

100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES



DEPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS



100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES

LA CONSULTATION AU CŒUR DE LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE

En septembre 2014, le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) a organisé les « Etats généraux des transports ». Cette large consultation visait à élaborer un compris pour appliquer le principe de libre choix du mode de transport inscrit dans la Constitution genevoise. A cette occasion, quelque 12'000 personnes ont pu s'exprimer sur la façon dont elles concevaient l'avenir en matière de mobilité. Une grande majorité s'est prononcée en faveur d'une priorisation différenciée des modes de transport à l'hyper-centre, dans les centres urbains et en périphérie.

A la suite de ce constat, un projet de loi a été déposé, débattu et amendé pour être finalement proposé et voté au Grand Conseil par une large majorité, avant d'être plébiscité à près de 68% par la population genevoise le 5 juin dernier sous le nom de « Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée ».

Moins d'une année après son entrée en vigueur, le DETA publie le présent catalogue qui regroupe les mesures envisagées pour sa mise en œuvre pour les cinq prochaines années. Au total, une centaine de mesures qui visent à améliorer les déplacements de tous les modes de transports dans le respect des principes de la loi. Certaines d'entre elles relèvent des prérogatives de l'Etat ou des communes, le travail de concertation à l'origine de la loi va donc se poursuivre pour sa mise en œuvre. Avec les communes bien sûr, mais aussi avec les associations de mobilité et les professionnels de la route et les riverains.

100 MESURES ARTICULÉES AUTOUR DE 6 PRINCIPES

Les 100 mesures présentées dans ce plan visent à couvrir l'ensemble des volets abordés dans le cadre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Elles s'organisent autour de 6 principes.

Les mesures rassemblées sous le thème Moyenne ceinture visent à mettre en œuvre une moyenne ceinture homogène et lisible, accueillant le trafic de transit non souhaité dans l'hyper-centre et les centres urbains et permettent d'accéder aux différents secteurs et quartiers du cœur d'agglomération.

Les mesures attachées aux Pénétrantes multimodales visent à assurer une liaison efficace et performante entre les limites cantonales et la moyenne ceinture pour l'ensemble des modes de transports.

Les mesures contenues dans les Centres urbains permettent concrètement de mettre en œuvre la priorité aux modes doux et aux transports publics tout en s'appuyant sur l'aménagement de la moyenne ceinture et les pénétrantes pour réduire le trafic de transit y circulant.

L'Hyper-centre rassemble quant à lui des mesures visant également à développer la priorité aux modes doux et transports publics par des mesures portant principalement sur la piétonisation et la pacification des espaces.

Les mesures proposées sous le thème Sécurisation des traversées de localité sur réseau primaire ou secondaires ont pour objectif principal, en dehors des zones définies par la loi, de sécuriser et fluidifier des axes subissant un trafic pendulaire important.

Enfin, les Services de mobilité et innovations proposent autant d'opportunités nouvelles de se déplacer, en visant notamment l'allégement de la pression du nombre de véhicules sur les réseaux, en favorisant le partage de véhicules plutôt que leur possession.

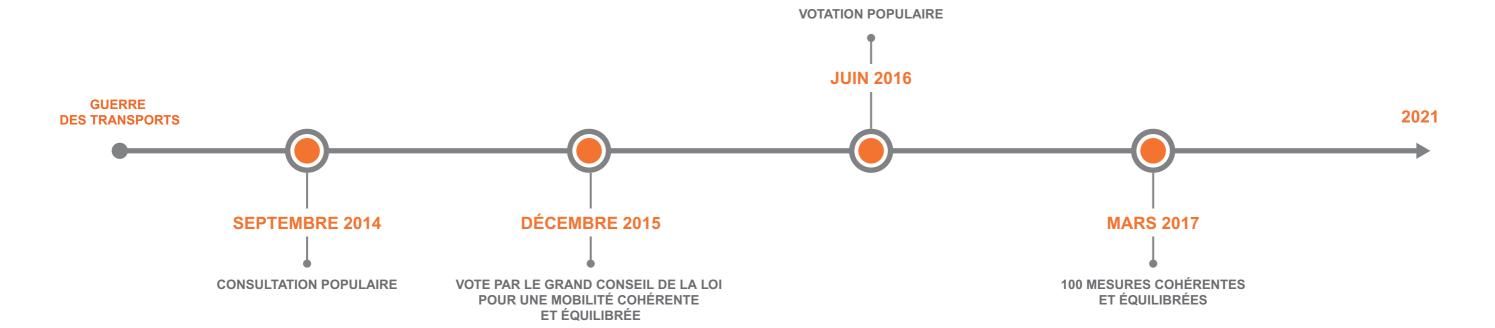
UNE MISE EN ŒUVRE PAR ÉTAPE, EN 5 ANS

La mise en œuvre, ambitieuse, de ce plan de mesure est envisagée sur les cinq prochaines années, par étapes.

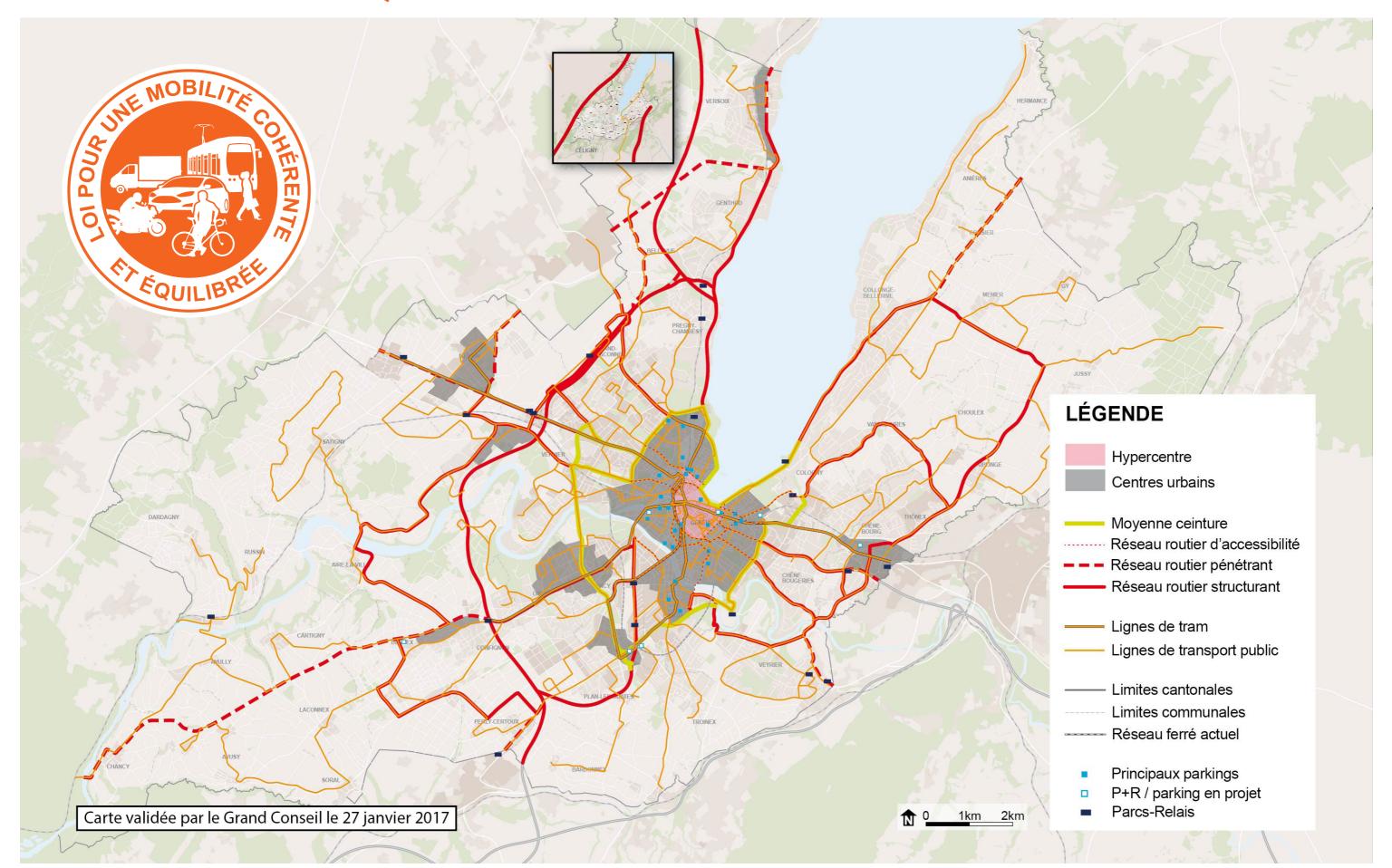
La première étape (printemps 2017 – printemps 2018) s'attache à constituer la moyenne ceinture en rive droite du Rhône et le U-Lacustre, puis à développer les mesures de pacification de l'hyper-centre et des centres urbains. Elle vise également à engager la mise en place des principales pénétrantes multimodales.

La seconde étape d'importance (période 2019 – 2020) porte majoritairement sur la rive gauche avec l'achèvement du déploiement de la moyenne ceinture, puis des mesures concernant l'hyper-centre et les centres urbains. Cette deuxième étape est coordonnée avec la mise en service du Léman Express afin d'en renforcer les effets attendus.

Au-delà des principales infrastructures et services de transports prévus ces prochaines années, tels que le Léman Express, la route des Nations, l'élargissement de l'autoroute, les liaisons routières de Genève-Sud, et les autres axes forts de transports publics, que la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée viendra appuyer et accompagner, il s'agit également de préparer les infrastructures prévues à plus long terme telles que l'extension de la gare de Cornavin et le bouclement autoroutier avec la Traversée du lac.



100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES



MOYENNE CEINTURE

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

Art. 3 al. 2c: un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et lisible comprenant notamment le «U lacustre» dans l'attente d'un bouclement autoroutier par une traversée du lac.

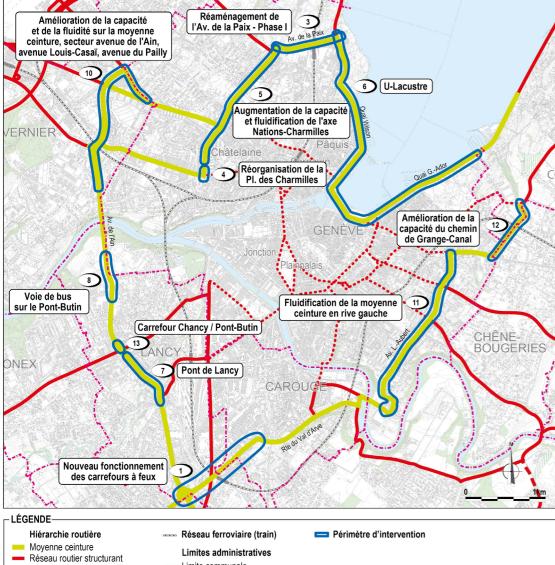
Art. 4 al. 4 : la moyenne ceinture routière n'est pas soumise au régime de priorité défini dans ces zones Art. 7 al. 5: Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement sont possibles

Art. 7 al. 6: En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics.

OBJECTIFS

La « Moyenne ceinture » a vocation à contourner le centre-ville en offrant un itinéraire attractif au trafic de transit, et contribuer ainsi à pacifier l'hyper-centre et les centres urbains. Ainsi, le fonctionnement de cette moyenne ceinture vise la fluidité du trafic routier et l'efficacité des transports publics.

LOCALISATION



ÉGENDE			
Hiérarchie routière Moyenne ceinture Réseau routier structurant Réseau routier pénétrant Réseau routier d'accessibilité	Réseau ferroviaire (train) Limites administratives Limite communale	Périmètre d'intervention	

PLANIFICATION PLANS MESURES D'ACTIONS **PORTEUR** LIÉS* 1: Nouveau fonctionnement des carrefours à feux sur la moyenne ceinture: PA II: 30-27 PA III: 30-40 fluidité des transports individuels motorisés et efficacité des transports publics DGT PARR: 55 PAMD: 4.4 En particulier sur les secteurs suivants: Route du Grand-Lancy et route de Saint-Julien 2: Mise à jour de la signalisation directionnelle (jalonnement) sur l'ensemble PARR: 60 DGT de la moyenne ceinture 3: Réaménagement de l'Avenue de la Paix DGT / Ville PARR: 36 Phase I: Fluidification et déplacement du terminus bus 4: Réorganisation de la place des Charmilles Phase I: nouveau fonctionnement du carrefour en vue d'une fluidification DGT Phase II: insertion du transport en commun en site propre Vernier - Genève 5: Augmentation de la capacité et fluidification de l'axe Nations-Charmilles: Phase I: fluidification de l'axe aux carrefours à feux PA II: 30-19 DGT Phase II: requalibrage 6: U-Lacustre: Section I: quai Wilson – quai du Général Guisan: onde verte et aménagements cyclables, PARR: 35 PA III: 30-50 DGT / Ville expérimentation d'un aménagement cyclable sur le pont du Mont-Blanc Section II: quai Gustave-Ador: onde verte et aménagements cyclables 7: Amélioration du Pont de Lancy PARR: 31 Phase I: modification des feux et pose de signalisation pour améliorer la fluidité et les transports publics DGT PA II: 35-23 PA III: 35-26 Phase II: élargissement du pont de Lancy 8: Réaménagement route du Pont-Butin DGT Réalisation d'une voie bus, sens nord-sud, sur le Pont-Butin 9: Améliorations ponctuelles de la capacité pour favoriser la fluidité DGT sur le réseau structurant (écopoints, livraisons, ...) 10: Amélioration de la capacité et de la fluidité sur la moyenne ceinture: ayenue de l'Ain. PARR: 43,46 PA II: 32-2-7 DGT avenue Louis-Casaï, avenue du Pailly, avenue de Châtelaine et route de Meyrin 11: Fluidification de la moyenne ceinture en rive gauche: Amandolier N troncon Amandolier Nord. PA III: 30-53 DGT / Ville Aubert tronçon Aubert. Rieu tronçon Rieu. Amandolier S tronçon Amandolier Sud. Senève / Chêne 12: Amélioration de la capacité du chemin de Grange-Canal PA III: 36-1-28 Bougeries / Cologny 13: Amélioration du carrefour route du Pont-Butin / Route de Chancy pour faciliter DGT / Onex les mouvements entre moyenne ceinture et la pénétrante de Chancy

^{*}PARR (Plan Action Réseau Routier 2015-2018) PAMD (Plan Action de la Mobilité Douce 2015-2018) PA III (Plan d'Agglomération III) VCom: Vitesse commerciale des transports publics



PÉNÉTRANTES MULTIMODALES

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

Art. 3 al. 2c: Un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres urbains.

Art. 3 al. 2d: Un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Art. 3 al. 2g: des parcs relais et des P+Bike prioritairement situés aux entrées de l'agglomération

Art. 4 al. 1b: le stationnement des pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal par le biais d'une réglementation du stationnement dans les centres-villes.

Art. 7 al. 6: En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics.

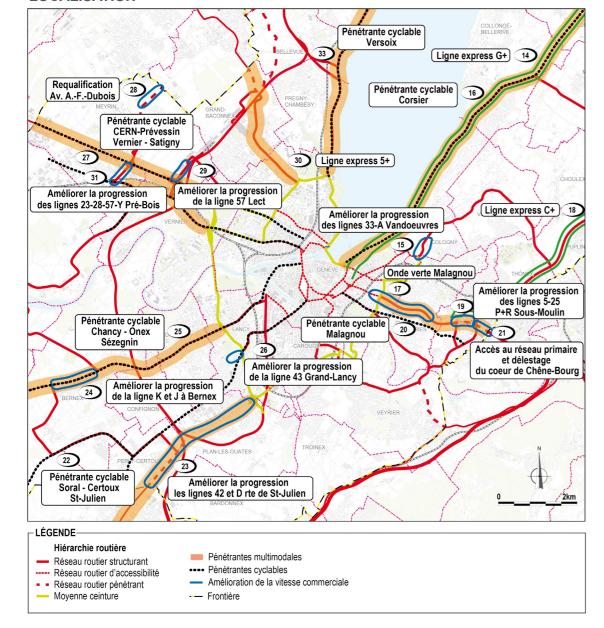
Art. 7 al. 6a: la gestion et l'aménagement des pénétrantes et des tangentielles structurantes a pour but de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal.

Art. 7 al. 6b: lorsque la sécurité des usagers ou la vitesse des transports publics l'exigent, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes. En dehors de ces axes, le trafic de transit est fortement dissuadé.

OBJECTIFS

Des axes pénétrants pour chacun des grands couloirs de déplacement de l'agglomération sont également définis. Ils permettent notamment d'accéder aux différents parkings-relais du canton et de sa région et desservent les parkings situés en périphérie des centres urbains. Le fonctionnement de ces pénétrantes multimodales, vise à maîtriser le trafic entrant dans le canton et favoriser le transfert modal et l'intermodalité.

LOCALISATION



100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES

				AVA	NCEM	ENT	PL	ANIF	ICA	TION
COULOIR	MESURES	PLANS D'ACTIONS LIÉS*	PORTEUR	Prêt à être réalisé	Études à finaliser	Principes à confrimer	2017	2018	2019	2020
_	14: Mise en œuvre de la ligne express bus G+ (Veigy-Douane – OMS)		DGT							
THONON	15: Amélioration de la progression de la ligne 33A à Vandoeuvres (création d'une voie bus en entrée de ville à étudier)	VCom 24	DGT						:	
Ĺ	16: Réalisation de la pénétrante cyclable «Corsier» (douane d'Anières – quai Gustave-Ador)	PAMD 1.9	DGT, DGGC							
	17: Onde-verte sur la route de Malagnou	PARR: 1 PA III: 36-1-23	DGT							
_	18: Mise en œuvre de la ligne express bus C+ (Jussy-Meurets – Aéroport)		DGT							
LAGNOU	19: Amélioration de la progression des lignes 5 et 25 (différentes variantes d'aménagements de chaussée)	VCom 61	DGT							
MA	20: Réalisation de la pénétrante cyclable «Malagnou» (Gaillard – Genève-centre)	PAMD 1.8	DGT, DGGC							
	21: Amélioration du réseau routier structurant au niveau de la route Blanche / chemin Floraire	PARR: 13 PA III: 36-3-18	DGT, Chêne- Bourg, Thônex							
LEN	22: Réalisation de la pénétrante cyclable «Saint-Julien» (Soral – Certoux – Saint-Julien)	PAMD 1.6, 1.7	DGT, DGGC						:	
ST-JUI	23: Amélioration de la progression des lignes 42 et D route de Saint-Julien	VCom 41	DGT						• !	
ICY	24: Mise en œuvre d'une voie bus dynamique sur la route de Chancy: Amélioration de la progression des lignes K et J	VCom 36	DGT							
CHAN	25: Réalisation de la pénétrante cyclable «Chancy-Onex-Sézegnin-Genève»	PAMD 1.5	DGT, DGGC							
	26: Amélioration de la progression des lignes 43 route du Grand-Lancy	VCom 35 PA I: 34-7	DGT		<u>:</u>					
IER.	27: Réalisation de la pénétrante cyclable «CERN-Prévessin et Vernier-Satigny»	PAMD 1.2, 1.4	DGT, DGGC						- :	
N VERN	28: Amélioration de la sécurité des modes doux et de la capacité routière avenue A.F - Dubois	PAMD: 1.3	DGGC, part. français							
MEYRIN	29: Amélioration de la progression des lignes 57 rue Lect	VCom 48	DGT							
FERNEY	30: Mise en œuvre de la ligne express bus 5+ (Thônex-Vallard – Aéroport)		DGT							
FER	31: Amélioration de la progression des lignes 23, 28, 57 et Y à Pré-Bois	PA II: 32-2-8 VCom 47	DGT							
×io	32: Mise en œuvre de la ligne express V+ (Versoix-Montfleury – Aéroport)		DGT		<u> </u>			:		
VERSOIX	33: Réalisation de la pénétrante cyclable «Versoix» (Versoix – Genève-centre)	PAMD 1.1	DGT, DGGC							
TOUTES	34: Favoriser le transfert modal par le développement et l'unification de l'offre en parc-relais à l'échelle du Grand-Genève		DGT, partenaires du Grand Genève							

*PARR (Plan Action Réseau Routier 2015-2018)
PAMD (Plan Action de la Mobilité Douce 2015-2018)
PA III (Plan d'Agglomération III)
VCom: Vitesse commerciale des transports publics



CENTRES URBAINS

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

Art. 3 al. 2d: réseau cyclable structuré, continu et sécurisé.

Art. 3 al. 2f : pôle d'échanges garantissant transbordements de qualité, sécurisés et, dans la mesure du possible, piétonnisés.

Art. 3 al. 3e: des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide.

Art. 4 al. 2b: Les motocyclistes doivent pouvoir s'appuyer, en complémentarité d'une offre privée, sur une offre de stationnement publique privilégiant le parcage courte durée en surface et celui de longue durée dans des parkings en ouvrage.

Art. 4 al. 2b : Les cyclistes doivent bénéficier d'une offre de stationnement adaptée aux besoins locaux.

Art. 7 al. 2: en zone I et II, la priorité en matière de gestion du trafic pour les TC et MD.

Art. 7 al. 4a: le trafic de transit est fortement restreint.

Art. 7 al. 4b: des axes routiers sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé.

Art. 7 al. 4c: des axes sont aménagés pour favoriser la circulation des vélos.

Art. 7 al. 4d: la création de zones 30 est favorisée.

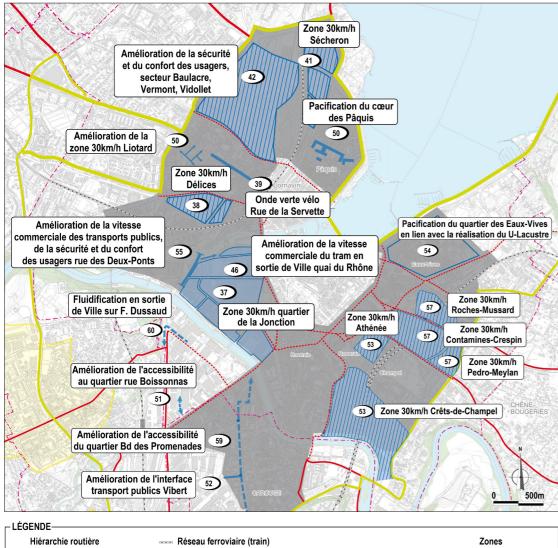
Art. 7 al. 4f: le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues.

OBJECTIFS

Dans les centres urbains, les mobilités douces (piétons et vélos) et les transports publics sont priorisés et le trafic de transit est fortement restreint.

La création de zones 30 est favorisée, ainsi que les aménagements visant à favoriser la circulation des vélos. Des axes routiers structurants visant à garantir l'accès à ces centres, sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé.

LOCALISATION



_ LÉGENDE	Sanoela	0 500m
Hiérarchie routière Réseau routier structurant Réseau routier d'accessibilité Moyenne ceinture	Réseau ferroviaire (train) Limites administratives Limite communale	Zones Centres urbains

100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES

PA III (Plan d'Agglomération III)

VCom: Vitesse commerciale des transports publics

Réalisation

	\sim
	n

			AVA	NCEM	ENT	Pl	LANI	FICA	ATION
MESURES	PLANS D'ACTIONS LIÉS*	PORTEUR	Prêt à être réalisé	Études à finaliser	Principes à confrimer	2017	2018	2019	2020
35: Nouveau fonctionnement des carrefours à feux: priorité modes doux et transports publics		DGT							
36: Adapter le régime de stationnement des parking à vocation internationale		DGT							
37: Zone 30 km/h quartier de la Jonction	PARR 6	DGT, Ville de Genève							
38: Zone 30 km/h Délices		DGT, Ville de Genève							
39: Onde verte vélos rue de la Servette		DGT							
40: Pacification du cœur des Pâquis		DGT, Ville de Genève		ĺ					
41: Zone 30 km/h Sécheron		DGT, Ville de Genève							
42: Amélioration de la sécurité et du confort des usagers, secteur Baulacre, Vermont, Vidollet		DGT, Ville de Genève							
43: Fluidification des transports publics rue des Contamines	VCom 3	DGT, Ville de Genève							
44: Amélioration de la progression de la ligne 1 boulevard du Pont d'Arve	VCom 12	DGT, Ville de Genève							
45: Amélioration de la progression des lignes 2-6-E-G rue des Eaux-Vives	VCom 8	DGT, Ville de Genève							
46: Amélioration de la vitesse commerciale du tram en sortie de Ville quai du Rhône	VCom 4	DGT, Ville de Genève							
47: Favoriser le stationnement des visiteurs en ouvrage		DGT							
48: Développement de l'offre en ouvrage deux-roues motorisés et vélos dans les secteurs à forte fréquentation		DGT							
49: Jalonnement, points noirs et stationnement cyclable	PAMD	DGT, Ville de Genève							
50: Amélioration de la zone 30 km/h Liotard		DGT, Ville de Genève							
51: Amélioration de l'accessibilité au quartier rue Boissonnas		DGT, Ville de Genève							
52: Amélioration de l'interface transport publics Vibert		Ville de Carouge, DGT							
53: Zones 30 km/h Crêts-de-Champel, Athénée		DGT, Ville de Genève							
54: Pacification du quartier des Eaux-Vives en lien avec la réalisation du «U-Lacustre»		DGT, Ville de Genève							
55: Amélioration de la vitesse commerciale des transports publics, de la sécurité et du confort des usagers rue des Deux-Ponts		DGT, Ville de Genève							
56: Fluidification du réseau structurant: giratoire Roseraie / Colline		DGT, Ville de Genève							
57: Zones 30 km/h Roches-Mussard, Contamines-Crespin et Pedro-Meylan		DGT, Ville de Genève							
58: Maintenir et améliorer l'offre de stationnement à destination des habitants et des résidents		DGT							
59: Amélioration de l'accessibilité du quartier Bd des Promenades		Ville de Carouge, DGT							
60: Fluidification en sortie de Ville sur F. Dussaud		DGT, Ville de Genève							
61: Fluidification de la route de Malagnou au niveau du carrefour Th. Weber		Ville de Genève						j	

CENTRES URBAINS

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

Art. 3 al. 2d: réseau cyclable structuré, continu et sécurisé.

Art. 3 al. 2f : pôle d'échanges garantissant transbordements de qualité, sécurisés et, dans la mesure du possible, piétonnisés.

Art. 3 al. 3e: des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide.

Art. 4 al. 2b: Les motocyclistes doivent pouvoir s'appuyer, en complémentarité d'une offre privée, sur une offre de stationnement publique privilégiant le parcage courte durée en surface et celui de longue durée dans des parkings en ouvrage.

Art. 4 al. 2b: Les cyclistes doivent bénéficier d'une offre de stationnement adaptée aux besoins locaux. Art. 7 al. 2: en zone I et II, la priorité en matière de gestion du trafic pour les TC et MD.

Art. 7 al. 4a: le trafic de transit est fortement restreint.

Art. 7 al. 4b: des axes routiers sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé.

Art. 7 al. 4c: des axes sont aménagés pour favoriser la circulation des vélos.

Art. 7 al. 4d: la création de zones 30 est favorisée.

Art. 7 al. 4f: le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues.

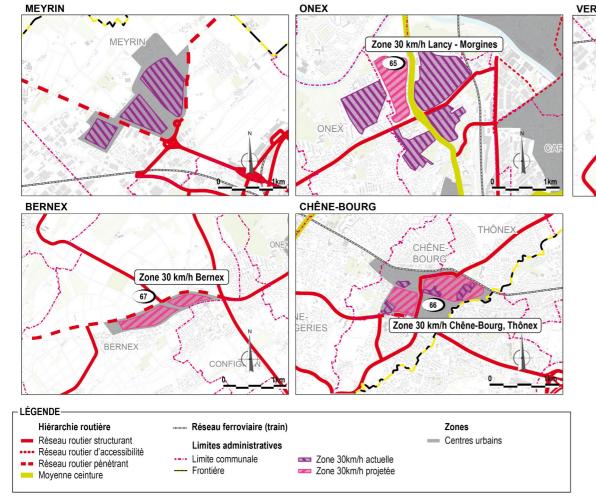
OBJECTIFS

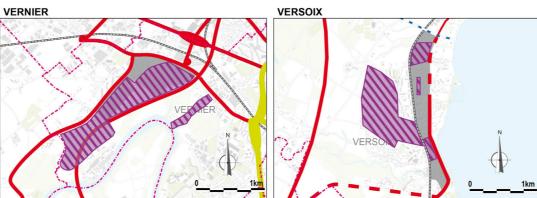
Dans les centres urbains, les mobilités douces (piétons et vélos) et les transports publics sont priorisés et le trafic de transit est fortement restreint.

La création de zones 30 est favorisée, ainsi que les aménagements visant à favoriser la circulation des vélos. Des axes routiers structurants visant à garantir l'accès à ces centres, sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé.

			AVA	NCEM	ENT	PL	_ANI	FICA	OITA	N
MESURES	PLANS D'ACTIONS LIÉS*	PORTEUR	Prêt à être réalisé	Études à finaliser	Principes à confrimer	2017	2018	2019	2020	2021
62: Développement du réseau cyclable d'intérêt cantonal	PAMD 1.10, 1.11, 1.13, 1.16	Canton, Communes concernées								
63: Développement du jalonnement cyclable	PAMD	DGT, Communes concernées								
64: Développement du stationnement vélo		DGT								
65: Zone 30 Lancy-Morgines		DGT, Lancy								
66: Extension des zones 30 à Chêne-Bourg et Thônex		DGT, Chêne- Bourg, Thônex								
67: Zone 30 Bernex		DGT, Bernex							•	

LOCALISATION









HYPER-CENTRE

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

Art. 3 al. 2d: réseau cyclable structuré, continu et sécurisé.

Art. 3 al. 2f: pôle d'échanges garantissant transbordements de qualité, sécurisés et, dans la mesure du possible, piétonnisés.

Art. 3 al. 3e: des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide.

Art. 4 al. 2b: Les motocyclistes doivent pouvoir s'appuyer, en complémentarité d'une offre privée, sur une offre de stationnement publique privilégiant le parcage courte durée en surface et celui de longue durée dans des parkings en ouvrage.

Art. 4 al. 2b : Les cyclistes doivent bénéficier d'une offre de stationnement adaptée aux besoins locaux.

Art. 7 al. 2: en zone I et II, la priorité en matière de gestion du trafic pour les TC et MD.

Art. 7 al. 3b : l'accès par les autres modes de transport est restreint.

Art. 7 al. 3c: limitation de vitesse adaptative sur les axes à plusieurs voies aux heures de pointe.

Art. 7 al. 3d : zones piétonnes et trafic limité favorisées en zone I.

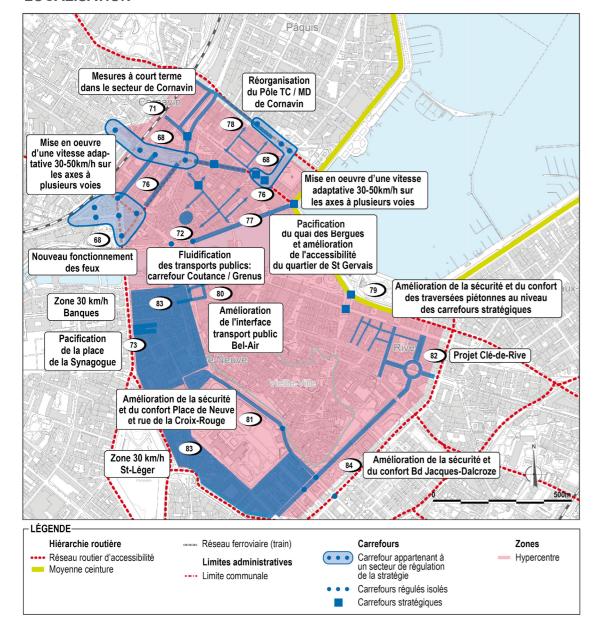
Art. 7 al. 3f: le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant.

OBJECTIFS

Dans l'hyper-centre, les mobilités douces (piétons et vélos) et les transports publics sont priorisés et l'accès aux autres modes de transport est restreint, tout en restant garanti.

L'objectif global de vitesse pratiquée est fixé à 30 km/h, les zones piétonnes, à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité sont favorisées.

LOCALISATION



100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES

0

			AVA	NCEM	ENT	PL	ANI	FICA	TION	1
MESURES	PLANS D'ACTIONS LIÉS*	PORTEUR	Prêt à être réalisé	Études à finaliser	Principes à confrimer	2017	2018	2019	2020	2021
68: Nouveau fonctionnement des carrefours à feux: priorité modes doux et transports publics, en particulier secteurs: • Dorcière • XXII-Cantons, Isaac Mercier	PAII: 30-27 PAIII: 30-40 PARR: 50 PAMD: 4.4	DGT								
 69: Favoriser le stationnement visiteur dans l'hyper-centre: Phase 1: zones macaron A, B et C Phase 2: zones macaron E et H 		DGT	phase I	phase II				1		
70: Augmenter l'offre deux-roues motorisés et vélos	PAMD, PAST	DGT, Ville de Genève								
71: Mesures à court terme dans le secteur de Cornavin: aménagements piétons, régulation, déplacement des arrêts de bus		DGT, Ville de Genève								
72: Fluidification des transports publics au carrefour Coutance/Grenus		DGT								
73: Pacification de la Place de la Synagogue		Ville de Genève								
74: Développement du jalonnement cyclable		DGT, Ville de Genève								
75: Amélioration de la sécurité et du confort des circulations vélos, en particulier au niveau des points noirs identifiés	PAMD 1.10, 1.11, 1.12, 1.16	DGT, Ville de Genève								
76: Mise en œuvre d'une vitesse adaptative 30-50 km/h sur les axes à plusieurs voies: opportunité/modalité à étudier sur Chantepoulet, Fazy, Dalcroze, Terreaux-du-Temple		DGT						•		
77: Pacification du quai des Bergues et amélioration de l'accessibilité du quartier de St Gervais		Ville de Genève						•		
 78: Réorganisation du pôle transport public / modes doux de Cornavin Phase I: pacification de la place de Montbrillant, modification du plan de circulation, amélioration des transports publics Phase II: Réorganisation du stationnement, nouveau schéma de circulation Phase III: Pacification de la place de Cornavin et amélioration des arrêts transport publics 	PAIII: 30-29	DGT, Ville de Genève		phase II phase III						
79: Amélioration de la sécurité et du confort des traversées piétonnes au niveau des carrefours stratégiques		DGT, Ville de Genève							•	
80: Amélioration de l'interface transport public Bel-Air		DGT								
81: Amélioration de la sécurité et du confort des usagers Place de Neuve et rue de la Croix-Rouge		Ville de Genève							1	
82: Projet Clé-de-Rive: création d'un parking, piétonisation et réorganisation du pôle TC	PARR: 9	Ville de Genève								
83: Zone 30 km/h Banques, Saint-Léger		Ville de Genève								
84: Amélioration de la sécurité et du confort Bd Jacques-Dalcroze en lien avec le projet Clé-de-Rive		Ville de Genève								

^{*}PARR (Plan Action Réseau Routier 2015-2018)
PAMD (Plan Action de la Mobilité Douce 2015-2018)
PA III (Plan d'Agglomération III)
VCom: Vitesse commerciale des transports publics
PAST (Plan Action du Stationnement)

Études

Réalisation

SÉCURISATION DES TRAVERSÉES DE LOCALITÉ SUR RÉSEAU PRIMAIRE OU SECONDAIRE

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

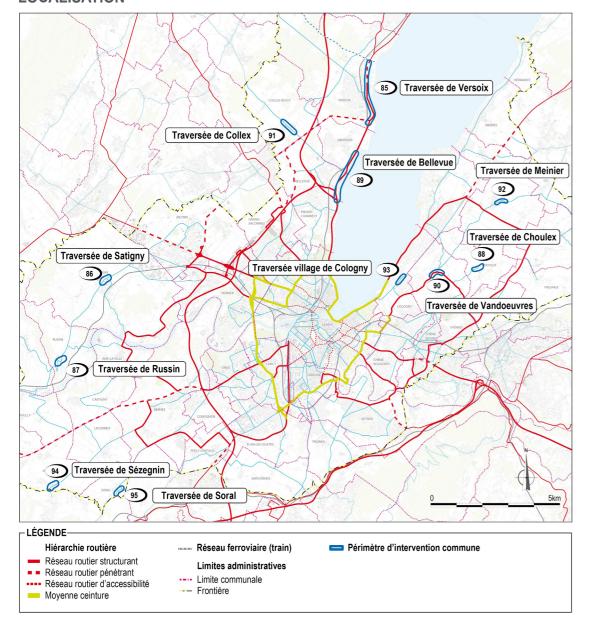
Art. 7 al. 6 : En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics.

Art. 7 al. 6c : une limitation à 30 km/h sur les axes primaires et secondaires traversant les localités est favorisée, dans le respect des conditions prescrites par le droit fédéral.

OBJECTIFS

Les traversées de localités situées en dehors de l'hyper-centre et des centres urbains, traversées par un trafic pendulaire important sont sécurisées, notamment par des abaissement de la vitesse à 30km/h.

LOCALISATION



			AVA	NCEMI	ENT	Pl	LANI	FICA	ATIO	N
MESURES	PLANS D'ACTIONS LIÉS*	PORTEUR	Prêt à être réalisé	Études à finaliser	Principes à confrimer	2017	2018	2019	2020	2021
85: Réaménagement et amélioration de la sécurité de la traversée de Versoix	PARR: 38 - 39	DGGC, DGT, communes concernées								
86: Amélioration de la sécurité en traversée de Satigny	PARR: 40	DGGC, DGT, communes concernées								
87: Amélioration de la sécurité en traversée de Russin		DGGC, DGT, communes concernées								
88: Amélioration de la sécurité en traversée de Choulex		DGGC, DGT, communes concernées								
89: Amélioration de la sécurité en traversée de Bellevue		DGGC, DGT, communes concernées								
90: Amélioration de la sécurité en traversée de Vandoeuvres		DGGC, DGT, communes concernées								
91: Amélioration de la sécurité en traversée de Collex		DGGC, DGT, communes concernées								
92: Amélioration de la sécurité en traversée de Meinier		DGGC, DGT, communes concernées								
93: Amélioration de la sécurité en traversée de Cologny		DGGC, DGT, communes concernées								
94: Amélioration de la sécurité en traversée de Sézegnin		DGGC, DGT, communes concernées								
95: Amélioration de la sécurité en traversée de Soral		DGGC, DGT, communes concernées								

^{*}PARR (Plan Action Réseau Routier 2015-2018)
PAMD (Plan Action de la Mobilité Douce 2015-2018)
PA III (Plan d'Agglomération III)
VCom: Vitesse commerciale des transports publics



SERVICES DE MOBILITÉ ET EXPÉRIMENTATIONS

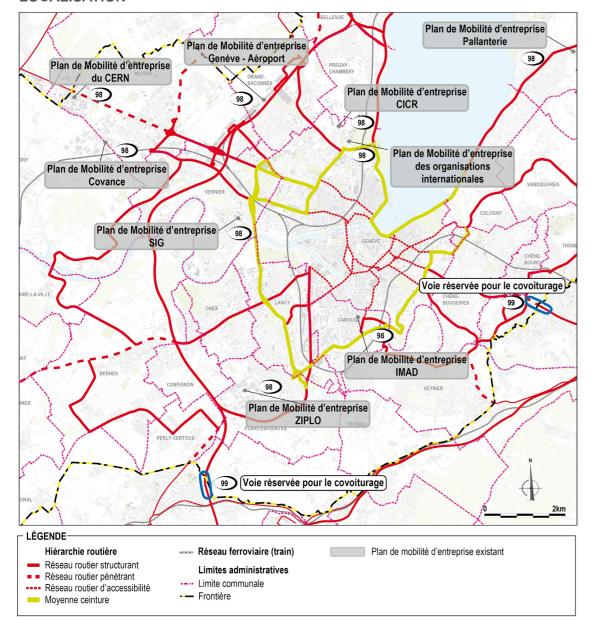
ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

Art. 3 al. 3 : La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité, qui visent à réduire la charge sur les infrastructures et services de mobilité aux heures de pointe et pour lesquelles l'Etat et les établissements publics autonomes doivent être exemplaires.

OBJECTIFS

Ces mesures offrent des opportunités nouvelles visant à se déplacer autrement et à développer de nouvelles expérimentations portant sur l'exploitation et l'aménagement des réseaux.

LOCALISATION



			AVA	NCEME	ENT	PL	ANI	FICA	TION
MESURES	PLANS D'ACTIONS LIÉS*	PORTEUR	Prêt à être réalisé	Études à finaliser	Principes à confrimer	2017	2018	2019	2020
96: Mise en œuvre de services d'autopartage		DGT							
97: Mise en œuvre d'un service de Scooter électrique en libre-service		DGT							
98: Développement des plans de mobilité d'entreprise par exemple: CERN, Genève-Aéroport, CICR, Organisations internationales, Covance, SIG, IMAD, ZIPLO, Pallanterie		entreprises pri- vées, OI							
99: Mise à l'essai de voies réservées au co-voiturage aux douanes de Bardonnex et Thônex-Vallard		DGT		Thôr Bardonn	_				
100: Expérimentation de déploiement de rues cyclables		DGT, communes concernées							
101: Amélioration de la progression des transports publics par la mise en œuvre de voies bus dynamiques		DGT							
102: Vélos en libre service		DGT		en attente ision judici					

^{*}PARR (Plan Action Réseau Routier 2015-2018)
PAMD (Plan Action de la Mobilité Douce 2015-2018)
PA III (Plan d'Agglomération III)
VCom: Vitesse commerciale des transports publics



