerces, pôles culturels et multimodaux) pour s'y adapter le mieux possible. Il s'agit, comme ailleurs, d'inciter vivement au report modal.

Le Groupe de suivi s'est à nouveau penché¹⁰ sur la Stratégie piéton et d'accessibilité universelle à la faveur d'une note de cadrage¹¹ rédigée par Joël Vetter, chef de projet mobilité Grand Genève, dans la perspective de mettre sur pied un *Plan piétons d'agglomération*. Réponse à la demande insistante du Forum à ce sujet? En tout cas, cette Note apparaît comme un pas en avant dans la bonne direction. Elle préconise tout d'abord de recueillir des données de base sur les piétons (comptages, enquête sur les parcours privilégiés, etc.), de dresser aussi une carte des «grands itinéraires» de l'agglo et d'imaginer des projets de magistrales piétonnes. Il est aussi prévu de voir quelles sont les ressources dans les communes (compétences, règlements, etc.). Des rencontres réunissant une dizaine de villes de l'agglomération ont déjà eu lieu, suscitant un intérêt soutenu. Bref, une démarche est en train de prendre forme.

La proximité est une des conditions de base pour vivre confortablement dans une agglomération. Proximité signifie avoir à disposition des services qui «facilitent la vie» et sont à portée de main (alimentation et produits de première nécessité, un bon restaurant, des soins de santé, une école pour les enfants, des loisirs et des transports). C'est ce qu'on appelle aussi le *Territoire des courtes distances*. Une intéressante étude, réalisée par le Bureau 6t¹², a diagnostiqué le Grand Genève sous cet angle, l'enjeu étant évidemment la sociabilité ainsi que la décarbonation des déplacements. Cette étude, qui a été présentée au Groupe de suivi, montre que 50% des habitants et habitantes de l'agglomération peuvent être inclus dans ce type de territoire. Mais 90 000 habitants (9% de la population), qui vivent dans des «zones de nature», en sont totalement exclus. Un problème dans la perspective du «Grand Genève en transition» qui souhaite miser sur la mobilité décarbonée.

⁹ Les articles L113-18 à L-113.20, entrés en vigueur en juin 2022, précisent les modalités d'application de la loi LOM concernant la sécurisation du stationnement vélos dans les bâtiments.

¹⁰ Voir les thèmes abordés lors de l'année 2020-2021.

¹¹ «Note de cadrage relative à l'élaboration d'un programme transfrontalier en faveur de la mobilité piétonne».

¹² «Territoire des courtes distances: diagnostic et enjeux pour le canton de Genève et le Grand Genève» Bureau 6t (juillet 2022).

En novembre 2022, le Groupe de suivi a questionné *Trois associations de cyclistes français* – l'Association mobilité douce Chablais (AMDC), l'Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex (APiCy) et Salève Vivant – sur leurs rapports avec les autorités. Constat concordant: elles déclaraient alors avoir du mal à se faire entendre, à la différence de leurs sœurs genevoises et vaudoises (ATE et Pro Vélo). Dans le Chablais, l'AMDC a plaidé par exemple pour améliorer et faciliter l'accès aux gares du Léman Express, lors de la mise en service de ce dernier en 2019, sans succès. Par ailleurs, les aménagements dans le Chablais sont jugés discontinus par les cyclistes.

Dans le Pays de Gex, l'APiCy (400 membres) jugeait le Département de l'Ain et l'Agglo pas très dynamiques. Ce n'est que grâce à un maire, membre de cette association cycliste, que l'agglomération a accepté d'étudier un Schéma directeur cyclable, dans lequel seraient intégrés les rabattements vers les TP et les PR. Parmi ses priorités, l'APiCy citait la véloroute Gex-Ferney-Genève, la sécurisation du passage de la douane du CERN et le giratoire Porte de France. Enfin, Salève Vivant trouvait les aménagements dans sa région adossée au Salève assez rares et mal aboutis, les communes ne faisant pas une priorité de la mobilité active. Pour l'avenir, elle estimait prioritaires la liaison Annemasse-Saint-Julien et la route de Drize entre Carouge et Croix-de-Rozon.

5 AUDITION DE PIERRE MAUDET, CONSEILLER D'ÉTAT GENEVOIS

Le Groupe de suivi a clos ses travaux fin 2023, après avoir interrogé le nouveau Conseiller d'État genevois Pierre Maudet, alors en poste depuis 6 mois. Ce dernier a d'abord rappelé les États généraux des mobilités qu'il venait d'organiser et s'est dit prêt à offrir à la population «des formes de mobilité qui lui permettent de se déplacer agréablement», en toute sécurité. Il estime important de valoriser la mobilité active (piétons, vélos). Comme Conseiller d'État en charge également de la santé, il y voit bien sûr un enjeu. Mais il faut séparer les usages, notamment sur les voies vertes, a-t-il estimé.

Il va d'ailleurs accorder de l'importance à l'accidentologie pour améliorer les tracés. Dans le même sens, il soutient le projet des treize axes cyclistes forts qui seront dédiés notamment aux vélos électriques rapides. Le vélo offre un potentiel pour diminuer l'afflux de voitures en ville, a-t-il ajouté. Il imagine aussi des magistrales piétonnes: la population vieillit, ce serait un bon moyen de l'inciter à sortir, à bouger! De manière générale, sa philosophie sera «d'essayer» plutôt que d'appliquer des solutions dogmatiques.

Lors de cette rencontre, il a évoqué toute une série de dossiers liés à la mobilité: les zones 30 km/h – qui sont à ses yeux un bon exemple pour tenter des essais-pilote et en faveur desquelles il a d'ailleurs trouvé un compromis avec le TCS –, la mise en application de la Loi sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine (LAVMT), qui implique l'aménagement de nouvelles infrastructures¹³, le réaménagement de la gare Cornavin à l'horizon 2029 et enfin, l'application de la Loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) qui institue notamment une priorité à la mobilité active et aux transports publics au cœur de l'agglomération.

Dans le Plan d'actions des mobilités actives 2024-2028 adopté par le Grand Conseil genevois, les treize axes forts vélos sont des éléments structurants: «Ce sont des éléments qui relient, des coutures et non des coupures.» On vient en effet de plus en plus loin à vélo électrique, notamment du Pays de Gex. Et le Conseiller d'État a l'impression que la collaboration avec les autorités du côté français est bonne, que les douaniers ne font pas obstacle et que le pragmatisme devrait prévaloir.

Un problème difficile à résoudre à ses yeux, c'est d'apprendre à partager sa voiture et à pratiquer le covoiturage. Il est question de fermer certains axes d'entrée dans le canton aux voitures qui ne transportent pas au moins trois passagers. Le canton travaille sur les petites douanes où seraient aménagées des voies de covoiturage, tandis que les «autosolistes» ne pourraient passer la frontière que de manière retardée. Un regroupement des voyageurs aux douanes serait aussi possible. Mais se pose alors la question des plateformes de stationnement, de l'organisation entre automobilistes (provenance / destination). Pierre Maudet va tenter ce système, mais il se dit sceptique.

Une autre question le préoccupe: une pétition de 3000 jeunes du Collège de Staël demande que soit aménagée une piste cyclable sur la route d'Annecy, qui relie Carouge à Croix-de-Rozon. Dossier complexe: c'est une route historique, étroite, bordée de platanes... ou de surfaces agricoles. Fin 2023, le ministre n'avait pas «la» solution.

¹³ Contreprojet à l'initiative «Climat urbain: de la place en ville pour les arbres, la mobilité douce et les transports publics!» (IN 182), adopté à l'unanimité par le Grand Conseil genevois en septembre 2023 et entrée en vigueur en avril 2024. Elle implique 175 km de nouveaux aménagements de mobilité douce, 8 km de tramway et 22 km de BHNS.

Et puis, aux conducteurs qui n'arrivent pas à lâcher leur voiture, – une habitude confortable! –, Pierre Maudet aimerait pouvoir offrir un abonnement TPG, en tout cas aux plus de 75 ans (âge pivot où la santé devient plus fragile). Entre temps, le Grand Conseil genevois a voté une mesure offrant la moitié du prix de l'abonnement annuel UNIRESO aux résidentes et résidents genevois de plus de 65 ans au bénéfice de l'AVS, en vigueur dès janvier 2025!

Enfin, le Conseiller d'État a parlé du domaine ferroviaire, dossier à mener sur le long terme. Pour l'heure, il se bat pour l'ouverture du tunnel du Furet (entre Lancy-Pont-Rouge et Châtelaine) au trafic voyageurs, qui permettrait de relier Annemasse, la Rive gauche et l'aéroport sans passer par Cornavin, et déchargerait ce nœud ferroviaire. Il a également évoqué le grand projet de « Diamétrale » (Nations – Cornavin – Plainpalais – Bachet – Cherpines – Saint-Julien, et à terme Annecy) qu'il imagine comme un métro souterrain, plus rapide que les trams qui font halte très fréquemment. Il estime qu'il faudrait y associer la Région Auvergne – Rhône-Alpes, interlocuteur compétent, d'autant que le fait transfrontalier s'étend de plus en plus loin. Mais cette dernière n'entend pas bouger avant 2035, malgré l'incroyable succès du Léman Express!

L'échange avec le Conseiller d'État Pierre Maudet a permis de dialoguer autour d'autres questions. D'abord la question des P+R: le ministre a fait remarquer qu'il serait plus judicieux que les nouveaux parkings, plus grands, soient situés à l'extérieur de la ville et proches d'une gare (exemple: 1 200 places dans la future patinoire du Trèfle Blanc près de Bachet-Gare). Il faudra aussi construire sur France et dépasser le blocage de la votation de 2014¹⁴. A cet effet, un fonds de 100 millions CHF pourrait être créé, financé à parts égales par la France et la Suisse. Une gouvernance devrait également être mise sur pied sur la mobilité transfrontalière. La présence des vélos à 45 km/h sur les voies cyclables a également été débattue, tout comme l'omniprésence des trottinettes, dont le statut n'est pas clairement réglé.

¹⁴ Le 12 mai 2014, à la suite d'un référendum du parti MCG, les Genevois refusent à 51,1% le cofinancement d'un crédit de 3,1 millions CHF pour la réalisation de 5 parkings-relais en Haute-Savoie, sur des lignes de transports publics. Ce non fut un coup de frein à la collaboration dans le Grand Genève.

6 UN BILAN PROVISOIRE EN MARS 2025

En deux ou trois ans, les projets ont-ils avancé de manière significative ? Pour donner une réponse, nous avons réinterrogé les porteurs de quelques grands projets. Deux d'entre eux paraissent proches de la réalisation : tout d'abord le Tram des Nations, qui vient juste de recevoir le feu vert de l'Office fédéral des transports. Quelques éléments sont encore à régler avant que les travaux puissent commencer, probablement à l'automne, sur le tronçon Place des Nations – douane de Ferney (sortie du tunnel sous l'aéroport), dont l'inauguration est prévue début 2028. Côté français, les travaux devraient débuter l'an prochain et la ligne s'ouvrir en 2028.

L'autre dossier finalisé, c'est le giratoire de Porte de France à Saint-Genis, dont les travaux pourraient commencer mi-2027. Le nouveau projet, plus respectueux de la nature, préconise des croisements en surface avec des carrefours à feu pour les voitures, et l'aménagement d'un passage inférieur pour cyclistes et piétons sur l'axe Douane de Meyrin–Saint-Genis-Pouilly. Une voie prioritaire pour le BHNS, qui reliera le terminus du tram 18 à la douane et Saint-Genis, sera également créée (elle sera construite de manière à pouvoir être remplacée par un tram dans l'avenir). C'est un pari important : les deux projets de mesures ont été déposés dans le cadre du Projet d'agglo 5, qui viendront en soutien à ce grand projet. Coût : 30 millions CHF investis moitié pour la route et moitié pour la mobilité active et le BHNS. Livraison du nouveau carrefour, si tout va bien, en 2028-2029.

Deux autres projets avancent au petit trot. L'un est la Voie verte d'agglomération. Entre la gare des Eaux-Vives – fin du 1er tronçon ouvert en 2018 – et le viaduc CFF de la Jonction, un premier tronçon a été inauguré au bord de l'Arve en août 2024, la Promenade des Orpailleurs à Carouge. Le long de l'Arve toujours, le quai du Cheval Blanc et celui des Vernets devraient être mis en travaux en 2025 par la Ville de Genève. Les autres tronçons, celui notamment qui passe sous le pont de la Jonction et conduit jusqu'au pied du viaduc CFF, sont à l'étude. Comment montera-t-on sur ce viaduc pour continuer ensuite en direction de Vernier ? Avec un ascenseur ? Rien n'est encore décidé. La Voie verte se prolonge ensuite en direction de Vernier, Meyrin, Satigny jusqu'à la route du Mandement et la proche commune française de Saint-Genis-Pouilly. Elle suit la ligne CFF dans une zone à forte densité, par définition difficile à traverser. Le Canton de Genève, en charge des travaux, a fort à faire (le tronçon entre la gare de Vernier et celle de Meyrin est attaqué par des recours.) En outre, il doit tenir compte des CFF qui renouvellent la ligne du Mandement. Malgré cette situation, les premiers coups de pioche devraient pouvoir enfin commencer mi 2025 dans le secteur de la halte de Châtelaine. En résumé, l'aménagement de la Voie verte Genève-Satigny devrait se terminer mi 2028.

L'autre projet, c'est la ViaRhôna sud Léman. En janvier 2023, nous avons questionné Annemasse Agglo et la Communauté de communes du Genevois (CCG). Deux ans après, le projet avance avec pour objectif la fin des travaux en 2028. Sur Annemasse Agglo, l'étude de tous les tronçons sont en phase de finalisation et les travaux sont planifiés pour ces trois prochaines années. Sur le territoire de la CCG, le Canton de Genève a accepté, on l'a dit, d'accueillir le premier tronçon entre Veyrier et Saint-Julien, vu les contraintes côté français. Pour le réaliser, avec le concours des communes de Veyrier, Troinex et Bardonnex, il est prévu, là également, de déposer une demande de soutien dans le cadre du Projet d'agglo 5. Puis la ViaRhôna revient sur sol français dans la région de Saint-Julien où deux nouveaux tronçons sont à l'étude. Des travaux seront également entrepris cette année dans ce secteur. Enfin, entre Viry et Valleiry, 3 km ont été mis en service en 2024, et des travaux se poursuivront en 2025.

Deux mots encore sur les axes forts vélos destinés aux cyclistes pendulaires: trois axes, considérés comme prioritaires parce que très fréquentés, vont faire l'objet d'une demande de soutien dans le cadre du PA5: Genève–Meyrin, Genève–Versoix et Genève–Reignier. Ce dernier axe fort a été prévu via Chêne-Bougeries, Gaillard, le nouveau pont sur l'Arve près du casino d'Annemasse et Reignier.

Enfin, et ce n'est pas une information de moindre importance: le Grand Genève s'organise pour réfléchir ces prochaines années à un Plan piéton d'agglomération qui intégrera également les personnes à mobilité réduite. Un groupe de travail, auquel est associé le Forum d'agglomération, a préparé un cahier des charges en vue d'un appel d'offres qui permettrait d'engager un mandataire en charge de l'élaboration de ce plan, travail qui devrait démarrer en 2025.

7 EN GUISE DE CONCLUSION

7.1 Une réponse adéquate a-t-elle été donnée à nos cinq propositions inscrites dans le Rapport de 2019 ?

La première proposition du Rapport 2019 du Forum d'agglomération du Grand Genève portait sur l'aménagement de pénétrantes cyclables, le développement du réseau cyclable de la Région de Nyon et une réalisation plus rapide de la Voie verte d'agglomération (voir p.2). Ce que l'on peut dire : le projet d'axes forts lancé en 2022 peut faire office de réponse à la demande de « pénétrantes » (les trois premiers axes devraient être réalisés dès 2027-28). Quant au Réseau cyclable nyonnais, il compte sur plusieurs financements dans le cadre du PA5 : notamment pour le réaménagement de la Route Suisse (Perroy), pour la RC11 en direction de Crassier (Divonne) ainsi que vers Genolier. Enfin, on l'a vu, la Voie verte ne sera pas terminée avant 2028.

Une approche plus systématique des priorités pour le vélo, basée sur des comptages ? Ce que l'on peut dire : le Grand Genève s'appuie pour l'instant sur les comptages de la Ville de Genève et du Canton, ainsi que ceux, annuels, de l'association Ciclable¹⁵. Mais un monitoring des modes actifs devrait être mis sur pied dans le cadre du volet mobilité de la future Plateforme d'observation et de prospection du Grand Genève (POP).

L'organisation d'un « système vélo » (stationnement, location, recharge électrique, gonflage, signalisation, etc.) ? Ce que l'on peut dire : Il émerge progressivement, notamment avec l'équipement des gares du Léman Express...

Enfin, la place des piétons et la prise en considération complète des PMR et PFR ? Ce que l'on peut dire : c'est une tâche qui prend gentiment forme, en lien avec l'aménagement des promenades urbaines, les espaces de détente et la réflexion qui prend naissance sur un Plan piéton d'agglomération. Quant à l'inclusion des PMR à tous les niveaux, la Stratégie piéton et d'accessibilité universelle¹⁶ sera un outil de rappel dans toutes les opérations d'aménagement urbain.

7.2 Pourquoi la réalisation d'infrastructures de mobilité active prend-elle autant de temps ?

L'enjeu est loin d'être négligeable : il s'agit de favoriser le report vers un mode de déplacement non polluant, qui contribuerait à la diminution des gaz à effet de serre qui pèsent sur le dérèglement climatique. Car les transports (voitures et poids lourds) sont un secteur responsable pour un bon tiers de ces gaz dans l'atmosphère en Suisse.

Les retards dans la réalisation des infrastructures ont, eux, une origine multiple. Il y a bien sûr la question du financement, dans certaines communes. Mais même les nouvelles infrastructures, une fois votées, prennent du temps, souvent du retard. En réponse à cette critique, les porteurs de projet, sur le terrain, invoquent deux raisons majeures : on l'a dit, les négociations avec les propriétaires privés pour faire passer une voie cyclable est un frein très important, sur un territoire souvent contraint. Mais il y a aussi, comme le relève un interlocuteur suisse, « la volonté d'être parfait ». Et « on oublie qu'on travaille pour répondre à un besoin central des gens, cyclistes ou piétons. » En conclusion, pédaleur, marcheur : hâte-toi lentement !

¹⁵ Depuis 2020, des comptages sont organisés en mai-juin aux frontières du Canton de Genève, de la Région de Nyon et de la France ainsi qu'à un certain nombre de points stratégiques du Grand Genève, pour suivre l'évolution de la mobilité vélo/piétons dans l'agglomération franco-valdo-genevoise.

¹⁶ Voir la note 3 p.3.

ANNEXE I – AUDITIONS

Joël Vetter	Joël Vetter, chef de projet mobilité Grand Genève (canton de Genève)	7 décembre 2020
Anne Pochon	chargée de mission mobilité Grand Genève (Pôle métropolitain)	7 décembre 2020
Albane Ferraris	géographe urbaniste au service d'urbanisme de la Ville de Genève	13 janvier 2021 / 9 février 2021
Robert Burgniard et Jean-François Donque	respectivement élu et ingénieur-technicien à Annemasse Agglo	13 janvier 2021 / 9 février 2021
Felix Boesch	auteur de l'étude Bike + Ride, Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL (LASUR)	11 mars 2021
Joël Vetter	Joël Vetter, chef de projet mobilité Grand Genève	20 avril 2021
Claire Raynaud	chargé de mission aménagement à la Communauté de communes du Pays Rochois	11 novembre 2021
Jehanne De Grasset	conseillère déléguée aux mobilités douces à la Communauté de communes du Pays Rochois et adjointe à l'écologie et à la mobilité à la commune de La Roche-sur-Foron	11 novembre 2021
Olivier Walser	responsable du service de l'urbanisme de la commune de Chêne-Bourg	11 novembre 2021
Jean-Luc Boesiger	conseiller administratif en charge de l'aménagement du territoire à la commune de Chêne-Bourg	11 novembre 2021
Khadija Unal	1ère adjointe au maire de Ferney-Voltaire et conseillère communautaire à Pays de Gex Agglo	12 janvier 2022
Nicolas Simond	chargé de projet à l'Office cantonal genevois des transports	12 janvier 2022
Nicolas Simond	chargé de projet à l'Office cantonal genevois des transports	2 février 2022
Lionel Chabot	architecte paysagiste, chef de projet à l'Office cantonal genevois de l'urbanisme	2 février 2022
Flavien Siron	chargé d'opération à la Direction des routes du Département de l'Ain	17 mars 2022
Sébastien Zortea	directeur de l'agence Bellegrade-Pays de Gex à la direction des routes	17 mars 2022
Daniel Raphoz	maire de Ferney-Voltaire	30 mars 2022
Khadija Unal	1ère adjointe au maire et conseillère communautaire à Pays de Gex Agglo	30 mars 2022
Florence Ducret	directrice adjointe des services techniques à la mairie de Ferney-Voltaire	30 mars 2022
Christian Alliod	adjoint au maire chargé de l'urbanisme, environnement et informatique	30 mars 2022
Gilles Bouvard	directeur de la SPL TerrInnov	30 mars 2022
Nicolas Simond	chargé de projet à l'Office cantonal genevois des transports	30 mars 2022
Joël Vetter	chef de projet Mobilités Grand Genève	12 avril 2022
Caroline Barbisch	cheffe de projet, l'Office de l'urbanisme du canton de Genève	12 avril 2022
Céline Lavy	chargée de projet voie verte, Département de l'aménagement des constructions et de la mobilité, Ville de Genève	12 avril 2022
Fabienne Peracino-Rostan	responsable de la mobilité douce à l'Office cantonal genevois des transports	11 mai 2022
Michel Messenger	directeur régional Lac-Rhône à l'Office cantonal genevois des transports	11 mai 2022
Joël Vetter	chef de projet transports GLCT Grand Genève (canton de Genève)	11 octobre 2022
Grégoire Berthon	Association Mobilité douce Chablais	21 novembre 2022
Pierre-Jean Girard	Association Mobilité douce Chablais	21 novembre 2022
Mathieu Girard	Association Mobilité douce Chablais	21 novembre 2022
Pierre Bachmann	président de l'Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex (APiCy)	21 novembre 2022
Tor Bothner	membre de l'Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex (APiCy)	21 novembre 2022
Peter Loosli	membre de l'Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex (APiCy)	21 novembre 2022
Gérard Produit	chargé de la mobilité à la Région de Nyon, syndic de Coppet	6 décembre 2022
Mélanie Béné	chargée de la mobilité douce à Annemasse Agglo	17 janvier 2023
Quentin Semail	responsable vélo à la Communauté de communes du Genevois	17 janvier 2023
Joël Vetter	chef de projet mobilité Grand Genève (canton de Genève)	27 février 2023
Sébastien Munafò	Bureau 6t	27 février 2023
Gérard Widmer	chef du secteur Arve-Lac à l'Office cantonal genevois des transports	16 mai 2023
Marie Sagnières	responsable du secteur Urbanisme, Ville de Carouge	16 mai 2023
François Rebetez	urbaniste, Ville de Carouge	16 mai 2023
Antoine Löw Daoudal	chargé de mission mobilités au Service Transports et déplacements d'Annemasse Agglo	16 mai 2023
Olivier Malen	attaché au Service des aménagements des espaces publics, Ville d'Annemasse	16 mai 2023
Valentin Dedami	responsable du service mobilité, Thonon Agglo	13 juin 2023
Arthur Basty	responsable des modes actifs, Thonon Agglo	13 juin 2023
Matthieu Baradel	chef de projet genevois GLCT	23 novembre 2023
Pierre Maudet	Conseiller d'État genevois en charge de la mobilité et de la santé.	7 décembre 2023

ANNEXE II – COMMISSION

Structure membre du Forum d'agglomération		Représentée par	
Présidence :			
Association transport et environnement	ATE	Claude	Farine
Commissaires :			
Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex	ApiCy	Tor	Bothner
Conseil lémanique pour l'environnement	CLE	Alain	Rouiller
Urbanistes des territoires		Lensel	Bernard
Association lémanique pour la promotion du rail	Alprail	Imobersteg	Tobias
Club en fauteuil roulant Genève		Olivier	Dufour
Conseil lémanique pour l'environnement	CLE	Rouiller	Alain
Conseil lémanique pour l'environnement	CLE	Schenk-Gottret	Françoise
Fédération des architectes et ingénieurs (Genève)	FAI	Thierry	Estoppey
Pro Vélo La Côte et Genève		Julien	Renggli
Touring Club Suisse (Genève)	TCS	Renato	Di Gisi

ANNEXE III – AUTOSAISINE

Grand Genève - Agglomération franco-valdo-genevoise



GLCT GRAND GENEVE AUTOSAISINE DU FORUM D'AGGLOMERATION

Groupe de suivi Mobilité douce

N° : 2A05

Date : 25 juin 2020

Proposée par : ATE Genève et Vaud, Pro Vélo Genève et La Côte, Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex (Apicy), Touring-Club Suisse, Club en fauteuil roulant de Genève, Urbanistes des territoires.

La thématique abordée

Quelle évolution à la suite de l'adoption du rapport d'autosaisine sur la mobilité douce en novembre 2019 ?

Objet de l'autosaisine

Lors de l'adoption du rapport d'autosaisine sur la mobilité douce le 26 novembre 2019, l'assemblée plénière du Forum d'agglomération a validé la proposition de création d'un groupe de suivi. Cette idée a également été favorablement accueillie par le GLCT durant son assemblée générale de février 2020. Il s'agit de voir comment l'amélioration du réseau cyclable et piétonnier va se mettre en place, si et comment les propositions formulées dans le rapport sont mises en œuvre.

Les axes de questionnement

Dans les conclusions de son rapport sur la mobilité douce, le Forum d'agglomération faisait tout d'abord la constatation générale suivante : « En lien avec les transports publics développés et bien organisés, la marche et le vélo permettent de couvrir une très grande part des besoins en mobilité des habitants du Grand Genève. Ces moyens de déplacement doux et actifs, positifs pour le climat, doivent être désormais considérés comme prioritaires et les projets les concernant 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. »

Le rapport a formulé deux sortes de recommandations, dont voici les plus importantes :

► Les recommandations générales

- 1) Élaborer une planification précise des parcours cyclistes et piétons, avec des priorités claires, sur la base du réseau cyclable mis à jour et l'installation d'un système de comptages qui permette de déterminer les tronçons les plus utilisés ;



- 2) Déterminer les pénétrantes les plus fréquentées vers Genève et aménager ces dernières de manière fluide et sécurisée ;
- 3) Demander au GLCT de créer un groupe de travail pour étudier les besoins plus spécifiques des PMR et PFR ;
- 4) Activer la réalisation de la *Voie verte d'agglomération* sur le territoire de la Ville de Genève à Saint-Genis et, pour la *Région de Nyon*, poursuivre la requalification de la Route suisse, prolonger la piste cyclable Gex-Divonne vers Nyon, enfin prioriser les tronçons du Réseau cyclable régional à réaliser, sur la base de comptages ;
- 5) Améliorer les rabattements vers les gares et les terminus bus (tronçons sécurisés, stations vélo) ;
- 6) Développer le plan piétons mis en œuvre en Ville de Genève sur tout le Grand Genève, en améliorant la circulation piétonne, y compris celle des PMR et PFR (travailler sur les continuités, la signalétique).

► Les demandes prioritaires

- 1) Pénétrante Gex-Ferney-Genève : achever dans les plus brefs délais la véloroute Gex-Ferney, sécuriser la liaison Ferney-Grand-Saconnex ;
- 2) Région Saint-Genis/Meyrin : réaliser le carrefour « Porte de France » en prenant en compte les mobilités douces ; créer une liaison cyclable Ferney-Mategnin-Meyrin ; améliorer rapidement les tronçons difficile sur la Rte de Meyrin ;
- 3) Région Annemasse : aménager et sécuriser la traversée d'Annemasse (notamment les deux grands giratoires de l'Etoile et de Zola Parc), en lien avec la Voie verte depuis Bonne.

Les attendus

L'objectif de l'autosaisine est de suivre l'évolution de la situation, d'établir un bilan annuel pour faire avancer les demandes et propositions formulées adressées aux autorités du Grand Genève dans le rapport sur la mobilité douce de novembre 2019.

Le délai de traitement envisagé

Une synthèse du suivi sera présentée au Forum d'agglomération à la fin de chaque année. Un bilan plus général sera effectué au bout de trois ans.

L'organisation de la réflexion

Une commission sera constituée avec les membres du Forum intéressés. Elle se réunira à raison de 2 à 3 séances par année. Avec l'accord du Bureau, elle pourra bénéficier d'un soutien organisationnel.

Le diagnostic périodique reposera sur les documents publiés par les collectivités, des entretiens et une étude.

Claude Farine / 25.06.2020

IMPRESSUM

Édition: Julliard & Garcia Associés

Graphisme: Créateur & Imprimeur d'émotions

CRÉDITS PHOTOS

Image de couverture: Norbert Buchholz / scusi, 2021

Extension du tram des Nations (p. 7): Terrinnov, juillet 2024

Voie verte d'agglomération (p. 9): État de Genève



