



PLAN D' ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER 2015 – 2018

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

VOTÉ PAR LE GRAND CONSEIL LE 27 JANVIER 2017
ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT LE 29 MARS 2017

**DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS
ET DE L'AGRICULTURE (DETA)**

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

Directeur Général: David Favre

DIRECTION DE LA PLANIFICATION GÉNÉRALE

Directeur: Alexandre Prina

Chef de projet: Matthieu Baradel

L'ensemble des publications de la direction générale des transports
est disponible en téléchargement sur le site: www.ge.ch/transports/publications

© Etat de Genève, février 2017

SOMMAIRE

PLAN D' ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER

PRAGMATISME ET RESPONSABILITE POUR UNE MEILLEURE FLUIDITE MULTIMODALE	7
EN BREF LE PLAN D' ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER 2015–2018	9
CHAPITRE 1	
INTRODUCTION	12
1.1 Les objectifs du plan d' actions du réseau routier 2015–2018	12
1.2 Le troisième plan d' actions du réseau routier	12
1.3 Une ambition partagée	12
1.4 Rappel des compétences	13
1.5 Élaboration du plan d' actions du réseau routier 2015–2018 (PARR)	15
CHAPITRE 2	
CADRE LÉGAL DES PLANIFICATIONS DIRECTRICES	17
2.1 Bases légales fédérales	17
2.2 Bases légales cantonales	17
2.3 Autres documents légaux	19
2.4 Planification du Grand Genève	20
2.5 Le plan directeur cantonal	21
2.6 Autres planifications générales	21
CHAPITRE 3	
BILAN DU PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU ROUTIER 2011–2014	23
3.1 Rappel du contenu du PDRR 2011–2014	23
3.2 Bilan des mesures court terme localisées	23
3.3 Bilan des mesures court terme thématiques	29
3.4 Bilan des mesures à moyen et long termes	27
CHAPITRE 4	
FONCTIONNEMENT ACTUEL ET PERSPECTIVES	35
4.1 Contexte	35
4.2 Hiérarchie du réseau routier	54
4.3 L' offre	40
4.4 Usages et tendances	43
4.5 Enjeux environnementaux	47

Zones de priorisation différenciée

CHAPITRE 5

OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER 2015–2018

53

5.1	Zones de priorisation différenciée	53
5.2	Organisation du réseau routier	59
5.3	Hierarchie du réseau routier à l' horizon 2018	60
5.4	Axes pour orienter les mesures	64
5.5	Prise en compte des enjeux environnementaux	73

CHAPITRE 6

ACTIONS 2015–2018

75

6.1	Actions 2015–2018 localisées	75
6.2	Actions 2015–2018 transversales	80
6.3	Actions relatives au développement du réseau autoroutier	81
6.4	Programmation des actions	82

CHAPITRE 7

FICHES ACTIONS PARR 2015–2018

94

CONCLUSION

159

ANNEXES

161

	Sigles	161
	Liste des figures	162

PRAGMATISME ET RESPONSABILITÉ POUR UNE MEILLEURE FLUIDITÉ MULTIMODALE

Avec ce nouveau plan d'actions cantonal dédié au réseau routier, le Conseil d'Etat a souhaité, comme c'est le cas pour la mobilité douce, développer une vision pragmatique et adaptée au contexte budgétaire actuel pour conduire son action. L'objectif : que ces plans d'actions soient désormais plus opérationnels, plus concrets, afin de rendre plus lisible, plus claire l'action de l'Etat pour la législature en cours.

Il s'agit également d'intégrer à cette démarche de planification la dimension financière des actions qui y sont présentées : ainsi, un projet de loi de financement est présenté au Grand Conseil conjointement au Plan d'actions du réseau routier.

Le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 propose 64 actions concrètes dont la finalité est l'amélioration durable des circulations dans l'ensemble du canton.

A la différence des autres planifications, consacrées à un seul mode de déplacement, ce plan d'actions est par essence multimodal : sur les 64 actions proposées, 60 concernent les transports individuels motorisés, 51 les transports publics, 51 les vélos et 44 les piétons.

Il enjoint par ailleurs les collectivités publiques, Etat et communes particulièrement, à travailler de concert pour trouver et réaliser des solutions pragmatiques et efficaces, pour améliorer la qualité de vie des citoyens et apaiser une situation encore conflictuelle concernant les transports. Naturellement, ici aussi, seule la coopération sera synonyme de succès.

S'ENGAGER SUR LA VOIE DU RESPECT

Enfin, la centralité du respect dans le comportement et l'attitude de l'ensemble des acteurs des transports et des usagers représentent dans ce cadre un enjeu fondamental afin de contribuer ensemble à améliorer les conditions de déplacements au sein de notre agglomération. Il est en effet de la responsabilité de chacun de contribuer à pacifier la question sensible de la mobilité genevoise et de s'engager à rendre nos routes plus sûres et plus agréables : respect des dispositions de la loi sur la circulation routière, respect des autres usagers, respect des agents publics chargés de contrôler ou de faire circuler, respect des règles de base telles que le paiement du stationnement.

Le respect est un engagement citoyen. Un engagement envers soi et envers les autres. Il est le point de départ nécessaire à l'amélioration des conditions de circulation à Genève.

Luc BARTHASSAT

CONSEILLER D'ETAT

chargé du département de l'environnement,
des transports et de l'agriculture (DETA)



CICA

Geneve - Aéroport
900 m
N 6

St. Leger Airport
Pavey
Vevey
St. Pierre
St. Remy

60

EN BREF

LE PLAN D' ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER 2015–2018

Ce plan d'actions du réseau routier 2015-2018 définit l'action de l'Etat en matière d'aménagement multimodal sur le périmètre de la voirie pour les prochaines années.

Il s'intègre dans un cadre légal des planifications directrices fédérales et cantonales, mais également dans la perspective de l'agglomération franco-valdo-genevoise. À ce titre, il s'inscrit dans la déclinaison et la mise en œuvre à court terme du Plan directeur cantonal, du projet d'agglomération et de Mobilités 2030.

Troisième document de ce type concernant le réseau routier, il s'appuie sur un bilan pour la période 2011–2014 faisant état d'une maturation de plusieurs réflexions qui doivent maintenant trouver leur concrétisation.

Il s'inscrit également dans la perspective de la mise en service de CEVA. Ainsi, il vise à mettre en place dès aujourd'hui les principaux éléments qui permettront de tirer au maximum parti des opportunités liées à la mise en service de ce nouveau moyen de transport pour en garantir tous les bénéfices.

Si la hiérarchie du réseau routier proposée à l'horizon 2018 n'est ajustée que très localement, les actions visant à mettre en œuvre concrètement cette hiérarchie du réseau routier s'inscrivent selon 5 axes : fluidifier le trafic, sécuriser les réseaux, développer les réseaux, améliorer l'exploitation des réseaux et accompagner les développements.

Concrétisé à travers 64 actions faisant état d'une coordination renforcée entre politique de la mobilité et autres politiques publiques, portant notamment sur les enjeux environnementaux, ce plan d'actions est accompagné d'un projet de loi d'investissement visant à lui donner la dynamique nécessaire.



CHAPITRE 1

INTRODUCTION

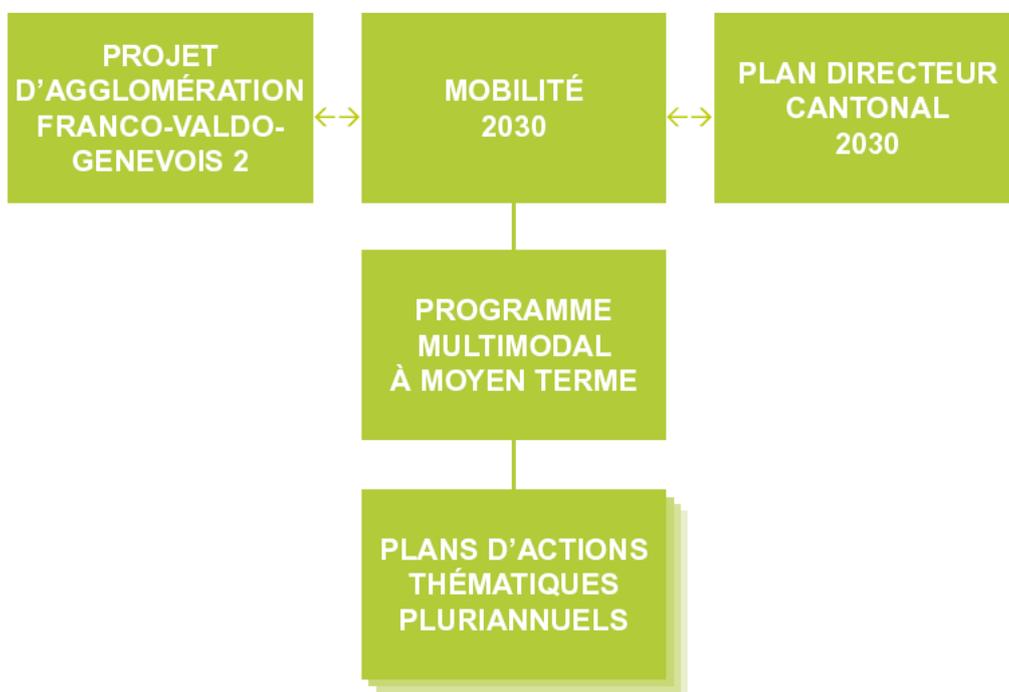
UNE RÉPONSE EN COHÉRENCE AVEC LE DYNAMISME DE GENÈVE

Le développement que connaît le canton de Genève depuis plusieurs années s'accompagne d'une augmentation de la mobilité et d'une dégradation croissante des conditions de déplacement. Les projections socio-économiques à l'horizon 2030 prévoient une augmentation de 100'000 habitants et 70'000 emplois localisés sur le canton. Ainsi, les tendances observées aujourd'hui vont selon toute vraisemblance, se trouver confirmées ces prochaines années.

Pour répondre à ce phénomène de fond, le Conseil d'Etat a développé une stratégie de développement multimodale des réseaux de transports formalisée notamment dans "Mobilités 2030 - Stratégie multimodale pour Genève".

Les plans d'actions thématiques concernant le réseau routier, la mobilité douce, les transports en commun et le stationnement viennent apporter des réponses concrètes et opérationnelles pour ces prochaines années, tout en assurant la cohérence avec les stratégies de développement à plus long terme.

Figure 1
Structure projetée des
documents de planification



1.1 LES OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER 2015–2018

Le plan d'actions du réseau routier 2015–2018 (PARR) a pour objectif de définir les études et réalisations qui seront menées par le canton de Genève, les Communes et la Confédération dans la logique de mise en œuvre de "Mobilités 2030" sur le domaine de la voirie.

Ainsi, ce document a pour ambition de présenter une vision claire et réaliste des capacités de réalisation pour les prochaines années. En ce sens, il intègre une programmation de ces actions qui met en évidence les besoins en ressources qui devront être dégagées pour que ce plan d'actions soit mené à bien.

Enfin, en tant que "plan d'actions", ce document se veut opérationnel et porte essentiellement sur des mesures concrètes visant à mieux exploiter le réseau routier. En ce sens, il vise à agir sur l'offre plutôt que sur la demande, cette dernière étant plutôt déterminée par les planifications directrices à plus long terme.

1.2 LE TROISIÈME PLAN D' ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER

Ce document est le troisième plan en lien avec le réseau routier.

Le premier plan directeur du réseau routier 2007-2010 avait posé un cadre stratégique pour la politique de mobilité, élaboré plusieurs scénarios d'évolution de la demande de mobilité et identifié un certain nombre de projets d'infrastructure de transport à concrétiser à court, moyen et long terme.

Le deuxième plan directeur du réseau routier 2011–2014 a défini les bases de l'évolution du réseau routier en s'appuyant sur le développement d'un concept basé sur des pénétrantes et des ceintures. Repris dans "Mobilités 2030", cette vision de l'évolution du réseau est toujours d'actualité.

Ce second plan directeur s'attachait essentiellement à restructurer le réseau routier sur les pénétrantes et en périphérie.

Ainsi ce plan d'actions du réseau routier 2015–2018 s'inscrit dans la droite ligne du PDRR 2011–2014. Il a pour objectif de poursuivre l'action engagée en périphérie et de préparer le réseau routier dans le cœur d'agglomération dans la perspective de la mise en service du Réseau Express du Grand Genève et de la première phase de l'élargissement de l'autoroute.

1.3 UNE AMBITION PARTAGÉE

Compte tenu des budgets resserrés de l'Etat, la mise en œuvre de ce plan d'actions ne pourra se faire par le canton seul. Ainsi, la réalisation des différentes mesures inscrites au PARR 2015–2018 devront autant que possible, s'inscrire dans une logique partenariale canton – communes, voire intégrer d'autres partenaires tels que les services de la Confédération, les CFF ou bien encore des entités privées.

Par exemple, les mesures concernant les infrastructures en lien avec le réseau national dépendent directement de la Confédération et de l'Office fédéral des routes.

1.4 RAPPEL DES COMPÉTENCES

DES COMPÉTENCES PARTAGÉES

Canton et communes se partagent la propriété de la voirie. Chaque propriétaire est responsable de l'aménagement et de l'entretien des routes qui lui appartiennent. En règle générale, chaque mesure de ce plan d'actions est portée par le propriétaire de la voirie impliquée. Le territoire genevois compte 1'816 km de routes, dont 15% (265 km) appartiennent au canton et 83% (1507 km) aux communes (et 2% étant des autoroutes nationales).

COMPÉTENCES DES COMMUNES

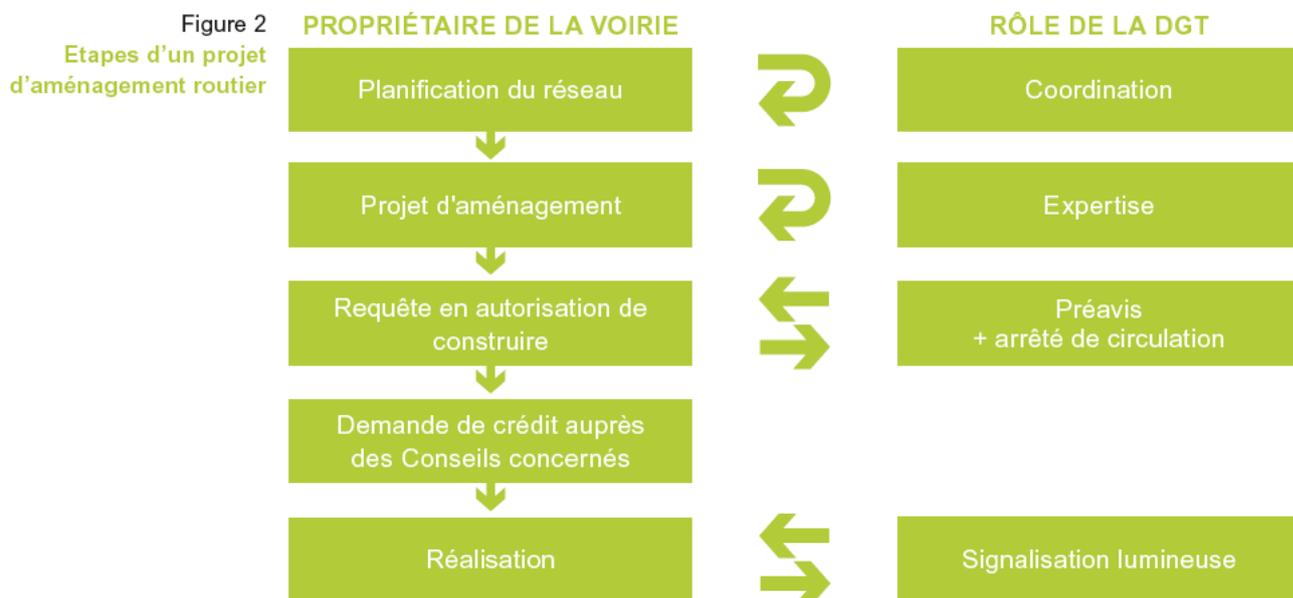
Les communes, propriétaires de la majorité des routes situées sur le territoire du canton de Genève, ont l'obligation d'aménager et d'entretenir leur domaine public pour assurer la sécurité et le confort de tous les utilisateurs. A ce titre, il leur revient de planifier les infrastructures à développer pour répondre à la demande en déplacement, d'entretenir les aménagements existants et de trouver les financements nécessaires pour permettre leur réalisation.

COMPÉTENCES DU CANTON

En plus des obligations inhérentes à chaque propriétaire de voirie, le canton de Genève dispose de l'ensemble des compétences pour réglementer la circulation et le stationnement. Il est donc amené d'une part à préavisier les projets de requête en autorisation de construire présentés par les communes sur leur domaine public lorsque des travaux sont envisagés. Il autorise d'autre part les mesures nécessitant des réglementations de trafic ou la modification de marquages. En outre, il veille à l'application de la compensation du stationnement pour les projets qui nécessitent la suppression de places de parking ou amènent à leur création.

PROCESSUS D'ÉLABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE

Suivant ce qui précède, chaque propriétaire de voirie est amené à développer le réseau sur le domaine public qui lui appartient. Dans ce cadre il planifie le réseau, projette les aménagements et les réglementations à prévoir, puis les soumet aux autorités compétentes pour autorisation et, une fois ces dernières obtenues, les réalisent en ayant bien entendu procédé aux démarches nécessaires auprès des organes qui le supervise pour disposer des financements. La Direction générale des transports (DGT) peut accompagner, voir coordonner une partie des démarches comme l'illustre la figure suivante :



Au surplus, ce plan d'actions est lié à différentes politiques publiques. La politique des transports est fortement liée à celles de l'environnement, de la santé, et de l'urbanisme.

1.5 ÉLABORATION DU PLAN D' ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER 2015–2018

L'élaboration de ce plan d'actions a été l'occasion de mener une consultation auprès des communes et des associations au stade de son élaboration, afin de partager les enjeux et priorités d'action.

Le contenu de ce document a ainsi bénéficié d'une consultation auprès des 45 communes du canton, sollicitées en mai et juin 2014 lors de trois séances en groupement de communes. Celles-ci ont pu par la suite formuler leurs remarques de sorte à pouvoir être prises en compte lors de la rédaction du document au printemps 2015.

La synthèse de ces remarques a ensuite été présentée à l'ensemble des communes genevoises le 15 avril 2015 ; celles-ci ont alors eu une nouvelle occasion de se prononcer sur le contenu du document.

Ce plan d'actions a été réalisé en collaboration avec les directions et offices concernés par cette thématique, soit pour le Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), la Direction générale des transports, la Direction générale du génie civil, la Direction générale de l'environnement, la Direction générale de la nature et du paysage, pour le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), l'Office de l'urbanisme, pour le Département présidentiel (PRE), l'équipe du projet d'agglomération du Grand Genève, pour le Département de la sécurité et de l'économie (DSE), le service de la promotion économique et la police. Par ailleurs, il a également été présenté au Conseil des déplacements (CODEP) qui a formulé plusieurs remarques qui ont permis d'en préciser le contenu.

Le plan d'actions du réseau routier 2015–2018 a été adopté par le Conseil d'Etat le 23.03.2016 en vue de son examen par le Grand Conseil qui l'a approuvé par voie de résolution le 27 janvier 2017 en demandant qu'il soit amendé pour tenir compte de la nouvelle loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Le Conseil d'Etat a finalement adopté ce document le 29.03.2017.



CHAPITRE 2

CADRE LÉGAL DES PLANIFICATIONS DIRECTRICES

2.1 BASES LÉGALES FÉDÉRALES

La Confédération légifère en matière **d'autoroutes** (LRN, RS 725.11), **de circulation routière** (LCR, RS 741.01 et ses nombreuses ordonnances d'application) et **de chemins pour piétons** (LCPR, RS 704 et ordonnances d'application).

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

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

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructures pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (LFIInfr) prévoit notamment un soutien financier fédéral aux infrastructures de transport des agglomérations, conditionné par la présentation de projets d'agglomération garantissant une cohérence entre transport, urbanisation, environnement et paysage. Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois permet de bénéficier de ce soutien fédéral.

2.2 BASES LÉGALES CANTONALES

Hormis les autoroutes, qui sont de compétence fédérale, les routes sont de la compétence des cantons et des communes.

LA CONSTITUTION DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Entrée en vigueur le 1^{er} juin 2013, la nouvelle constitution de la République et canton de Genève, consacre sa section 8 au sujet de la mobilité.

L'article 190, notamment, définit les principes suivants :

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

Par ailleurs, dans son article 16 consacré au droit des personnes handicapées, elle affirme la garantie d'accès de ces dernières aux "bâtiments, installations et équipements, ainsi qu'aux prestations destinées au public".

LA LOI SUR LES ROUTES

La loi sur les routes (L 1 10) impose l'établissement d'un plan directeur du réseau routier quadriennal fixant une hiérarchie à trois niveaux : réseau primaire, secondaire et de quartier (art. 3). Le règlement d'application (L 1 10.04, art. 5, al. 1) précise qu'il s'agit d'un plan multimodal, traitant de "tous les modes de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports publics, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied". (voir encadré).

Loi sur les routes et règlement d'application

La loi sur les routes (LRoutes - L 1 10) a institué, le 25 octobre 2003, la planification et la gestion du réseau routier au travers d'un plan directeur. Elle a été précisée en octobre 2014 quant aux modalités d'adoption du document par le Grand Conseil. Ainsi, son article 2 précise :

- 1 Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau routier, formé par les voies publiques, qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période quadriennale. Le plan directeur est revu au début de chaque législature.
- 2 Le plan directeur ou ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de trois mois.

Le Règlement d'application de la loi sur les routes portant sur l'organisation du réseau routier (L 1 10.04) stipule en outre, à son article 5, que :

- 1 Le plan directeur du réseau routier est un instrument de planification, de répartition et de gestion de la voirie pour tous les modes de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports publics, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied.
- 2 Le plan directeur du réseau routier comporte un rapport sur la période quadriennale écoulée et dresse le bilan des réalisations par rapport aux objectifs fixés. Le plan directeur détermine en outre les objectifs à court, moyen et long termes ainsi que les mesures et moyens servant à les atteindre. Il englobe tous les modes de déplacement, ainsi que les infrastructures routières existantes ou à réaliser. Il tient compte du contexte transfrontalier dans lequel se situe le réseau routier cantonal, de même que des évolutions possibles de la demande en termes de mobilité.

À son article 3, la loi sur les routes définit le rôle de la hiérarchie du réseau :

- 1 La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport.
- 2 Elle tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport.
- 3 Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin.

Les niveaux fonctionnels sont précisés à son article 3A :

- 1 Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure.
- 2 Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.
- 3 Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.

L'article 3C fixe les compétences : " Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'exécution et établit la carte du réseau routier. La carte est réexaminée tous les quatre ans et, au besoin, remaniée. La carte fait l'objet d'un rapport au Grand Conseil, qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois. "

LA LOI SUR LA MOBILITÉ (H1 20)

Le 25 février 2015, le Conseil d'Etat a adopté et soumis au Grand Conseil un nouveau projet de loi cadre dit « Loi sur la mobilité » (H1 20).

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

D'autre part, cette nouvelle loi définit la structure des documents de planification en matière de transport en les hiérarchisant selon la logique explicitée dans le schéma N°1 du présent plan d'actions.

LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE (H1 21)

En septembre 2014, le DETA a lancé les « Etats généraux des transports ». Cette large consultation avait comme objectif d'écouter les Genevois sur une base de compromis concernant la mobilité, à même d'apaiser la situation. À cette occasion, quelques 12'598 personnes ont pu s'exprimer sur la façon dont elles concevaient l'avenir en matière de mobilité et sur le principe d'une priorisation des modes de transport selon une logique de zone.

Leurs réponses ont concrètement permis de soumettre en février 2015 au Grand Conseil un projet de loi qui organise le territoire en zones, évolutives avec le temps, dans lesquelles des modes de transport sont priorités tout en garantissant l'accessibilité des résidents et des transports professionnels.

Repris par une sous-commission parlementaire qui s'est réunie à 26 reprises au cours de l'année 2015, ces travaux ont permis de développer un compromis qui a été présenté comme contreprojet à l'initiative 154 « Pour des transports publics plus rapides! ».

Soumis en votation populaire cantonale le 5 juin 2016, cette « loi pour une mobilité cohérente et équilibrée » a été soutenu par près de 68% de la population.

Ainsi, cette nouvelle loi traite des besoins de l'ensemble des modes de déplacement. Elle définit les modalités d'exploitation visant à améliorer les conditions de déplacement et à fluidifier les réseaux de transports.

Dans ses dispositions générales, elle détermine les infrastructures multimodales et services de transport à la base de la politique de mobilité, puis elle traite de la gestion du stationnement du point de vue des usages.

Elle définit ensuite la mise en œuvre du principe constitutionnel de complémentarité et de liberté individuelle du choix du mode de transport à travers une organisation du canton en zones - à l'intérieur desquelles sont priorités les modes doux et les transports publics - et en réseaux structurants. Cette mise en œuvre porte notamment sur les objectifs assignés aux zones et aux réseaux structurants et les modalités pratiques de priorisation des modes entre eux : zones piétonnes, zones 30, dérogation au principe de compensation du stationnement à l'intérieur des zones, mise en œuvre de « Bus à haut niveau de service », accès aux parcs-relais, aménagements propres et séparés sur les pénétrantes, ...

2.3 AUTRES DOCUMENTS LÉGAUX

La loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 1 60) impose au canton et aux communes d'établir des plans directeurs des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre.

La loi sur les zones 30 et les zones de rencontre (L 1 11) fixe les conditions d'instauration de ces deux types de zones à régime spécial, applicables uniquement aux réseaux de quartier, en respectant le principe de proportionnalité et sans réduire le stationnement.

La nouvelle loi sur la police (F 1 05) voit la création d'un service opérationnel spécifiquement dédié à la police routière. Cette dernière assure la sécurité des usagers des voies de circulation, surveille le trafic, et contribue à la fluidité de celui-ci. La police routière sera également chargée de mener des actions de prévention et de dissuasion. Avec l'augmentation prévue des effectifs suite à l'entrée en vigueur de cette nouvelle loi, c'est davantage de policiers qui seront déployés sur le terrain en général et pour la sécurité routière en particulier.

2.4 PLANIFICATION DU GRAND GENÈVE

Le projet d'agglomération du Grand Genève est un processus engagé depuis 10 ans visant à accélérer les démarches transfrontalières engagées depuis la création du Comité régional franco-régional (CRFG) en 1973.

Il répond à la volonté de créer un échelon de coordination à la mesure des solidarités qui unissent le canton de Genève, le district de Nyon dans le canton de Vaud et l'ARC syndicat mixte, regroupant les territoires voisins des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Le Groupement local de coopération transfrontalière du Grand Genève créé en 2013, concentre son action sur les thèmes de l'aménagement du territoire, des transports, de l'environnement; les autres domaines de la coopération transfrontalière tels que par exemple l'économie, la formation ou la santé sont du ressort d'autres instances à l'instar du CRFG.

Les enjeux principaux du Grand Genève sont à comprendre de la manière suivante :

- **Urbanisation** : Alors que l'espace urbanisé représente 13% du territoire transfrontalier, il offre une riche palette d'espaces bâtis, allant de la ville très dense aux villages. Les partenaires du Grand Genève souhaitent une urbanisation économe en sol et resserrée sur les pôles existants pour maintenir la qualité et la diversité du cadre de vie, mais aussi limiter la consommation des ressources. L'organisation urbaine, dite "multipolaire", consolide un ensemble de centres urbains régionaux et locaux de taille et d'identité variables (par exemple, Saint-Genis-Pouilly, Thonon-les-Bains, Coppet, etc.). Elle garantit ainsi une urbanisation dite "compacte" : des localités denses, dotées de transports publics performants et de divers services à la population.
- **Mobilité** : La stratégie Mobilité du Grand Genève s'appuie sur plusieurs concepts : ossature ferroviaire lourde puis transports publics urbains, réseau autoroutier comme armature principale du réseau routier, maillage des réseaux de mobilité douce et enfin développement de services à la mobilité. Pour conforter son rayonnement et son dynamisme, le Grand Genève doit se doter d'un système de mobilité de niveau métropolitain qui limite les phénomènes de congestion, de pollution, de dégradation du cadre de vie. Les localités principales du Grand Genève seront mieux reliées via le Réseau express régional (RER) du Grand Genève, en lien avec un réseau routier structurant. Proposer une alternative crédible à la voiture, c'est combiner les différents modes de transport en un réseau plus efficace, plus rapide, plus économe en énergie et plus respectueux de l'environnement.
- **Environnement** : La stratégie environnementale, au sens large du terme, pour le Grand Genève est pleinement intégrée au développement des volets urbanisation et mobilité et vise une utilisation minimale des ressources, un respect des grands équilibres naturels régionaux et une garantie de bonne qualité de vie aux habitants. Cette stratégie recouvre plusieurs spécialités liées à l'énergie, la lutte contre les nuisances (air, bruit), la limitation des gaz à effets de serres, la gestion des déchets et déblais, l'agriculture, la nature et le paysage.

La concrétisation de ce processus à travers le deuxième «Projet d'agglomération», signé par l'ensemble des partenaires du Grand Genève le 28 juin 2012 permet au projet d'agglomération du Grand Genève de se porter candidat au Fonds fédéral d'infrastructure pour financer des projets dont les travaux débuteront entre 2015 et 2018.

Sur la base de l'évaluation de la Confédération des deux «Projets d'agglomération», le cofinancement fédéral des projets portant sur les différentes politiques publiques se chiffre à hauteur de plus de 200 millions de francs.

Par ailleurs, les travaux réalisés au niveau du Grand Genève en 2016 ont abouti à la signature le 8 décembre 2016 du projet d'agglomération N°3. Celui-ci intègre les objectifs des lois H 1 20 et H 1 21 concernant l'organisation des infrastructures de mobilité, en priorisant notamment les TC et modes doux sur les zones I et II. Les mesures proposées dans le PA3 complémentaires au PA2 sont susceptibles de bénéficier du fonds fédéral d'infrastructures.

2.5 LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Le plan directeur cantonal 2030 (PDCn 2030) est le document de référence et de coordination pour l'aménagement du territoire cantonal. Il est contraignant pour les autorités.

C'est le document de référence, pour le volet territorial. Il permet d'assurer la coordination entre les politiques publiques, notamment la coordination urbanisation-transport. Vu le potentiel de 50'000 futurs logements d'ici à 2030, il recommande la constitution d'une agglomération compacte, multipolaire et verte.

Le concept d'aménagement qui fixe les objectifs stratégiques de l'aménagement cantonal est organisé en trois domaines: l'urbanisation, la mobilité, l'espace rural et les milieux naturels, auxquels s'ajoutent des objectifs transversaux qui se matérialisent par les projets urbains, le traitement des questions environnementales, énergétiques et le phasage des développements à prévoir. Des représentations cartographiques schématiques illustrent ce concept, ce qui en fait un véritable «projet de territoire cantonal» tel qu'attendu par la Confédération pour les PDCn de 3^{ème} génération.

Les principes décrits dans le concept d'aménagement sont déclinés, dans le schéma directeur cantonal, par des fiches de mesures.

Le PDCn 2030 validé en septembre 2013 par le Grand Conseil et approuvé partiellement par la Confédération en avril 2015 est en cours de mise à jour. Les lois H 1 20 et H 1 21 ont été intégrées dans le concept et dans les fiches de mesure concernant la mobilité, ce qui permettra d'améliorer la qualité et le phasage des aménagements prévus sur l'espace public d'une part et de renforcer qualitativement la coordination entre urbanisation et transports d'autre part.

2.6 AUTRES PLANIFICATIONS GÉNÉRALES

Plusieurs autres planifications générales orientent la gestion du réseau routier cantonal, notamment :

- Environnement 2030 est le concept cantonal de la protection de l'environnement. C'est un document stratégique qui présente les orientations à long terme de la politique environnementale cantonale en s'appuyant sur un état des lieux de l'environnement.
- Le plan de mesures OPair 2013–2016 prévoit une coordination renforcée avec la thématique des transports et notamment les mesures attachées à l'exploitation du réseau routier.
- Le plan des mesures d'assainissement du bruit routier selon OPB art. 19, août 1998.
- Le plan directeur forestier, novembre 2000 (à prendre en compte lorsqu'une route traverse un massif forestier).
- Le plan d'actions de la mobilité douce 2015–2018 définit les actions entreprises par le canton concernant spécifiquement le développement de la mobilité douce.
- Le plan directeur des transports collectifs 2015–2018 identifie notamment les mesures à réaliser en vue d'une amélioration de la vitesse commerciale.
- Le projet de loi sur la mobilité, évoqué précédemment vient renforcer la coordination entre politiques publiques en lien avec les transports.
- Le plan directeur communal est un plan directeur localisé dont le périmètre recouvre la totalité du territoire d'une ou plusieurs communes. Il fixe les orientations futures de l'aménagement d'une commune. Elaboré par cette dernière en liaison avec le canton, il est obligatoire dans toutes les communes de plus de 1000 habitants.

CHAPITRE 3

BILAN DU PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU ROUTIER 2011–2014

3.1 RAPPEL DU CONTENU DU PDRR 2011–2014

Le plan directeur du réseau routier 2011–2014, adopté par le Conseil d'Etat et validé par le Grand Conseil était constitué de 62 mesures décomposées en :

- 44 mesures court-terme localisées : ces mesures sont constituées d'études et réalisations sur un périmètre défini à mener dans la période 2011–2014
- 6 mesures court terme thématiques : ces mesures sont constituées d'études et réalisations portant sur l'ensemble du Canton à mener dans la période 2011–2014
- 12 mesures moyen et long terme : ces mesures sont constituées d'études portant généralement sur des infrastructures de transport majeures, dont l'horizon de réalisation est planifié à moyen et long terme. Sur la période 2011–2014, il s'agissait de continuer ou d'engager les études nécessaires à leur réalisation.

3.2 BILAN DES MESURES COURT TERME LOCALISÉES

Parmi les 44 mesures court-terme localisées :

- 35 ont donné lieu à des études finalisées ou encore en cours
- 13 ont donné lieu à des travaux réalisés ou à réaliser encore en 2014
- 7 devraient être reconduites dans le cadre du Plan d'actions du réseau routier 2015–2018 avec une éventuelle requalification des objectifs.

<p>Mesure 1.1 "Route de Thonon et tranchée couverte de Vézenaz"</p> <p>Objectifs Favoriser l'utilisation du réseau primaire (route de Thonon) et mettre en place des mesures d'accompagnement en faveur des transports collectifs et des modes doux.</p> <p>Bilan  La tranchée couverte a été mise en service en janvier 2014. Les trottoirs et autres aménagements de surface ont été réalisés en septembre 2014.</p>	Etudié et travaux réalisés
<p>Mesure 1.2 "Quais de Coligny"</p> <p>Objectifs Réaménager les quais de Coligny pour favoriser les mobilités douces et la progression des TC.</p> <p>Bilan  L'étude a été réalisée. Il est prévu de réaliser des traversées cyclables au niveau du chemin de la Perrière et une sécurisation des pistes cyclables en sortie de ville entre les chemins de la Perrière et du Nant-d'Argent.</p>	Etudié
<p>Mesure 1.3 "Route de Jussy"</p> <p>Objectifs Étudier le réaménagement du carrefour rue Graman – route de Jussy et compléter les itinéraires cyclables.</p> <p>Bilan  Réalisation d'un giratoire provisoire dans le cadre de la phase chantier de la rue de Frémis (mi 2014).</p>	Etudié et travaux réalisés
<p>Mesure 2.1 "Route de Frontenex"</p> <p>Objectifs Réaménager l'axe de Frontenex afin de pouvoir absorber une partie du trafic futur lié au développement de MICA, mettre en place du ligne de trolley-bus une ligne forte jusqu'à MICA et créer un itinéraire continu et sécurisé pour les cyclistes.</p> <p>Bilan  Étude en cours: Avant-projet finalisé au printemps 2014. Étude de projet en cours.</p>	En cours d'étude Reconduite dans le PARR 2015–2018
<p>Mesure 2.2 "Barreau MICA"</p> <p>Objectifs Réaliser un nouveau barreau pour offrir un accès direct au réseau routier principal (route de Jussy) depuis le projet MICA futur quartier des Communaux d'Ambilly, avec l'aménagement d'une voie bus le long du nouveau barreau.</p> <p>Bilan  Projet déposé en autorisation de construire.</p>	En cours d'étude Reconduite dans le PARR 2015–2018
<p>Mesure 2.3 "Secteur Gare des Eaux-Vives"</p> <p>Objectifs Réaménager la place de la gare des Eaux-Vives en lien avec un nouveau schéma de circulation et d'accès au quartier.</p> <p>Bilan  Les études sont finalisées. Travaux prévus dès 2015.</p>	Étude finalisée en cours de procédure. En attente de réalisation
<p>Mesure 2.4 "Chemin de Grange-Canal"</p> <p>Objectifs Réaménager le chemin de Grange-Canal afin de le rendre conforme à sa nouvelle hiérarchie (mouvement de ceinture à favoriser pour les TIM).</p> <p>Bilan  Mesure d'accompagnement à la réalisation de la gare des Eaux-Vives.</p>	Reconduit dans le PARR 2015–2018
<p>Mesure 2.5 "Secteur de Chêne-Bourg"</p> <p>Objectifs Favoriser les mouvements TIM sur la rue F. Jacquier et compléter le réseau cyclable en relation avec la gare de Chêne-Bourg.</p> <p>Bilan  Étude finalisée dans le cadre de l'interface Chêne-Bourg.</p>	Etude finalisée



objectifs atteints



objectifs partiellement atteints



objectifs non atteints

<p>Mesure 2.6 "Route de Jussy – Avenue Tronchet"</p> <p>Objectifs Favoriser les mouvements TIM sur la route de Jussy et la progression des TC sur l'axe route de Jussy – avenue Tronchet.</p> <p>Bilan  Études finalisées: insertion de voie bus et aménagements en faveur des TC. Les travaux sont réalisés sur l'Avenue de Tronchet.</p>	<p>Etude finalisée</p> <p>En cours de procédure et réalisé pour la partie Av. de Tronchet</p>
<p>Mesure 3.0 "Etude d'organisation des réseaux – Malagnou – rte de Chêne"</p> <p>Objectifs Identifier à une échelle élargie les mesures de circulation et d'aménagement tous modes liées à la nouvelle hiérarchie du réseau routier.</p> <p>Bilan  Étude finalisée débouchant sur des propositions de mesures d'accompagnement à la mise en œuvre de la hiérarchie du réseau routier devant être développées sur la période 2015 – 2018.</p>	<p>Etude finalisée</p> <p>Reconduite, sur le volet des études de détail dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure 3.1 "Route de Chêne"</p> <p>Objectifs Favoriser la progression des TC sur l'axe de la route de Chêne (étudier les possibilités d'aménager des sites protégés et de limiter les impacts du goulet de Chêne et de certains mouvements de tourner-à-gauche TIM) et compléter les itinéraires cyclables.</p> <p>Bilan  Étude réalisée. Des compléments d'étude sont en cours.</p>	<p>Etude réalisée.</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018 pour le volet relatif aux compléments</p>
<p>Mesure 3.2 "Route de Malagnou"</p> <p>Objectifs Requalifier l'axe de la route de Malagnou: garantir la capacité de la route de Malagnou pour les TIM (axe du réseau primaire), Développer les aménagements en faveur des transports collectifs, Compléter les aménagements cyclables.</p> <p>Bilan  Étude en cours. Finalisation prévue mi-2014.</p>	<p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure 3.3 "Avenue Louis-Aubert – chemin Rieu"</p> <p>Objectifs Réaménager cet axe pour: le rendre conforme à la hiérarchie (axe du réseau primaire TIM) et en garantir le bon fonctionnement, éviter le transit par l'avenue E. Pittard (réseau de quartier) depuis la route de Florissant, mettre en place des aménagements en faveur des transports collectifs (amélioration des liaisons tangentielles).</p> <p>Bilan  Cette étude n'a pas pu être menée sur la période 2011 – 2014.</p>	<p>Mesure à planifier ultérieurement</p>
<p>Mesure 3.4 "Avenue de Thônex"</p> <p>Objectifs Aménager des itinéraires cyclables sécurisés.</p> <p>Bilan  Étude en cours. Finalisation prévue mi-2014.</p>	<p>Reconduite dans le PAMD 2015–2018</p>
<p>Mesure 3.5 "Secteur route de Veyrier – route du Stand-de-Veyrier"</p> <p>Objectifs Favoriser l'utilisation du réseau primaire (route du Pas de l'Échelle et route du Stand-de-Veyrier) et les mouvements de ceinture.</p> <p>Bilan  Mesure intégrée à l'étude générale relative au BHNS Veyrier. Finalisation de l'étude: fin 2014. Étude du schéma de circulation de Veyrier Village intégrée au PARR 2015–2018.</p>	<p>Etude finalisée</p>
<p>Mesure 4.1 "Route de Chancy"</p> <p>Objectifs Mettre en service le tramway Meyrin – Bernex avec ses mesures d'accompagnement pour le TIM et la mobilité douce.</p> <p>Bilan  Tramway mis en service en décembre 2011. Derniers travaux et finitions: printemps 2012. L'extension jusqu'à Vailly est programmée pour 2018-2019.</p>	<p>Réalisé.</p> <p>Reconduit dans le PARR 2015–2018 pour l'extension</p>

Mesure 4.2	"Route du Grand-Lancy"	Reconduite dans le PARR 2015–2018
Objectifs	Aménager cet axe pour permettre le croisement des bus, améliorer leur vitesse commerciale et mettre en place des itinéraires cyclables sécurisés.	
Bilan	Étude réalisée en 2012 concluant à des élargissements ponctuels permettant le croisement des bus. A plus long terme, une réflexion doit être lancée pour réaliser un élargissement complet de la route du Grand-Lancy.	
		
Mesure 4.3	"Route de Saint-Julien"	Mesure abandonnée
Objectifs	Réaménager la route de Saint-Julien pour : améliorer la fluidité des TC, notamment au niveau du passage de la jonction autoroutière, modérer les tronçons habités, aménager des itinéraires cyclables sécurisés.	
Bilan	La commune de Perly-Certoux s'est opposée au projet, souhaitant disposer d'aménagements en faveur des mobilités douces sur le chemin des Mattines afin d'accompagner l'augmentation du trafic et sécuriser les itinéraires MD. La mesure a été abandonnée, la pérennité des aménagements n'étant pas garantie entre la perspective de réalisation et le démarrage des chantiers de la route de desserte et du tramway.	
		
Mesure 4.4	"Route de Saint-Julien – route du Val-d'Arve"	Travaux réalisés
Objectifs	Favoriser les mouvements de ceinture pour les TIM et la progression des TC entre le Bachet et le Rondeau de Carouge.	
Bilan	Étude réalisée en 2011–2012 visant à : réaliser un site propre tram sur la rte de St Julien entre le Rondeau et la sortie du Tunnel et mettre en œuvre une régulation favorisant le tram prenant en considération les nouvelles normes relatives à la sécurité du tunnel, d'autres mesures visant à favoriser le tram. Mise en service par étape dès mars 2014 jusqu'à début 2015.	
		
Mesure 4.5	"Route du Pont-Butin"	Reconduite dans le PARR 2015–2018
Objectifs	Favoriser la progression des TC et aménager des itinéraires cyclables sécurisés.	
Bilan	Pré-étude réalisée en 2009–2011. Travaux lourds d'élargissement à envisager pour répondre aux objectifs. La commune de Lancy a réalisé une étude concluant à revoir les itinéraires cyclables dans une première étape.	
		
Mesure 5.1	"Pont de Peney"	Mesure à planifier ultérieurement
Objectifs	Aménager des itinéraires cyclables sécurisés sur le pont de Peney.	
Bilan	Aucune étude n'a été menée sur le sujet sur la période 2011–2014. Les besoins et objectifs devront être reconfirmés et la mesure est à planifier ultérieurement.	
		
Mesure 5.2	"Route du Pré-Lauret"	Étude réalisée Travaux réalisés
Objectifs	Aménager la route du Pré-Lauret et ses carrefours avec la route de Soral et la route de Laconnex pour la mettre en conformité avec sa nouvelle hiérarchie.	
Bilan	Réflexions menées qui ont conduit à réaliser des aménagements cyclables sur les routes de Soral et de Laconnex en 2011–2012.	
		
Mesure 5.3	"Route de Chancy"	Étude finalisée En attente de réalisation
Objectifs	Aménager la route de Chancy entre la route d'Avusy et la route de l'Athenaz.	
Bilan	Avant-projet d'aménagement en giratoire des carrefours entre rte d'Avusy et rte de l'Athéna. La réalisation est à financer.	
		
Mesure 5.4	"Route de Bellegarde"	Reconduite dans le PAMD 2015–2018
Objectifs	Aménager une piste cyclable sur la route de Bellegarde.	
Bilan	Cette mesure n'a pas pu trouver de réponse satisfaisante dans le cadre des études de la DGGC menées en 2010–2011. Elle est reconduite dans le PAMD 2015–2018 en revoyant les objectifs pour trouver le meilleur itinéraire MD en fonction des contraintes.	
		



objectifs atteints



objectifs partiellement atteints



objectifs non atteints

<p>Mesure 6.0 "Centre-ville"</p> <p>Objectifs Améliorer la vitesse des TC, améliorer la continuité, la sécurité et la progression des modes doux.</p> <p>Bilan  Cette mesure a donné lieu à plusieurs études encore en cours aujourd'hui portant sur la hiérarchie du réseau routier, la stratégie de régulation des carrefours à feux et la requalification des voiries.</p>	Reconduite dans le PARR 2015–2018
<p>Mesure 6.1 "Secteur Cornavin – Pâquis – St-Gervais"</p> <p>Objectifs Optimiser le schéma de circulation intégrant l'amélioration de la vitesse commerciale des TC, de la sécurité des modes doux et de la continuité des aménagements réservés à ces modes.</p> <p>Bilan  Étude en cours. Étude en partie poursuivie et reconduite dans la perspective de l'extension de la gare</p>	Etude en cours
<p>Mesure 6.2 "Pont du Mont-Blanc et quais"</p> <p>Objectifs Concentrer le mouvement de transit TIM sur le "U Lacustre" et mettre en place une voie bus en direction de la gare, aménager des itinéraires cyclables et réaliser une liaison au-dessus du Rhône pour les MD au niveau du pont du Mont-Blanc.</p> <p>Bilan  Mise en service de la voie bus sur le pont du Mont-Blanc: février 2012. L'étude du volet régulation du «U Lacustre» est en cours. Une études est également en cours concernant des aménagements cyclables en rive gauche sur les quais.</p>	Etude encore en cours 1 ^{ères} étapes réalisées
<p>Mesure 6.3 "Secteur rue du Rhône – rue de Rive"</p> <p>Objectifs Limiter les conflits TIM / TC (livraisons, ...) et prioriser les axes TC (tram notamment), étendre la zone piétonne et revaloriser l'espace public pour les mobilités douces.</p> <p>Bilan  Mesure ayant donné lieu à plusieurs études encore en cours: projet de gestion des ayants droit sur la rue du Rhône au débouché sur Bel-Air, extension de la zone piétonne attachée à la réalisation du parking Clé-de-Rive.</p>	Etudes en cours Reconduites dans le PAMD 2015–2018
<p>Mesure 6.4 "Secteur Boulevard Helvétique – boulevard des Tranchées"</p> <p>Objectifs Compléter les itinéraires cyclables de ce secteur, optimiser le schéma de circulation.</p> <p>Bilan  Étude en cours.</p>	Etude en cours
<p>Mesure 6.5 "Secteur Pl. de Neuve – Plainpalais – rue de Carouge – Pont d'Arve"</p> <p>Objectifs Prioriser les TC, notamment le tram au niveau des carrefours et compléter les itinéraires cyclables sécurisés, étendre la zone piétonne et revaloriser l'espace public pour les mobilités douces.</p> <p>Bilan  Étude en cours et réalisations partielles.</p>	Etude en cours, réalisations partielles
<p>Mesure 6.6 "Avenue du Mail"</p> <p>Objectifs Prioriser les transports collectifs et les vélos.</p> <p>Bilan Cette mesure est considérée dans le cadre des études menées au titre de la mesure 6.0.</p>	Traitée dans le cadre d'autres mesures
<p>Mesure 6.7 "Secteur de l'Etoile"</p> <p>Objectifs Augmenter la vitesse commerciale des trams.</p> <p>Bilan  Étude visant à favoriser la vitesse commerciale des trams engagée dès 2011. Discussions en cours avec la ville de Genève en vue d'une réalisation prochaine.</p>	En attente de réalisation
<p>Mesure 6.8 "Route de Chancy – rue des Deux-Ponts"</p> <p>Objectifs Mettre en service le tramway Meyrin – Bernex avec ses mesures d'accompagnement pour les TIM et la Mobilité douce.</p> <p>Bilan  Tramway mis en service en décembre 2011. Derniers travaux et finitions: printemps 2012.</p>	Etude et travaux réalisés

<p>Mesure 6.9 "Secteur de la Jonction"</p> <p>Objectifs Définir et organiser les flux de circulation et le schéma de circulation.</p> <p>Bilan Étude en cours.</p> 	<p>Etude en cours</p> <p>Reconduite dans le PAMD 2015–2018</p>
<p>Mesure 7.0 "Étude d'organisation des réseaux – Secteur Meyrin – Vernier – Grand-Saconnex"</p> <p>Objectifs Identifier à une échelle élargie les mesures de circulation et d'aménagement tous modes liées à la nouvelle hiérarchie du réseau routier et aux mouvements à favoriser.</p> <p>Bilan Cette étude n'a pas été menée dans la période 2011–2014. Ses objectifs sont repris dans plusieurs actions du PARR 2015 – 2018.</p> 	<p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure 7.1 "Secteur jonctions autoroutières"</p> <p>Objectifs Favoriser l'accès à l'autoroute et compléter les itinéraires cyclables sur les ponts enjambant l'autoroute (routes de Meyrin et de Vernier).</p> <p>Bilan Étude de faisabilité de bandes cyclables réalisée. PL spécifique pour étudier la réalisation d'une passerelle MD. Étude en cours. Partiellement reconduite dans le PARR 2015–2018.</p> 	<p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure 7.2 "Avenue Louis Casai"</p> <p>Objectifs Mettre en place des aménagements cyclables.</p> <p>Bilan Mesure étudiée dans le cadre du Grand projet Vernier-Meyrin-Aéroport, reconduite dans le PARR 2015–2018.</p> 	<p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure 7.3 "Secteur route du Nant-d'Avril – route de Meyrin"</p> <p>Objectifs Aménager une voie bus en entrée de ville sur la route du Nant-d'Avril, et étudier la possibilité d'intégrer des pistes / bandes cyclables dans ce secteur (liaisons continues vers Genève).</p> <p>Bilan Étude finalisée.</p> 	<p>Etude finalisée</p> <p>En attente de réalisation</p>
<p>Mesure 7.4 "Secteur route de Vernier – Avenue de Châtelaine"</p> <p>Objectifs Réaménager le secteur avec une approche multimodale (voie bus en sortie de ville, itinéraires cyclables continus entre Meyrin 7 Vernier et Genève).</p> <p>Bilan Etude initiée en 2014, se poursuivant sur la période 2015–2018.</p> 	<p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure 7.5 "Secteur des Charmilles"</p> <p>Objectifs Compléter les itinéraires cyclables, optimiser le schéma de circulation.</p> <p>Bilan Cette étude n'a pas été menée dans la période 2011–2014.</p> 	<p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>



objectifs atteints



objectifs partiellement atteints



objectifs non atteints

<p>Mesure 7.6 "Route de Peney"</p> <p>Objectifs Sécuriser les traversées piétonnes et la mobilité douce.</p> <p>Bilan Etude en cours. premières réalisations prévues en 2015.</p> 	<p>En attente de réalisation</p>
<p>Mesure 8.1 "Route de Suisse"</p> <p>Objectifs Réaménager la route de Suisse – approche multimodale.</p> <p>Bilan Cette mesure a donné lieu à études sur la période 2011–2014. Les réalisations sont prévues sur la période 2015–2018.</p> 	<p>Reconduite dans le PAMD 2015–2018</p>
<p>Mesure 8.2 "Chemin de la Scie"</p> <p>Objectifs Revoir le schéma de circulation en fonction de la réalisation du prolongement du chemin de la Scie.</p> <p>Bilan 1^{ère} section du ch. de la Scie : intégrée au PLQ 29'782 en cours de construction. 2^e section : à réaliser par le commune de Versoix.</p> 	<p>Etude finalisée</p> <p>En attente de réalisation</p>
<p>Mesure 8.3 "Route de Colovrex"</p> <p>Objectifs Étudier la faisabilité d'une voie bus et d'un by-pass au carrefour route de Colovrex – route du Bois Brûlé et mettre en place des itinéraires cyclables sécurisés.</p> <p>Bilan Étude réalisée. Travaux à réaliser.</p> 	<p>Etude finalisée</p> <p>En attente de réalisation</p>

3.3 BILAN DES MESURES COURT TERME THÉMATIQUES

Parmi les 6 mesures à court terme thématiques ci-après,

- ✓ toutes ont donné lieu à un traitement
- ✓ 3 études structurantes sont en cours avec une finalisation prévue d'ici la fin 2016
 - Schéma directeur de jalonnement
 - Guide de la voirie
 - Stratégie de régulation

<p>Mesure 10 "Définir un concept de jalonnement"</p> <p>Objectifs Mettre en œuvre la hiérarchie du réseau routier et guider les usagers de manière efficace et cohérente sur le réseau routier cantonal à travers la signalisation directionnelle.</p> <p>Bilan L'élaboration d'un schéma directeur du jalonnement a démarré mi-2014 et devrait se terminer mi-2016. Ce schéma directeur définira les objectifs et la méthodologie visant à mettre en œuvre du jalonnement (pôles à jalonner, hiérarchie de ces pôles, itinéraires à jalonner, ...). Il sera également accompagné d'un "plan d'actions" visant à faire évoluer le jalonnement actuellement en place vers un jalonnement cohérent avec le schéma directeur.</p> 	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
---	--

<p>Mesure 11</p> <p>Objectifs</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Accompagner les communes dans l'aménagement des réseaux communaux à incidence intercommunale"</p> <p>Mettre en œuvre la hiérarchie du réseau routier sur le réseau communal, valoriser l'espace public, garantir la sécurité de tous les modes de transports.</p> <p>Cette mesure se concrétise notamment à travers l'élaboration d'un "guide de la voirie et des espaces publics" dont la publication est prévue pour la fin 2016. Pour l'aspect "voirie", ce document fixe le cadre d'aménagement du réseau routier en fonction de la hiérarchie de l'axe, de sa fonction et du contexte traversée.</p>	<p>Études finalisées</p> <p>Document final en cours d'élaboration</p>
<p>Mesure 12</p> <p>Objectifs</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Accidentologie : recueil des données et suivi"</p> <p>Garantir la sécurité de tous les modes de déplacement et notamment des plus vulnérables.</p> <p>Durant la période 2011–2014, la DGT s'est essentiellement attachée à élaborer une méthodologie de travail sur ce sujet. La concrétisation de ce travail se retrouve dans le cadre du PARR 2015–2018 à travers une mesure visant à mettre en place un observatoire de l'accidentologie qui traitera notamment des "points noirs" identifiés.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure 13</p> <p>Objectifs</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Faciliter le transport professionnel"</p> <p>Assurer l'accessibilité du trafic professionnel, permettre le chargement / déchargement à proximité des lieux d'activités, sans perturber le fonctionnement des autres modes, améliorer les conditions de livraisons.</p> <p>Les discussions entre la DGT et les transporteurs professionnels ont pu se faire jusqu'en 2013 à travers le "Groupe transport professionnel". Le PL 10 991 demandant l'institution d'un "Conseil du déplacement professionnel", accepté par le Grand Conseil le 05.12.2014 a permis de donner une autre dimension à ces échanges. Par ailleurs, la nouvelle loi sur la mobilité entérine la réalisation prochaine d'un plan d'actions "du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services".</p>	<p>Démarche traitée et poursuivie via Le Conseil du transport privé professionnel de marchandises</p>
<p>Mesure 14</p> <p>Objectifs</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Améliorer la qualité des interfaces TI-TC-MD"</p> <p>Garantir l'attractivité multimodale de l'agglomération et la complémentarité des modes de transport.</p> <p>Promouvoir les modes alternatifs au TIM, notamment pour les pendulaires, créer des interfaces multimodales efficaces, attractives, favorisant le transfert modal.</p> <p>Sur la période 2011–2014, cette mesure se traduit notamment dans l'élaboration des interfaces du futur RER Franco-Valdo-Genevois à travers un groupe inter-départemental et transversal piloté par les services de l'urbanisme. Ces interfaces se retrouvent dans le PARR 2015–2018 à travers des fiches actions spécifiques.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure 15</p> <p>Objectifs</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Adapter les stratégies de régulation multimodale à l'échelle du canton"</p> <p>Adapter la régulation lumineuse par zone pour appuyer la mise en œuvre de la hiérarchie du réseau routier, affirmer la vocation des différentes voiries et optimiser la capacité du réseau routier.</p> <p>Cette mesure a donné lieu à l'engagement d'une démarche globale à l'échelle de la DGT relative à la mise à jour de la stratégie de régulation. Cette démarche, dont l'objectif à terme est de définir et décliner au niveau des carrefours à feux les objectifs encadrant le fonctionnement des carrefours devrait se terminer en 2016. Elle s'est déjà traduite de manière concrète à travers la mise en service de 42 carrefours à l'orange clignotant la nuit et l'étude de différents axes routiers en vue de fluidifier le trafic. Dans le PARR 2015–2018 cette démarche fait l'objet d'une fiche spécifique.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>



objectifs atteints



objectifs partiellement atteints



objectifs non atteints

3.4 BILAN DES MESURES A MOYEN ET LONG TERMES

Ces mesures à moyen et long terme concernent pour l'essentiel des infrastructures majeures pour le canton dont les réalisations sont prévues entre 2019 et 2030. Chacune de ces mesures a connu des avancements significatifs sur la période 2011–2014, notamment concernant :

- ↘ l'autoroute : élargissement et Traversée du Lac.
- ↘ Les jonctions autoroutières : Versoix, Grand-Saconnex, Vernier-Canada, Lancy-Sud.
- ↘ Les nouvelles voiries : rte des Nations, Barreau nord de Bernex, Liaisons L1 et L2 de Genève Sud.

<p>Mesure A</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Jonction autoroutière du Grand-Saconnex, route des Nations et tram du Grand-Saconnex"</p> <p>Durant la période 2011–2014, les études avec l'Office fédéral des routes visant à préciser le projet de jonction autoroutière ont avancé. Les travaux sont prévus en 2019.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure B</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Troisième voie autoroutière entre Coppet et le Vengeron"</p> <p>Durant la période 2011–2014, l'OFROU a réalisé une étude de "faisabilité de l'élargissement de l'autoroute entre Coppet et le Vengeron". Cette étude, finalisée en mars 2013, conclut à la faisabilité et l'opportunité de réaliser cet élargissement. L'examen consécutif à ces études par les Chambres fédérales de la mise à jour du programme de résorption des goulets d'étranglement a conduit à la priorisation en module 2 de cette section (section financée dans le cadre du fonds).</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure C</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Tram de Saint-Julien"</p> <p>Durant la période 2011–2014, les études du tram se sont poursuivies, pour aboutir à la phase d'avant-projet. Le projet de tramway a été établi en conformité avec la loi H1.50 voté par le Grand Conseil en octobre 2013 en faveur d'une progression efficace de cette nouvelle ligne de tram située en partie dans un milieu urbain contraint. Les communes participent activement à l'élaboration du projet au même titre que les services de l'Etat concernés. Le démarrage des travaux est prévu fin 2017 pour une mise en service fin 2019 d'une première étape jusqu'à la ZIPLC. Suivra la deuxième étape jusque St-Julien Gare dans un second temps.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure D</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Barreaux Nord et Est de Bernex et accessibilité à l'autoroute"</p> <p>Durant la période 2011–2014, le canton a mené une étude d'opportunité du Barreau Nord de Bernex, suivie d'une étude d'insertion technique, urbanistique, environnementale et paysagère de cette infrastructure. Ces études ont conclu à l'opportunité et à la faisabilité technique de réaliser cette infrastructure pour desservir le Grand Projet Bernex et ses premières étapes de mise en œuvre, dont le PDQ "Bernex-Est". Afin de garantir une parfaite coordination avec le développement urbain dans son périmètre d'influence, l'avant-projet de réalisation du boulevard des Abarois a été lancé en 2015, pour une réalisation en 2019 du premier tronçon compris entre la jonction autoroutière de Bernex et la route d'Aire-la-Ville.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure E</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Complément de la jonction de Lancy-Sud"</p> <p>Durant la période 2011–2014, l'OFROU a finalisé l'étude du projet général du complément de cette jonction. Sa réalisation est prévue dès 2020.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>

<p>Mesure F1</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Infrastructures Genève Sud –Liaison 1 entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy"</p> <p>Durant la période 2011–2014, le canton a mené une étude d'opportunité et de faisabilité de réalisation des liaisons L1 et L2 de Genève Sud. Cette étude a conclu à la faisabilité et l'opportunité de réaliser ces deux liaisons à moyen terme et a donné lieu au vote d'un crédit d'études en 2014 pour réaliser l'avant-projet de ces deux liaisons. L'avant-projet est en cours de réalisation, son planning s'échelonnant sur les années 2015–2016.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure F2</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Infrastructures Genève Sud – Liaison 2 entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand"</p> <p>Durant la période 2011–2014, le canton a mené une étude d'opportunité et de faisabilité de réalisation des liaisons L1 et L2 de Genève Sud. Cette étude a conclu à la faisabilité et l'opportunité de réaliser ces deux liaisons à moyen terme et a donné lieu au vote d'un crédit d'études en 2014 pour réaliser l'avant-projet de ces deux liaisons. L'avant-projet est en cours de réalisation son planning s'échelonnant sur les années 2015–2016.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure G</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Traversée du Lac et élargissement de l'autoroute (le Vengeron – Bardonnex)"</p> <p>Le Canton a finalisé en mars 2011 l'étude cantonale de faisabilité de la Traversée du Lac. Les conclusions de cette étude ont été reprises par l'OFROU dans le cadre de l'étude de faisabilité et d'opportunité de résorption des goulets d'étranglement de l'autoroute A1 entre le Vengeron et Bardonnex. Cette dernière étude conclut que l'élargissement de l'autoroute est nécessaire pour résoudre les goulets d'étranglement et que la Traversée du Lac offre une utilité supplémentaire dans la perspective du développement de la rive gauche, tout en notant qu'elle permet de réduire l'ampleur de l'élargissement.</p> <p>Sur cette base, le canton de Genève a développé une stratégie en deux étapes concernant le développement du réseau autoroutier: 1^{ère} étape: élargissement de l'autoroute actuelle, 2^e étape: bouclage autoroutier.</p> <p>Lors du vote des Chambres fédérales sur le fonds fédéral de résorption des goulets d'étranglement, les sections de l'autoroute de contournement du canton ont toutes été classées en module 1 et 2, assurant par là leur financement et leur réalisation à moyen terme. L'OFROU a par ailleurs engagé en 2014, les études de projet général de l'élargissement sur l'ensemble de la section, allant ainsi dans ce sens.</p> <p>S'agissant de la Traversée du Lac, et dans la perspective de la deuxième étape du développement du réseau autoroutier, le Conseil d'Etat a adopté le 15 octobre 2014 un rapport complet sur le bouclage autoroutier et un plan d'actions dont l'objet est la réalisation du bouclage autoroutier à l'horizon 2030 dans une logique de pré-financement cantonal et un transfert à terme, à la Confédération.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>
<p>Mesure H</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Nouvelle jonction autoroutière à Versoix ou Collex-Bossy et accessibilité à l'autoroute"</p> <p>Durant la période 2011–2014, le canton a mené avec les communes concernées et les services de la Confédération, une étude d'opportunité et de faisabilité de la réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière. Cette étude conclue à l'opportunité et la faisabilité de réaliser une nouvelle jonction à hauteur de la commune de Versoix et la mise en place d'une nouvelle structure du réseau de voirie à l'échelle du secteur Rive-Droite, s'appuyant sur la route de Sauvigny. Ce faisant, elle répond également aux problématiques de traversées de villages mis en avant notamment par la commune de Collex-Bossy.</p> <p>Des précisions doivent être apportées à l'OFROU en 2016, notamment concernant l'impact de cette nouvelle jonction sur le fonctionnement du réseau autoroutier.</p> <p>Sa réalisation est envisagée suite à l'élargissement de l'autoroute.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015–2018</p>



objectifs atteints



objectifs partiellement atteints



objectifs non atteints

<p>Mesure I</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Jonction de Thônex et accessibilité à l'autoroute"</p> <p>Cette étude n'a pas été menée sur la période 2011-2014. Elle est reconduite dans le PARR 2015-2018.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015-2018</p>
<p>Mesure J</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Nouvelle demi-jonction autoroutière de Vernier et accessibilité à l'autoroute"</p> <p>Durant la période 2011-2014, le canton a finalisé l'étude concluant à l'opportunité et la faisabilité de cette demi-jonction. Cette dernière est reprise par les services de la Confédération dans le cadre de l'étude de projet général de l'élargissement de l'autoroute de contournement. Sa réalisation conduirait à une réduction significative du trafic routier dans le tunnel de Vernier, permettant, dans une première étape d'élargissement et à moindre coût de supprimer le goulet d'étranglement à cet endroit.</p> <p>Par ailleurs, pour garantir l'accessibilité de la ZIMEYSA à cette nouvelle demi-jonction, le Canton entend réaliser une nouvelle route, dite "route de Montfleury" dont les études préliminaires ont démarrés 2015 en vue d'une réalisation en 2019.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015-2018</p>
<p>Mesure K</p> <p>Bilan</p> 	<p>"Extension de la zone piétonne du centre-ville"</p> <p>Durant la période 2011-2014, les réflexions se sont portées sur l'engagement de cette extension de la piétonisation par le secteur de Rive, conjointement à la réalisation du parking Clé-de-Rive.</p>	<p>Étude en cours</p> <p>Reconduite dans le PARR 2015-2018</p>



CHAPITRE 4

FONCTIONNEMENT ACTUEL ET PERSPECTIVES

4.1 CONTEXTE

UNE RÉPONSE COHÉRENTE AU DYNAMISME DE GENÈVE

Le développement que connaît le canton de Genève depuis plusieurs années s'accompagne d'une augmentation de la mobilité et d'une dégradation croissante des conditions de déplacement.

Les projections socio-économiques à l'horizon 2030 prévoient une augmentation de 100'000 habitants et 70'000 emplois localisés sur le Canton. Ainsi, les tendances aujourd'hui observées vont selon toute vraisemblance, se trouver confirmées ces prochaines années.

Pour répondre à ce phénomène de fond, le Conseil d'Etat a développé une stratégie de développement multimodale des réseaux de transports formalisée notamment dans "Mobilités 2030 - Stratégie multimodale pour Genève".

Les plans d'actions thématiques concernant le réseau routier, la mobilité douce, les transports collectifs et le stationnement viennent apporter des réponses concrètes et opérationnelles pour ces prochaines années, tout en assurant la cohérence avec les stratégies de développement à plus long terme.

UNE NOUVELLE ORGANISATION DU RÉSEAU ROUTIER INITIÉE EN 2011

Le plan directeur du réseau routier 2011–2014 introduisait ainsi le concept d'organisation du réseau routier selon une logique dite "radio-concentrique", s'articulant sur :

- ↘ Une pénétrante par grand couloir de déplacement, dont la vocation principale est de supporter le trafic d'accès au canton.
- ↘ Des axes de ceinture ayant pour vocation de collecter le trafic traversant l'agglomération et reliant les différents secteurs du canton.

Traduit en termes de hiérarchie du réseau routier par un déclassement significatif des routes initialement classées en réseau primaire vers le réseau secondaire, ce plan directeur faisait finalement état d'une forte ambition dont la concrétisation doit encore être affirmée. C'est notamment pour cette raison que le présent plan d'actions du réseau routier se veut plus opérationnel, et vise également à proposer un développement assumé des mesures à mettre en place, en abordant le volet des ressources nécessaires dans un contexte de forte contrainte budgétaire.

En outre, la nouvelle organisation de la police cantonale, et plus particulièrement celle de la police routière, sera d'une aide précieuse pour accompagner ces changements. Elle contribuera notamment à la fluidité du trafic. La collaboration entre le DETA et le DSE sera déterminante pour permettre une bonne opérationnalisation de ces mesures.

UN PLAN D'ACTIONS DE TRANSITION POUR PRÉPARER L'AVENIR

Prévu pour porter sur la période 2015–2018, ce plan d'actions du réseau routier doit s'envisager dans la perspective de la mise en service du RER franco-valdo-genevois.

Dès lors, il importe de mettre en place dès aujourd'hui les principaux éléments qui permettront de tirer au maximum parti des opportunités liées à la mise en service de ce nouveau moyen de transport sur l'espace de la voirie pour en garantir tous les bénéfices.

Dans ce sens, l'adoption par le Conseil d'Etat d'un nouveau projet de loi sur la mobilité fourni un support de choix dont la mise en oeuvre est intimement liée au présent plan d'actions.

IMAGINER DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITÉ

En accompagnement des mesures concrètes identifiées dans le cadre de ce plan d'actions, il est également nécessaire d'identifier de nouvelles solutions permettant d'apporter des réponses complémentaires, parfois peu chères et dont les effets peuvent être importants.

Ainsi, le développement du e-commerce, des services aux personnes et plus globalement des nouvelles pratiques en matière de consommation oblige à envisager et soutenir aujourd'hui des solutions nouvelles et innovantes pour répondre au mieux et de manière réaliste aux contraintes des professionnels du transport (par exemple, création de points d'échange livraisons, développement des services dans les interfaces de transport, utilisation, lorsque cela se révèle pertinent, de nouveaux véhicules moins encombrants tels que les triporteurs, etc.).

Par ailleurs, l'omniprésence des nouveaux moyens de communication personnels (développement des smartphones, GPS, etc.) offre aujourd'hui de nouveaux canaux de diffusion d'une information enrichie et en temps réel.

Au-delà de l'information qu'une autorité est susceptible de délivrer à la population, il convient aujourd'hui de s'interroger en quoi ce type de média peut contribuer activement à une amélioration globale de la mobilité.

4.2 HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

Le réseau des routes dans le canton comprend 1'816 km. Il est composé de :

- ↘ 43 km de routes nationales dépendant de la Confédération,
- ↘ 265 km de routes de compétence cantonale.
- ↘ 1'507 km de routes de compétence communale.

Ce réseau routier est par ailleurs hiérarchisé dans une logique fonctionnelle en réseau primaire (197 km, y compris l'autoroute), réseau secondaire (248 km) et réseau de quartier (1'371 km).

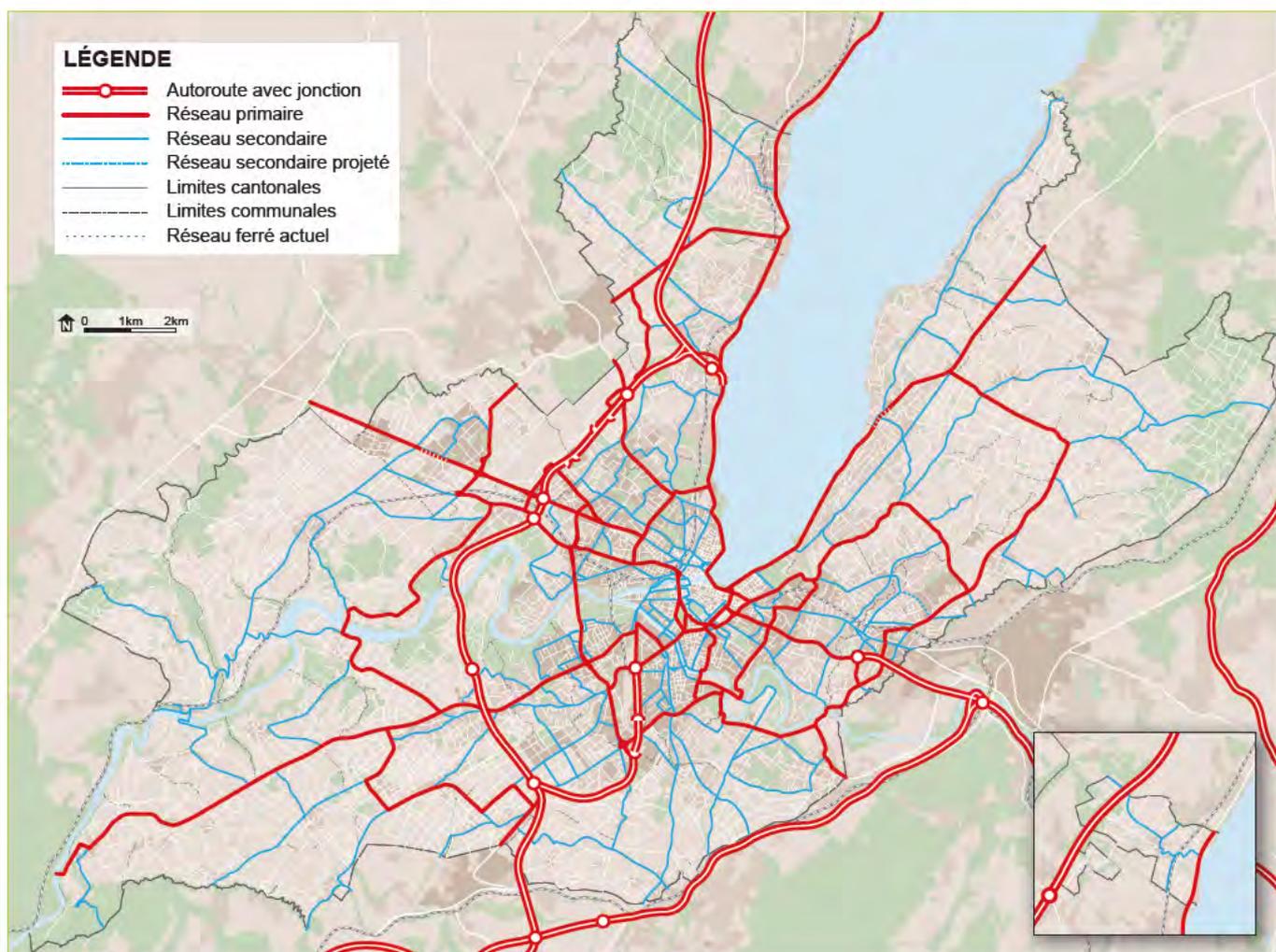


Figure 3 **Hiérarchie 2014 du réseau routier** (source : PDRR 2011–2014) Un des principaux enjeux du présent plan d'actions concernant l'exploitation du réseau routier consiste à poursuivre la mise en œuvre de la hiérarchie du réseau routier initialement prévue à l'horizon 2014.

Le réseau primaire a pour vocation d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure. Ainsi, il s'agit de poursuivre la mise en œuvre d'axes pénétrants pour chacun des grands couloirs de déplacement de l'agglomération et d'axes de ceinture. L'objectif de cette organisation du réseau routier structurant étant d'assurer une distribution du trafic la plus efficace possible pour accéder au centre-ville et aux différents pôles de l'agglomération.

Le réseau secondaire doit assurer des échanges entre les différents quartiers. Compte-tenu de la grande diversité des axes constituant ce réseau secondaire, il doit être mieux structuré, notamment dans le centre de l'agglomération où il est très dense.

Ce point avait notamment été relevé par les députés du Grand Conseil dans le cadre de l'examen du PDRR 2011-2014 et avait donné lieu à l'élaboration du tableau de synthèse présenté ci-après identifiant les différents usages supportés par le réseau routier en fonction de sa hiérarchie.

ENJEUX

Cette distinction de fonction du réseau secondaire constitue un des enjeux du présent plan d'actions et de la future hiérarchie du réseau routier qui devra être mise en œuvre à l'horizon de mise en service de CEVA. En effet, on peut attendre dans le centre-ville des baisses sensibles du trafic routier avec la mise en service du RER franco-valdo-genevois. Dès lors, les mesures d'aménagement et d'exploitation du réseau du centre-ville qui seront mises en place permettront de tirer parti au maximum du report modal qui sera engagé.

Ainsi, il s'agit de revoir la hiérarchie au centre-ville et d'y supprimer le transit, à l'exception du "U Lacustre". L'instruction de ce travail sera à mener sur la période 2015 – 2018. Au-delà de ce premier enjeu, la hiérarchie du réseau routier est, dans le cadre de ce plan d'actions, adaptée à la marge pour répondre à des questions locales. Cette hiérarchie horizon 2018, pré-CEVA, est présentée au chapitre 7 de ce document.

Différents types de trafic

Dès lors que l'on s'intéresse aux fonctions des voiries, il est souvent fait référence à la notion de "trafic de transit". Dans les faits, cette notion est intrinsèquement liée au périmètre auquel elle se rapporte et désigne les véhicules qui traversent ce périmètre sans toutefois s'y arrêter. Au contraire, le "trafic d'échange" ou encore le "trafic d'accès" est à l'origine ou à la destination de ce périmètre, tandis que le trafic interne possède son origine et sa destination au sein de ce périmètre.

Appliquée à la hiérarchie du réseau routier, et dans une approche qui cherche à examiner les usages qui en fait, on considère ainsi éléments suivants.

- ↘ Le réseau primaire est le réseau qui doit supporter le trafic transit à l'échelle du "cœur d'agglomération".
- ↘ Le réseau secondaire, quant à lui, a vocation à accueillir le trafic d'accès à l'échelle du cœur d'agglomération et à l'échelle des quartiers. Les voiries les plus structurantes du réseau secondaires (caractérisées comme "routes collectrices principales" ci-avant) peuvent également accueillir le trafic de transit à l'échelle des quartiers.
- ↘ Enfin, le réseau de quartier ne devrait supporter que du trafic interne au quartier auquel il appartient ou du trafic d'accès à ce même quartier. A fortiori, il n'a pas à supporter de trafic de transit à l'échelle du cœur d'agglomération.

Fonctions principales à assurer		Objectifs prioritaires lors de la définition de l'aménagement et de l'exploitation de la voirie						
Hierarchie du réseau routier		Modes possibles en fonction de la demande effective (forte variabilité)	Performance Niveau de service élevé et fluidité optimale tant en section qu'aux carrefours	Transit Axe destiné à accueillir du trafic en transit à travers les secteurs du Canton	Séparation des flux Séparation des sens de circulation et/ou des modes de transports	Gestion des flux Gestion des conflits par l'aménagement (dans l'espace et dans le temps)	Traitement des nuisances Mesures sur le chemin de propagation des nuisances (maîtrise des immissions)	Aménagements caractéristiques
Réseau autoroutier	<p>Art. 5 (LRN): "[...] garantir un trafic sûr et économique"</p> <ul style="list-style-type: none"> Relie le canton au reste de la Suisse ainsi qu'aux régions frontalières Accueille le grand transit et le trafic d'échange à l'échelle du canton (contournement) 							<ul style="list-style-type: none"> Pas de carrefours, mais des échangeurs et des jonctions Axes autoroutiers à 2x2 ou 2x3 voies de circulation
Réseau primaire	<p>Art. 3A (LRoutes): "[...] assurer des échanges fluides entre les différents secteurs [...], ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure."</p> <ul style="list-style-type: none"> Structure l'accessibilité routière du canton (rôle pénétrant et concentrique) Relie le réseau autoroutier aux secteurs du canton 							<ul style="list-style-type: none"> Carrefours giratoires, plans à feux, voire dénivelés Séparation des flux : voies réservées par mode, stationnement hors chaussée Fluidité le long des axes : voies de présélection, ondes vertes
Réseau secondaire	<p>Art. 3A (LRoutes): "[...] assurer des échanges [...], entre les différents quartiers."</p> <ul style="list-style-type: none"> Relie les secteurs contigus entre eux Collecte le trafic en lien avec le réseau primaire Structure la desserte des secteurs et des quartiers 							<ul style="list-style-type: none"> Carrefours giratoires, plans (feux ou non) Voies réservées par mode si nécessaire, aménagements ponctuels (couloirs d'approche bus, ...)
Réseau de quartier	<p>Art. 3A (LRoutes): "[...] desservir les habitants et les activités."</p> <ul style="list-style-type: none"> Connecte les centralités Dessert les riverains (logements, entreprises, commerces...) 							<ul style="list-style-type: none"> Carrefours plans, avec perte de priorité Logique de mixité des flux : traversée libre plutôt que passage piétons, trottoirs ou zones de rencontres, stationnement sur chaussée, modération de trafic
	Affecté prioritairement au trafic motorisé privé et professionnel							
	Affecté prioritairement au trafic motorisé public							
	Affecté prioritairement aux modes doux							
			Convivialité Intégration urbaine, fonctionnalités et perméabilité optimales	Desserte Axe non attractif pour le transit	Mixité des flux Partage de la voirie entre les modes de transport	Gestion des usages Cohabitation des modes dans un espace public	Limitation des nuisances Mesures à la source des nuisances (maîtrise des émissions)	

4.3 L'OFFRE

VOIRIES : DES MARGES DE MANŒUVRE ÉTROITES

Le réseau routier est très majoritairement constitué de routes avec une seule voie par sens de circulation. Il compte très peu de routes avec deux voies par sens ou plus, et ce, hormis les voies de présélections qui ne sont pas représentées dans la carte ci-dessous.

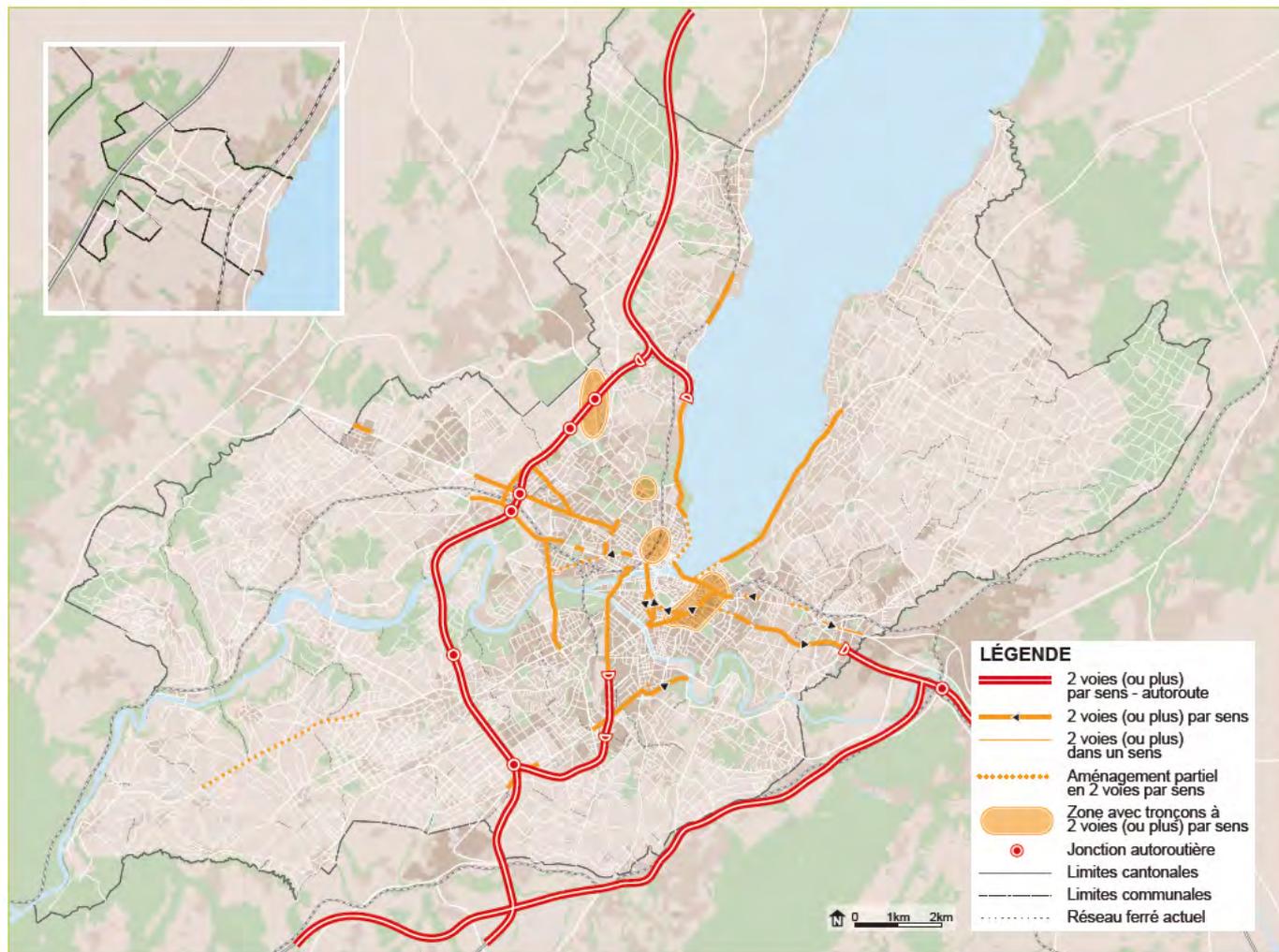


Figure 4
Dimensionnement du réseau routier cantonal
(source : SITG)

ENJEUX

Dès lors, et compte-tenu des contraintes d'espace de voirie limitées et de financement, c'est principalement à travers des actions au niveau de l'exploitation et de la gestion des carrefours qu'à court terme, des améliorations sont à attendre.

Cette contrainte d'espace à disposition se retrouve également dans l'aménagement des carrefours et des espaces publics.

AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS

99 km de voies réservées aux transports collectifs existent sur le réseau routier. Ces voies réservées sont constituées de 68 km de voies réservées infranchissables, physiquement ou par du marquage au sol et pour 31 km de voies franchissables (voies de présélection, etc.).

La carte suivante localise ces aménagements.

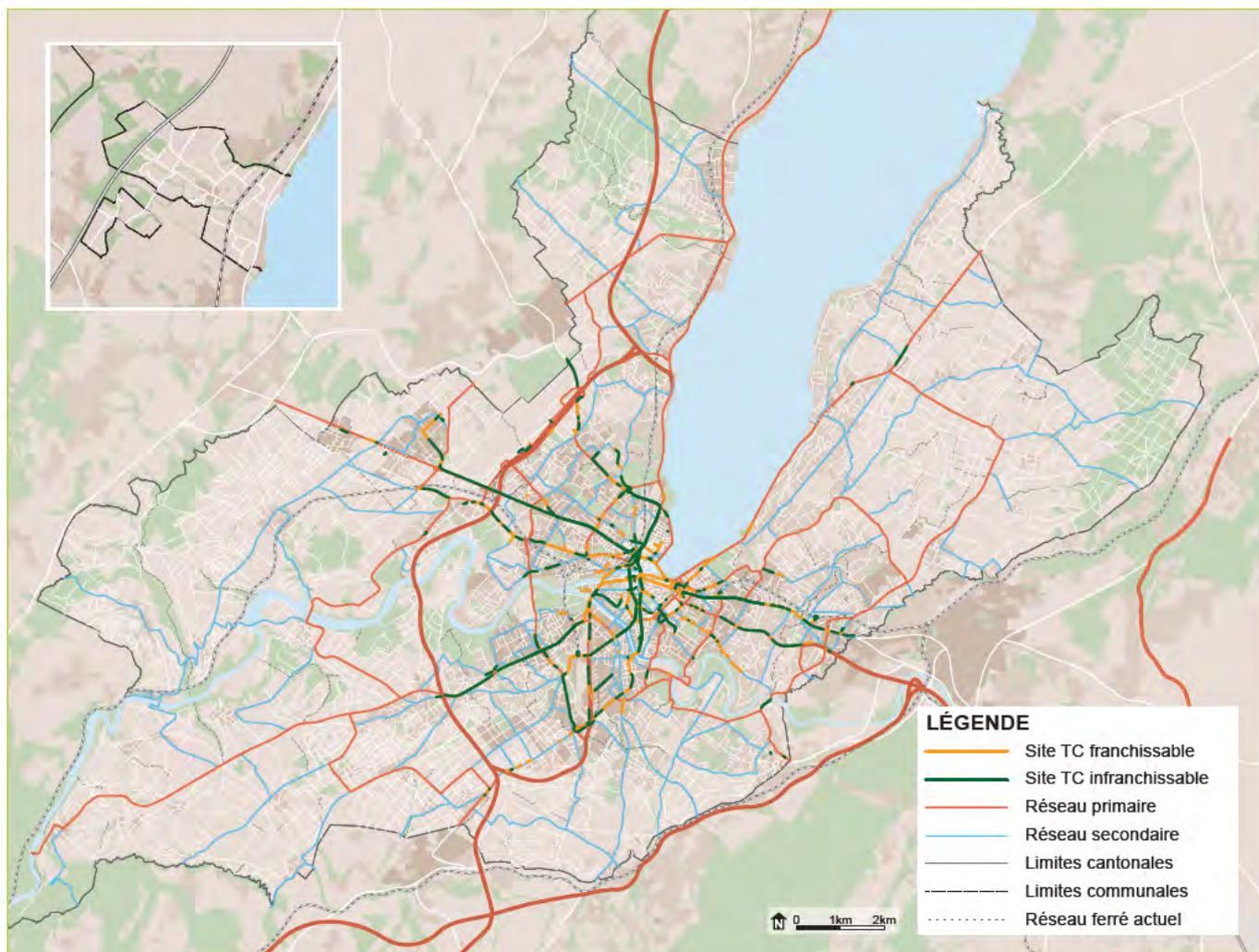


Figure 5
**Carte des aménagements
 en faveur des transports
 collectifs**
 (source : SITG)

ENJEUX

Les aménagements visant à séparer les flux doivent pouvoir se poursuivre là où il est le plus efficient. Le cœur d'agglomération, notamment, est le lieu où les lignes de transports collectifs voient le plus leur vitesse commerciale se réduire. Dans chaque cas, des solutions gagnant – gagnant telles que celle trouvée avec la mise en place de la voie bus sur le pont du Mont-Blanc doivent être recherchées.

AMÉNAGEMENTS VÉLOS ET PIÉTONS

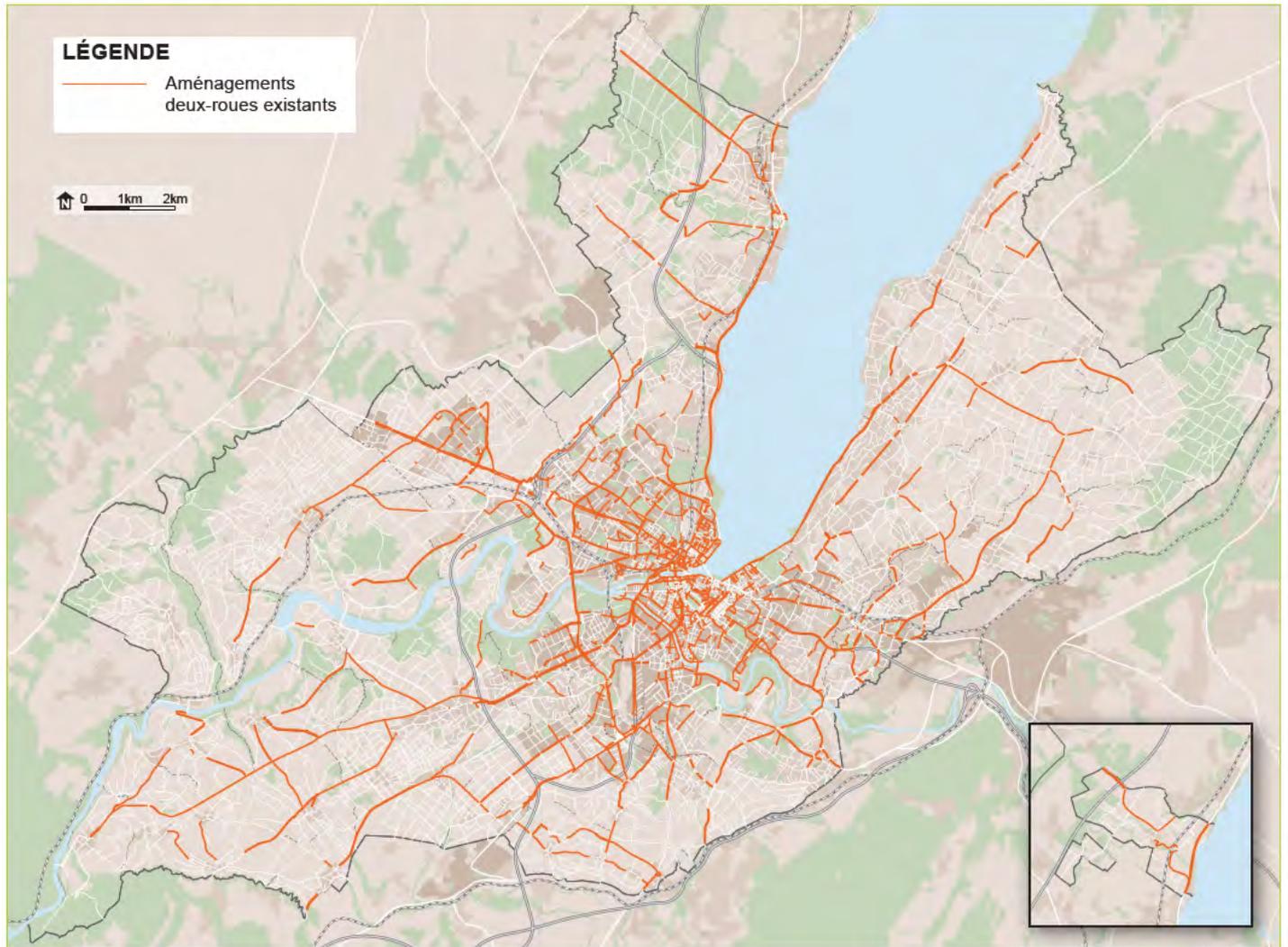


Figure 6
Aménagements cyclables
existants sur domaine
cantonal et communal
(source : SITG)

ENJEUX

Les enjeux portent essentiellement sur le développement du réseau cyclable d'intérêt cantonal et la mise en œuvre de la loi H180 sur la mobilité douce, l'objectif étant de développer un réseau sûr et continu le long des axes primaires et secondaires du canton. Par ailleurs, il importe de réaliser des aménagements piétonniers répondant à la demande (traversées, circulations, modération, etc.).

4.4 USAGES ET TENDANCES

ÉVOLUTION DES CHARGES DE TRAFIC 2003 – 2013

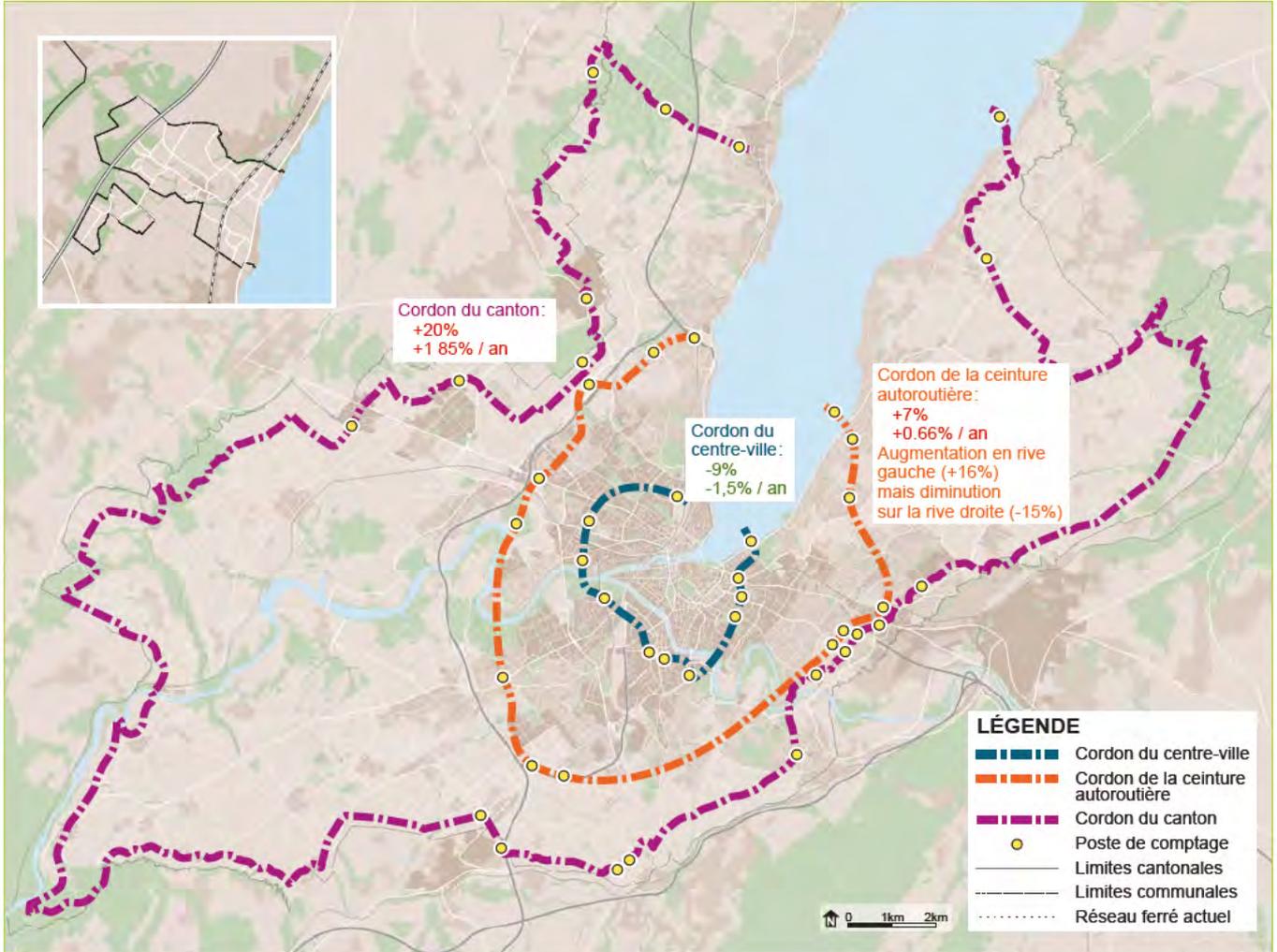


Figure 7
 Évolution des charges de
 trafic 2003 - 2013
 (source : DGT)

TRAFIC ROUTIER : DES PROBLÈMES DE FLUIDITÉ

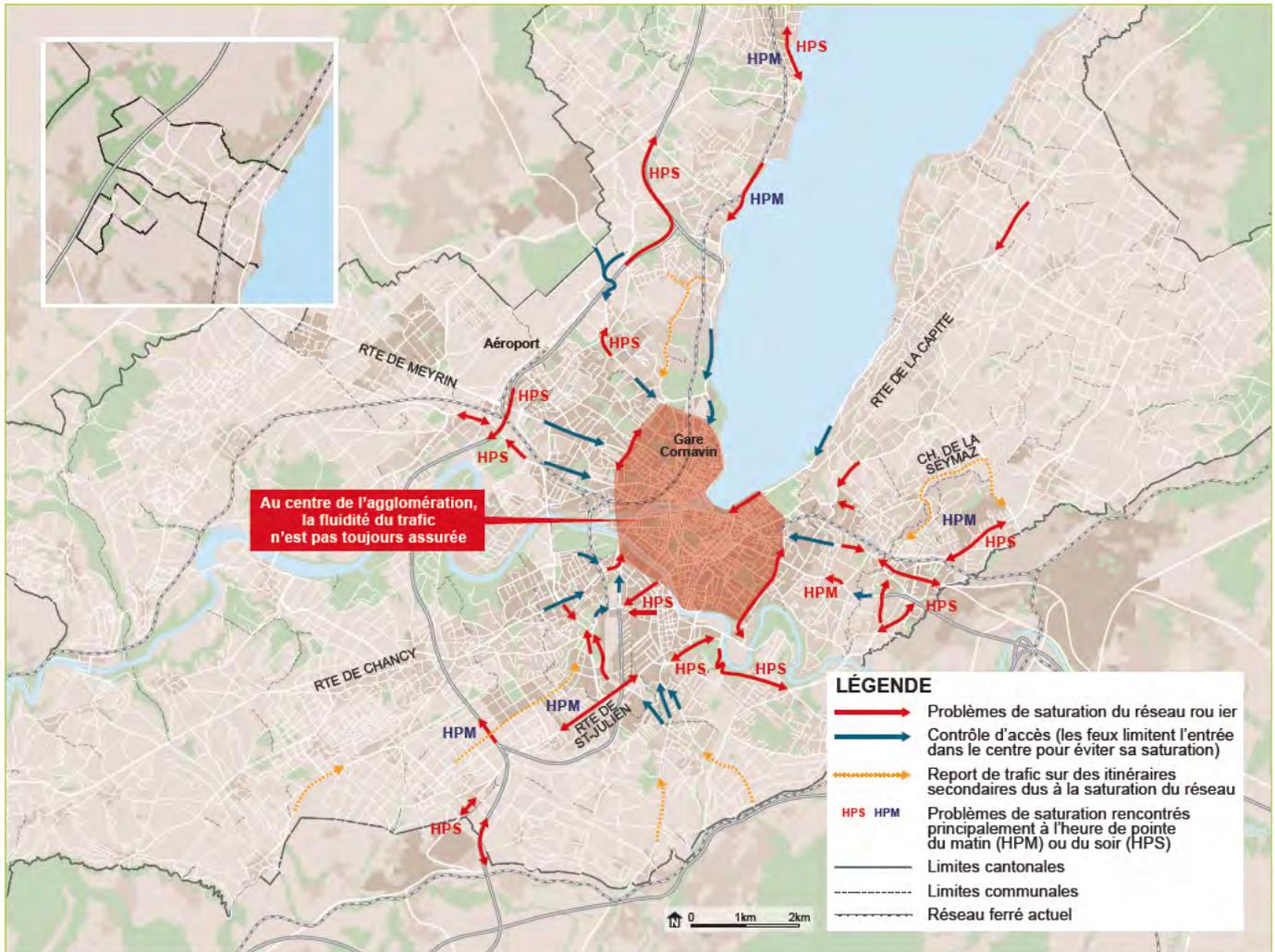


Figure 8
Localisation des principaux problèmes de fluidité : les points noirs routiers
 (source : DGT)

ENJEUX

L'amélioration de la fluidité du réseau routier sur un certain nombre d'axes structurants du canton reste un enjeu fort. Cela se traduit notamment à travers des actions visant à rendre plus attractif le réseau primaire, notamment sur les pénétrantes et les ceintures de façon à réduire la percolation du trafic à travers les réseaux de niveau inférieur. Compte tenu des limites objectives des aménagements, cette optimisation du fonctionnement du réseau primaire devra, en certains lieux, s'accompagner de mesures visant à protéger les quartiers de ce trafic de percolation, voire à maîtriser de façon plus marquée le trafic pénétrant dans le cœur d'agglomération.

POINTS NOIRS TC

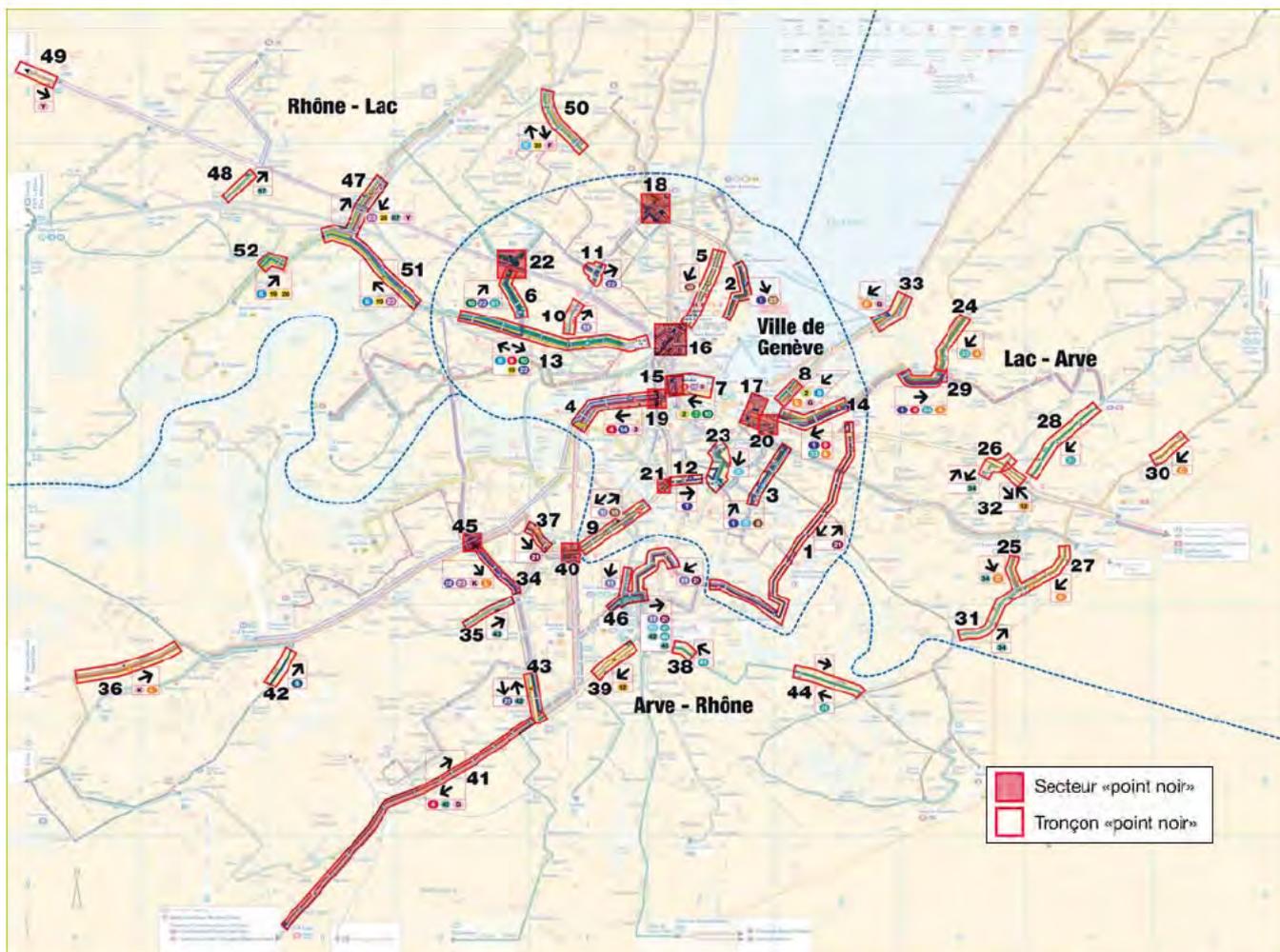


Figure 9
Points noirs TC
 (source : Transports publics genevois)

ENJEUX

Pour les transports collectifs, les actions porteront surtout sur la résorption des points noirs transport en commun qui ont un impact direct sur les temps de parcours et la régularité des véhicules et au final sur les coûts d'exploitation.

Les points noirs TC représentés sur la figure ci-dessus identifient les lieux où les transports collectifs subissent des perturbations et retards de manière récurrente, notamment aux heures de pointe.

ACCIDENTOLOGIE

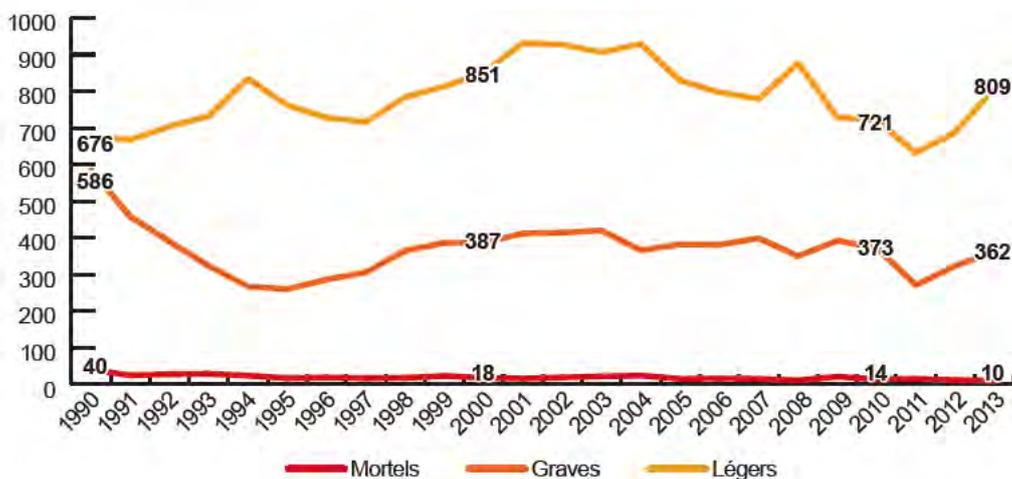


Figure 10
Evolution du nombre
d'accidents sur le canton
de Genève 1990 - 2013
(source : DGT)

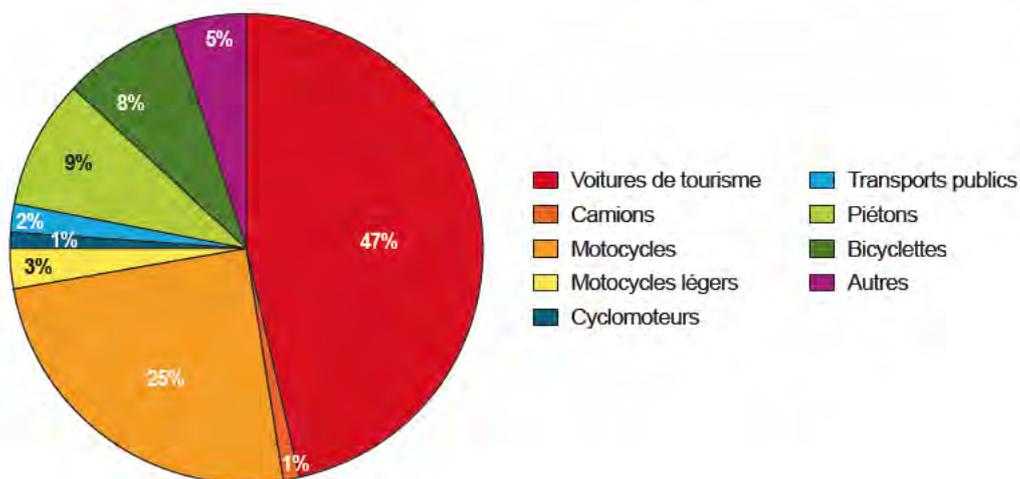


Figure 11
Répartition des accidents
selon la catégorie du véhicule
fautif (2013)
(source : DGT)

Si les accidents, tout indice gravité confondu, ont eu tendance à diminuer jusqu'en 2011, on observe ces dernières années une augmentation plus marquée.

Ainsi, la sécurisation du réseau routier doit rester une priorité, notamment pour la protection des usagers les plus fragiles.

ENJEUX

Pour réduire durablement l'accidentologie sur le canton et renforcer la sécurité routière, il importe de mieux comprendre les causes et de coordonner l'action des autorités et différents partenaires susceptibles d'agir.

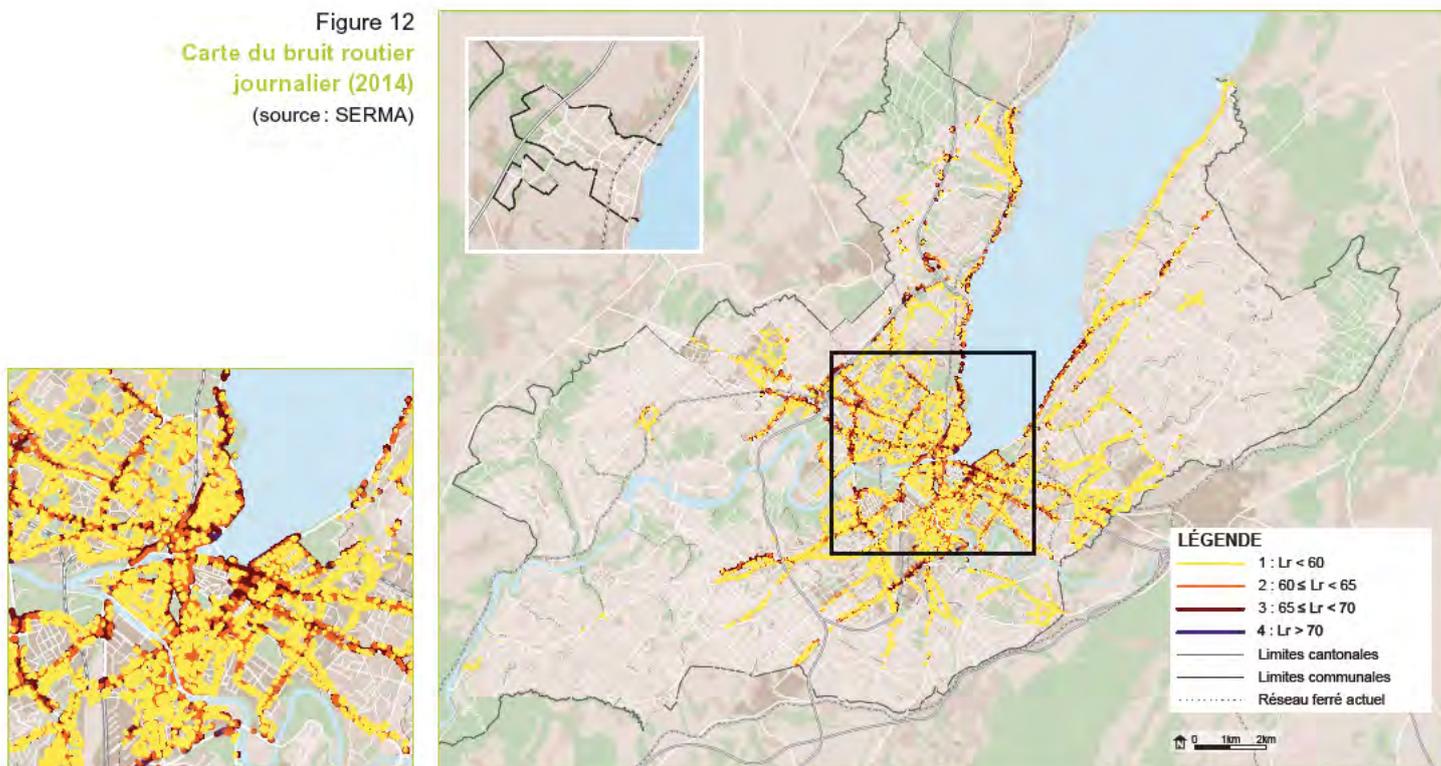
4.5 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

BRUIT

Conformément à l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), les degrés de sensibilité au bruit ont été fixés pour l'ensemble du territoire cantonal genevois et un cadastre des immissions du bruit routier est établi sur la base de mesurages in situ des niveaux de bruit.

La carte du bruit réel montre que les valeurs limites fixées par l'OPB sont dépassées sur de nombreux axes, en centre-ville et sur le territoire cantonal, et parfois fortement dépassées, notamment sur les axes structurants.

Figure 12
Carte du bruit routier
journalier (2014)
(source : SERMA)



Pour les routes existantes sur lesquelles il y a dépassement des valeurs limites d'immissions en façade des locaux à usage sensible au bruit, l'OPB prévoit un assainissement (art. 13 OPB) : un plan des mesures regroupant les routes nationales, cantonales et communales à assainir a été élaboré en 1998 et est en cours de réalisation avec une échéance légale en 2018.

Les émissions de bruit des nouvelles routes devront être limitées afin de garantir le respect des valeurs de planification pour les locaux à usage sensible au bruit (art. 7 OPB).

L'utilisation accrue du réseau routier ne doit pas entraîner le dépassement des valeurs limites d'immissions ni une perception de bruit plus élevée sur une route nécessitant un assainissement (art. 9 OPB).

POLLUTION DE L'AIR

L'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) fixe les valeurs limites à respecter des principaux polluants pour préserver la santé de la population. L'ozone (O₃) et les particules fines (PM₁₀) sont en quantité excessive sur tout le territoire genevois, le dioxyde d'azote (NO₂) principalement dans le centre-ville et la zone de l'aéroport. Différentes politiques publiques ont un impact important sur la qualité de l'air, notamment la mobilité. En effet, le trafic motorisé est responsable d'une part importante des émissions d'oxydes d'azote et des PM₁₀.

D'année en année, la pollution ne diminue pas : les zones à immissions excessives (plus de 30 µg/m³) couvrent toujours le centre de l'agglomération (Genève-Carouge-Lancy).

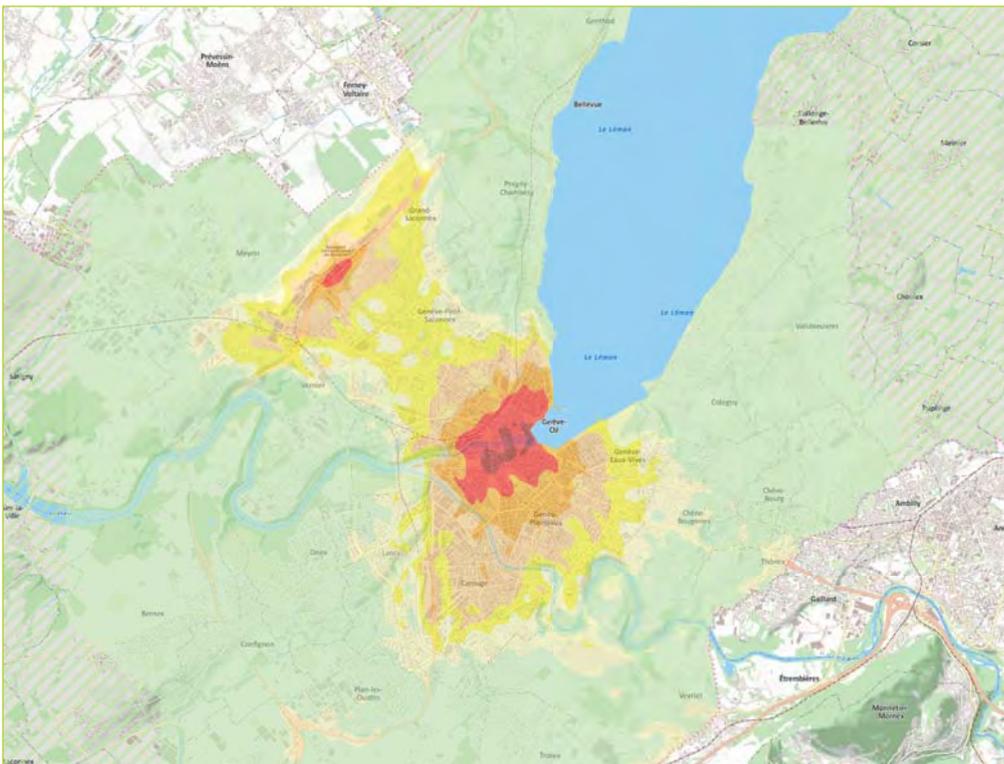
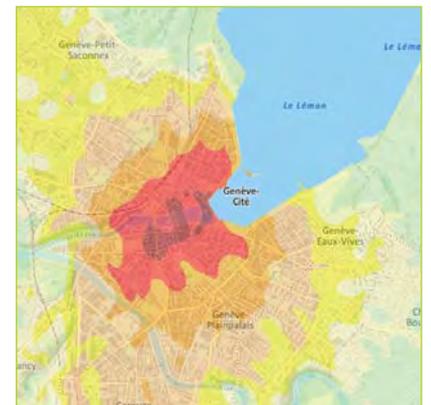


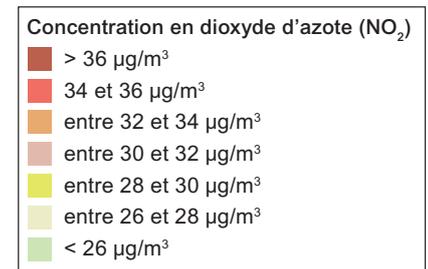
Figure 13
Carte des immissions moyennes de NO₂ sur le Canton de Genève pour la période 2007 à 2014 (valeur limite 30 µg/m³) (source : SERMA)



Selon l'ordonnance fédérale OPair (art. 18), pour les infrastructures destinées aux transports, toutes les mesures que la technique et l'exploitation permettent et qui sont économiquement supportables doivent être prises pour limiter les émissions dues au trafic. En ce qui concerne les nouvelles routes, elles devront faire l'objet d'une évaluation, notamment sur les aspects air et bruit, pour s'assurer de leur conformité environnementale.

Dans le cadre du Plan de mesures OPair 2013–2016, le Conseil d'Etat s'est engagé à poursuivre les objectifs suivants en matière de mobilité :

- Limitation du trafic pendulaire. (mesure n°1)
- Régulation du trafic. (mesure n°2)
- Renforcement des contrôles des émissions polluantes des véhicules motorisés. (mesure n°3)
- Promotion de l'utilisation du vélo. (mesure n°4)
- Développement des plans de mobilité inter-entreprises. (mesure n°5)
- Renouvellement accéléré des véhicules motorisés de l'Etat : véhicules de tourisme, utilitaires légers et deux-roues. (mesure n° 6)
- Promotion de la conduite écologique (Eco-drive). (mesure n°7)



NATURE, PAYSAGE ET CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

Les lois fédérales et cantonales sur la forêt (LFo), la faune (LChP), la pêche (LFSP) et la protection de la nature et du paysage (LPN) protègent les milieux naturels, la faune, la flore et les paysages contre divers types de dégradations. Les routes ont un impact important sur tous ces éléments et, partant, aussi sur la population qui les visite à des fins de délasserement.

Ces impacts sont particulièrement forts dans les régions peu urbanisées du canton de Genève, qui est encore remarquablement riche en milieux naturels, en faune et en flore de valeur et en réseaux écologiques fonctionnels, en liaison avec le reste du bassin genevois. La conservation de ces valeurs est une priorité reconnue dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

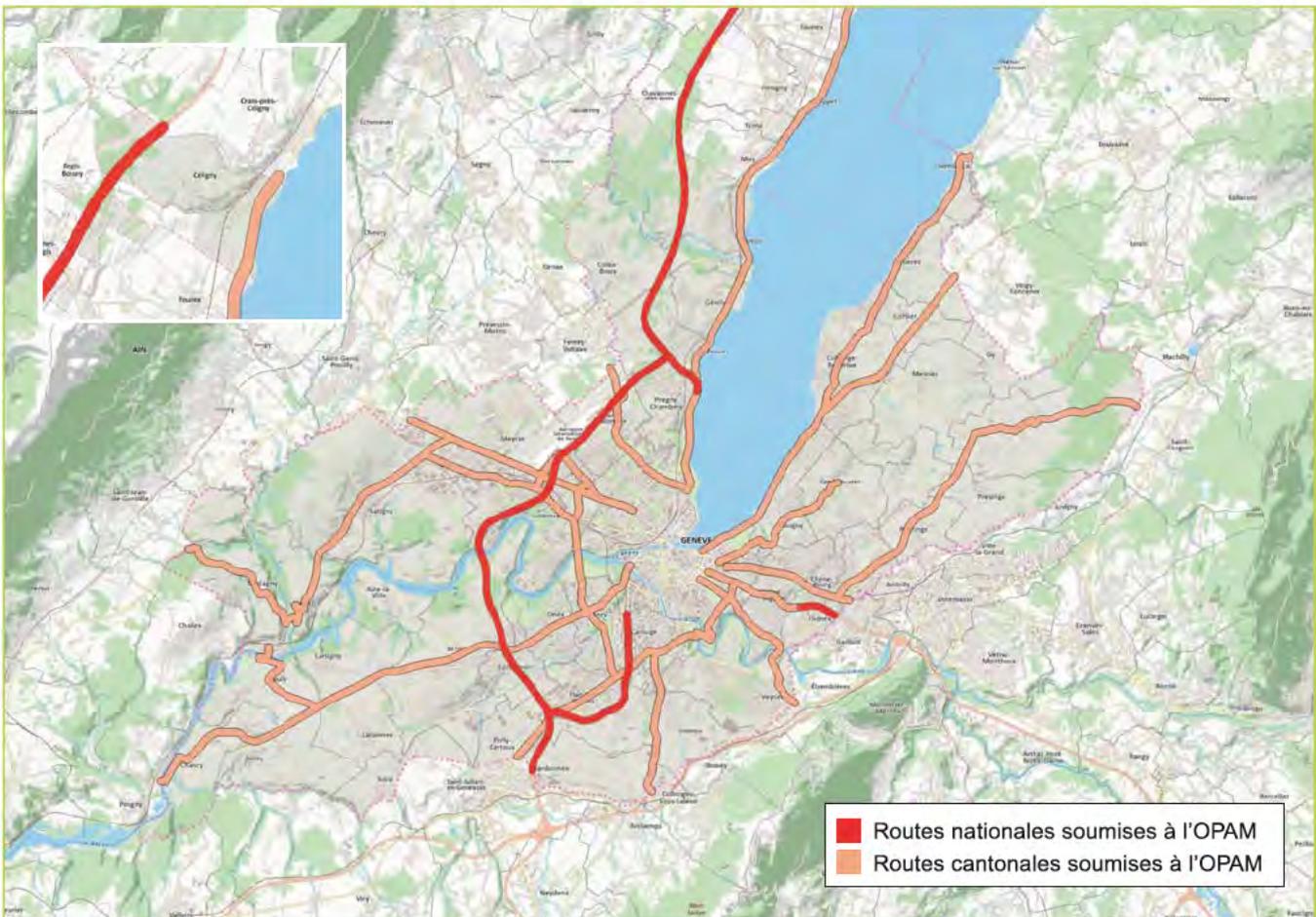
Pour prendre en compte ces préoccupations, il s'agira de limiter les impacts du réseau routier par les mesures suivantes :

- ↘ Limitation de tout nouvel appel de trafic sur les routes secondaires en concentrant le trafic sur le réseau primaire et en favorisant le transfert modal aux frontières du canton ou au-delà.
- ↘ Mesures d'accompagnement visant à limiter le fractionnement des corridors écologiques et les accidents de la faune causés par le trafic routier : principalement limitation de vitesse des automobiles, interruptions saisonnières de la circulation à l'époque des migrations animales, signalisation et passages supérieurs (ponts biologiques) ou inférieurs (crapauduc, tunnels, etc.).
- ↘ Optimisation des nouveaux ouvrages (élargissement, nouvelles bretelles) pour limiter leurs impacts sur les milieux naturels adjacents (emprises évitant les forêts et autres milieux naturels protégés, respect de l'espace vital des arbres, mise en tranchée pour limiter l'impact paysager, etc.).
- ↘ Compensations des impacts résiduels par des améliorations ou des créations de nouveaux milieux naturels permettant de renforcer le réseau de corridors écologiques et d'améliorer l'intégration paysagère du réseau routier.

RISQUES D'ACCIDENTS MAJEURS

L'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1991. Elle vise à protéger la population et l'environnement contre les conséquences possibles d'accidents majeurs. L'OPAM s'applique aux entreprises qui comportent des dangers potentiels d'ordre chimique ou biologique, ainsi qu'aux voies de communication sur lesquelles s'effectuent des transports de marchandises dangereuses (installations ferroviaires, routes de grand transit, fleuves).

Ainsi, le réseau routier genevois comprend 20 routes assujetties à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), en raison du transport ou du transbordement de marchandises dangereuses.



Ces routes représentent un risque d'accidents majeurs pour la population (usagers de la route, riverains) et pour l'environnement (principalement pour les eaux superficielles, dans une moindre mesure pour les eaux souterraines ou les sols).

Figure 14
OPAM
(source: SERMA)

Au titre de la protection contre les risques majeurs, il s'agira d'étudier et d'installer, si leur pertinence est avérée, des dispositifs de réception, d'alerte et de gestion des fluides dangereux sur les routes assujetties à l'OPAM.

Cet enjeu est également à intégrer au stade de la définition des nouveaux tracés, notamment à proximité des zones habitées.



CHAPITRE 5

OBJECTIFS DU PLAN D'ACTION DU RÉSEAU ROUTIER 2015–2018

5.1 ZONES DE PRIORISATION DIFFÉRENCIÉE

CARTE ASSOCIÉE A LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE

La nouvelle « loi pour une mobilité cohérente et équilibrée » organise le territoire cantonal en zones à l'intérieur desquelles la mobilité douce et les transports publics sont priorités.

En outre, elle définit un réseau structurant visant à fluidifier le trafic automobile et assurer l'efficacité des transports publics.

Concernant le trafic transfrontalier, sur les axes pénétrants, l'objectif est de développer de nouveaux « bus à haut niveau de service » pour rationaliser le trafic automobile pénétrant dans le canton et inciter au transfert modal. En dehors de ces axes, il s'agit de protéger les quartiers du trafic de transit et de ses nuisances.

Elle prévoit en outre que la carte définissant ces zones ainsi que le réseau routier structurant soit intégrée au présent plan d'actions du réseau routier et ainsi mise à jour à l'occasion de chaque nouveau plan d'actions.

DÉFINITION DES ZONES

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, définit deux types de zones au sein desquelles les mobilités douces et les transports publics sont priorités. En zone I, l'accès par les autres modes de transport est restreint. En zone II, le trafic de transit est fortement restreint.

Ces zones sont définies sur la base de critères socio-démographiques actuels, notamment basés sur les densités de population, d'emplois, de commerce et de service, le coefficient d'occupation du sol et l'indice de compacité du bâti. Plus précisément, ces critères de base sont pondérés au sein d'un « indicateur composite » calculé sur tout le canton au niveau d'un découpage en 475 secteurs statistiques.

Ainsi, la **Zone I**, correspondant actuellement essentiellement à « l'hypercentre », rassemble les plus fortes densités de population, d'emplois, de commerce et de service. Elle s'articule autour des principales interfaces de transport public.

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

MISE EN ŒUVRE DE LA PRIORITÉ MODES DOUX ET TRANSPORTS PUBLICS DANS LES ZONES

Au-delà de la détermination des modes de transports priorités en zone I et II, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée définit également les objectifs et modalités de mise en œuvre de cette priorité.

En zone I, 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 et la vitesse autorisée de certains axes à plusieurs voies par sens est variable : 30km/h aux heures de forte demande et 50km/h le reste du temps. Au sein de la zone I, les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité sont favorisées. Enfin, la loi introduit une possibilité de déroger au principe de compensation du stationnement pour des aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de transport.

En zone II, le trafic de transit est fortement restreint. Les axes routiers structurants à l'intérieur de la zone II sont aménagés pour garantir la fluidité du transport individuel motorisé et favoriser l'accessibilité aux différents secteurs de cette zone. De la même façon, des axes sont aménagés pour favoriser la circulation des vélos. La création de zones 30 y est favorisée et la dérogation au principe de compensation reste possible.

IDENTIFICATION DES AXES STRUCTURANTS

Parallèlement à la logique de zone de priorisation différenciée introduite par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, un réseau structurant est identifié.

Ce réseau structurant est majoritairement constitué du réseau routier primaire tel que défini dans la hiérarchie proposée du réseau contenue dans ce plan d'actions. Celui-ci est organisé dans une logique « radio-concentrique », à savoir :

- Des axes pénétrants pour chacun des grands couloirs de déplacement de l'agglomération. Ces axes permettent notamment d'accéder aux différents parkings-relais du canton ainsi qu'aux parkings situés en périphérie de la zone II.
- Des axes constituant « une moyenne ceinture » qui a vocation à contourner le centre-ville pour mettre en place une logique « d'accessibilité par poches » contribuant notamment à supprimer le trafic de transit du centre et de l'hypercentre du canton.

L'objectif de cette organisation du réseau routier est d'assurer une distribution du trafic la plus efficace possible pour accéder au centre-ville et à proximité de l'hypercentre, en favorisant son contournement et en protégeant les localités du trafic de transit.

Ainsi, sur ces axes, l'objectif est d'assurer la fluidité du trafic, et l'efficacité des transports publics. En particulier, l'exploitation des « pénétrantes transfrontalières » vise à maîtriser le trafic entrant dans le canton et favoriser le transfert modal et l'intermodalité par l'intermédiaire d'un report dans les parcs-relais.

COHÉRENCE AVEC LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

Le tableau figurant en page 39 du présent plan d'actions montre l'étendue des fonctions qui doivent être assurées par les réseaux primaires et secondaires.

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, vient ainsi préciser les fonctions assignées au réseau routier structurant :

- ↘ À l'intérieur des zones I et II, ce réseau routier structurant a vocation à assurer l'accessibilité des quartiers. Il n'a ainsi pas vocation à accueillir le trafic de transit; à terme, le trafic routier sur ce réseau structurant diminue.
- ↘ En dehors de ces zones, ce réseau routier structurant a vocation à assurer des échanges fluides pour le trafic routier et les transports publics. Il a vocation à accueillir tout type de trafic et structure ainsi l'accessibilité du canton.

Cette première précision quant à la vocation du réseau routier structurant induite par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée permet d'ores-et-déjà de mettre en application le lien entre hiérarchie du réseau routier et zones de priorisation différenciée introduit par cette dernière.

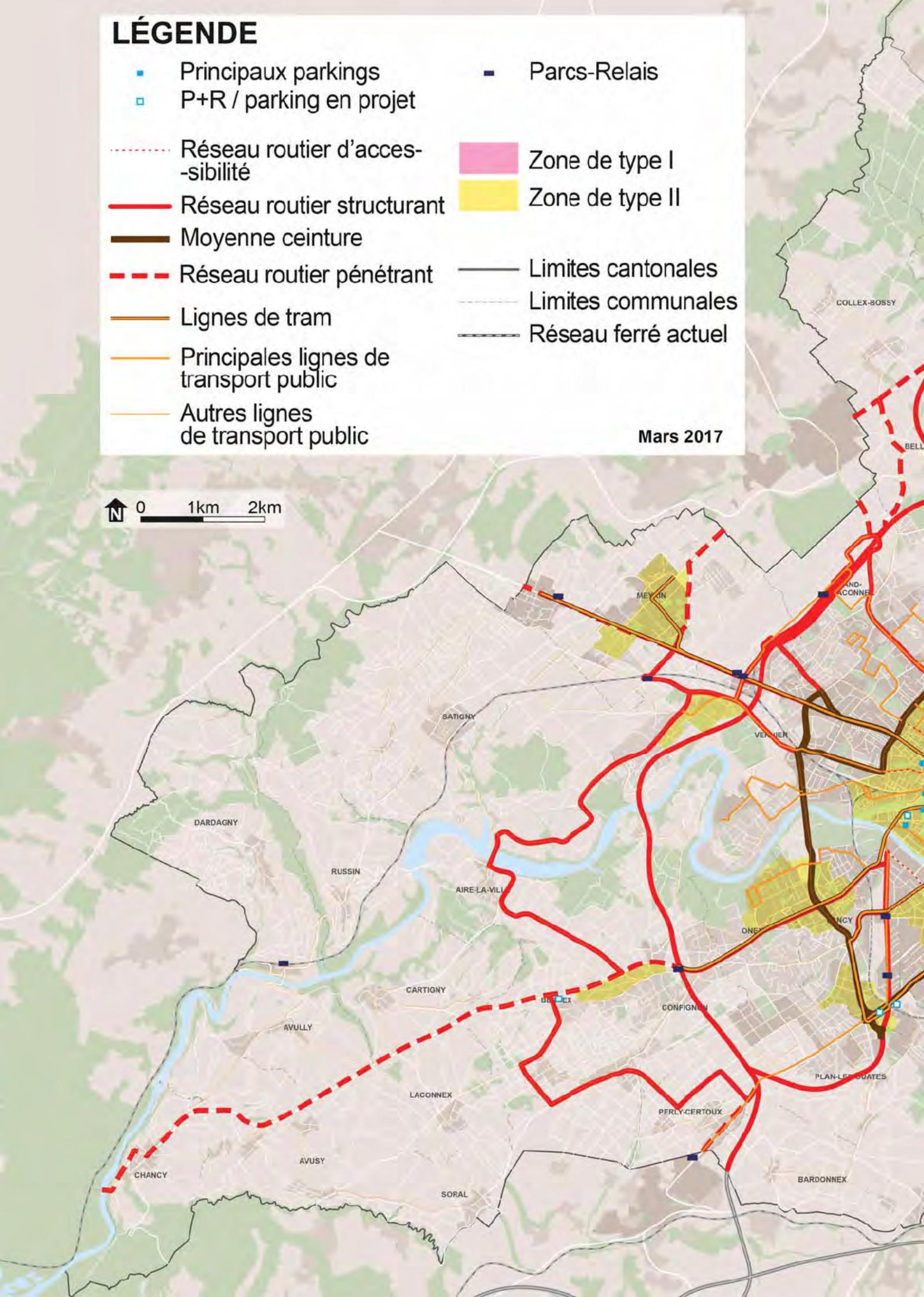
La carte présentée ci-après a donné lieu à une consultation des 45 communes genevoises en septembre – octobre 2016.

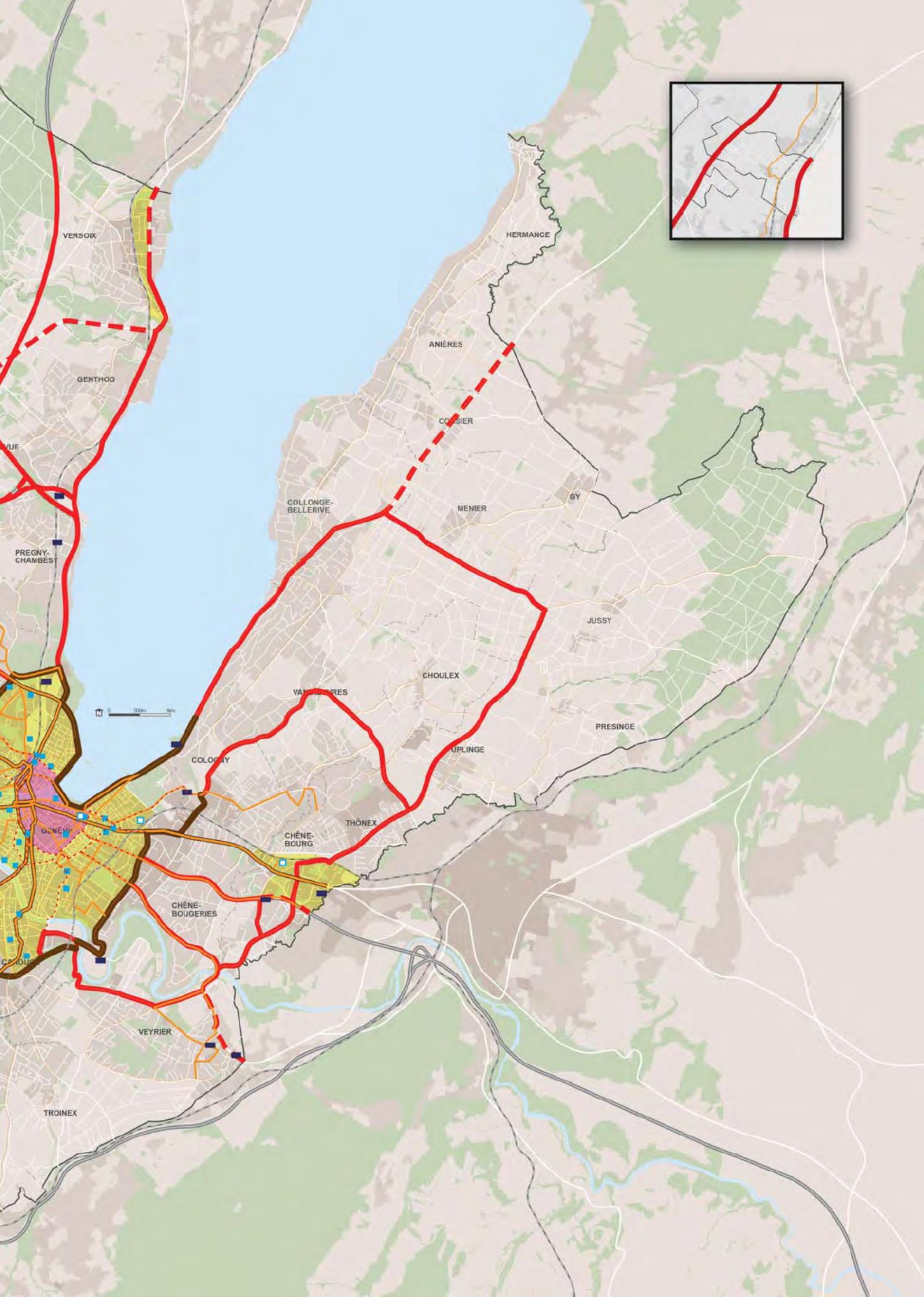
LÉGENDE

- Principaux parkings
- P+R / parking en projet
- Réseau routier d'accessibilité
- Réseau routier structurant
- Moyenne ceinture
- - - Réseau routier pénétrant
- Lignes de tram
- Principales lignes de transport public
- Autres lignes de transport public
- Parcs-Relais
- Zone de type I
- Zone de type II
- Limites cantonales
- Limites communales
- Réseau ferré actuel

Mars 2017

N 0 1km 2km



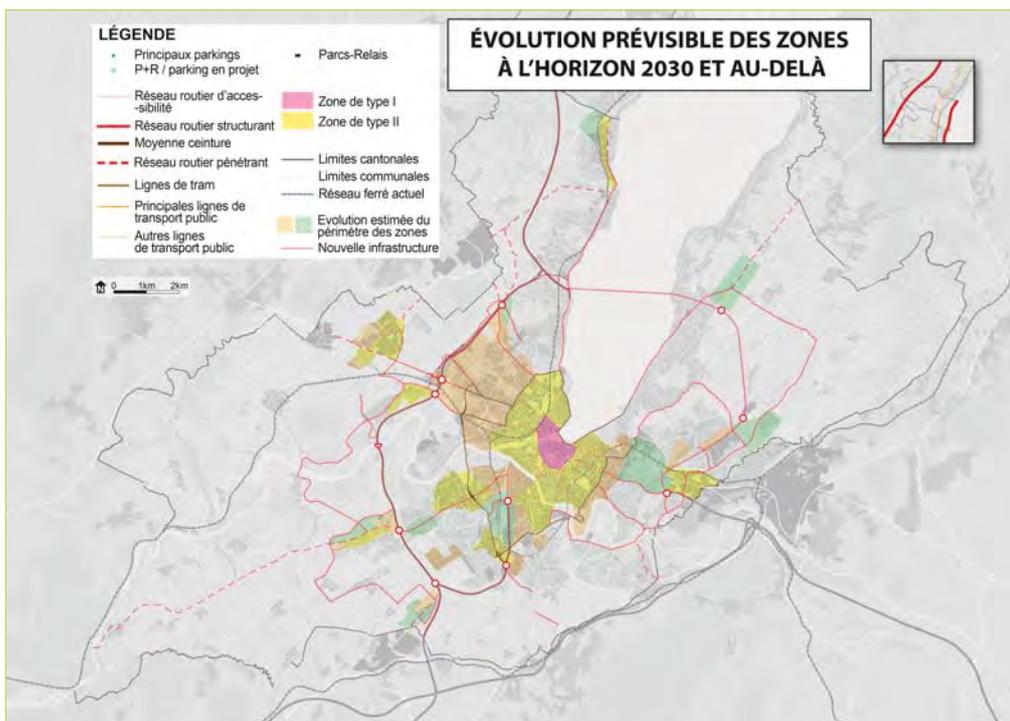
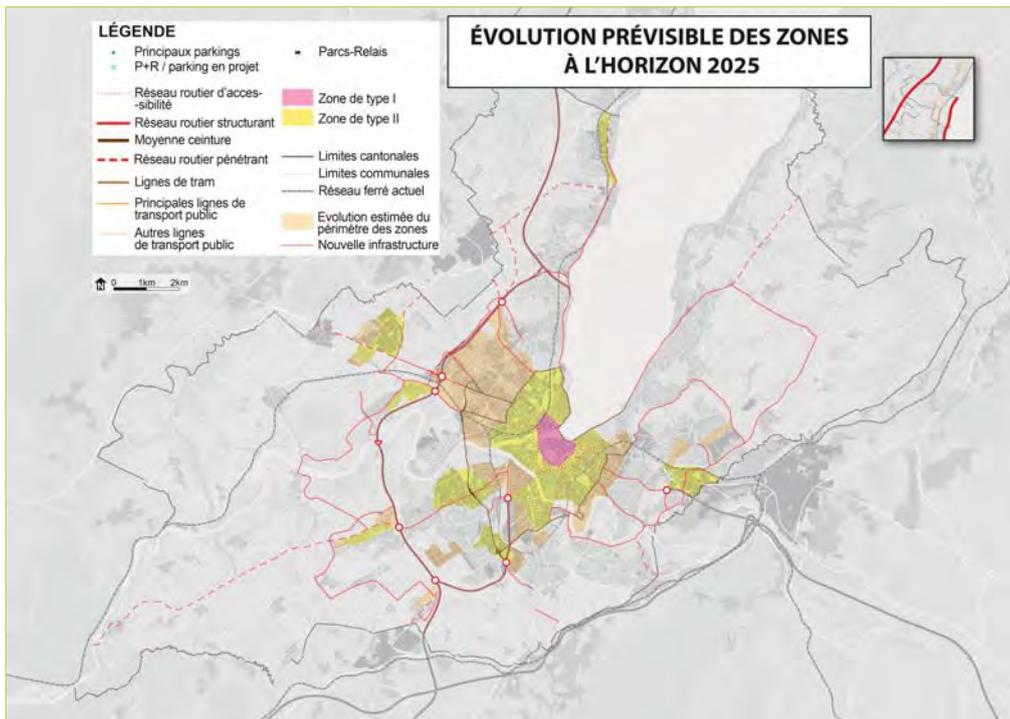


DES ZONES AMENÉES À ÉVOLUER

Le développement du territoire va nécessairement amener une évolution du périmètre des zones I et II - Dans cette logique, un travail mené avec l'office de l'urbanisme a permis d'évaluer les tendances d'évolution de ces zones à moyen et long terme, en relation avec les mesures proposées dans le PDCN 2030 et le PA3.

Ces évolutions sont présentées dans les cartes ci-après.

En tout état de cause, l'élaboration du prochain plan d'actions du réseau routier tiendra compte des tendances présentées ci-avant. L'évolution du périmètre des zones sera analysée à chaque mise à jour du PARR, au regard de l'avancement de l'urbanisation planifiée, en coordination avec le DALE.



5.2 ORGANISATION DU RÉSEAU ROUTIER

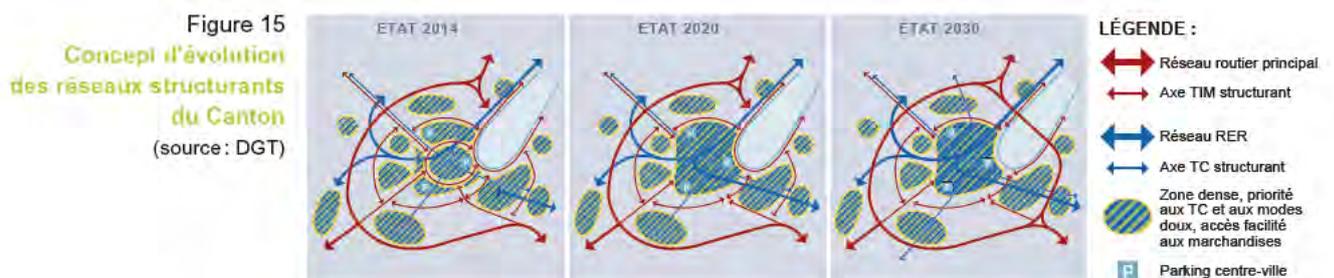
La hiérarchie du réseau routier fixe l'organisation fonctionnelle du réseau routier en considérant les besoins de tous les modes de transport.

Elle constitue la référence pour les principes de gestion du réseau routier dans un horizon à court terme mais s'inscrit également dans une perspective à plus long terme.

Autrement dit, cette hiérarchie du réseau s'appuie sur une réalité constatée en termes d'utilisation du réseau routier mais se doit également de formaliser des objectifs atteignables à court terme dans une logique de développement à plus long terme.

UNE HIÉRARCHIE 2018 S'INSCRIVANT DANS LA CONTINUITÉ

Les principales étapes d'évolution du réseau routier, déjà explicitées dans le plan directeur du réseau routier 2011–2014 et reprises dans le cadre de Mobilités 2030 s'articulent autour de trois horizons clefs.



Avec une échéance située juste avant la mise en service du CEVA, la hiérarchie du réseau routier présentée dans le cadre du présent plan d'actions se place dans la continuité de la hiérarchie 2014 avec l'objectif principal de poursuivre sa mise en œuvre.

Ainsi, la hiérarchie du réseau routier à l'horizon 2018 ne subit pas d'évolution majeure par rapport à la hiérarchie 2014. L'objectif pour cette nouvelle période étant de poursuivre et finaliser la mise en œuvre de cette nouvelle hiérarchie dans la perspective d'une évolution des réseaux structurants dans le cœur d'agglomération avec la mise en service de CEVA.

DES OBJECTIFS MULTIPLES À CONCILIER

La gestion du réseau routier ne doit pas privilégier une politique particulière, mais mettre en cohérence les diverses politiques publiques concernées. A cette fin, elle s'appuie sur un corps d'objectifs, énoncés, non du point de vue d'une seule politique ou d'un intérêt public particulier (transport ou lutte contre le bruit par exemple), mais du point de vue de l'intérêt général du canton et de son agglomération.

Ainsi, les objectifs s'appliquant à la gestion du réseau routier et à son développement regroupent ceux des diverses politiques publiques concernées :

- ↘ Les besoins de mobilité : la gestion du réseau routier remplit des fonctions vitales pour l'économie et la société.
- ↘ La sécurité des déplacements : la mobilité est aussi un enjeu de santé publique.
- ↘ L'environnement et l'habitabilité : la mobilité est à concilier au mieux avec la qualité de vie, la santé de la population et le développement durable du territoire.
- ↘ Le rééquilibrage des usages de la voirie : les voiries et leurs abords ne sont pas seulement des surfaces de circulation, mais aussi des espaces publics à valoriser.

UN LIEN FORT AVEC LES ENJEUX ÉCONOMIQUES

Le fondement même de l'attractivité et du potentiel du développement économique d'un territoire est constitué par un ensemble de conditions-cadre découlant en partie de la politique économique mise en place et entretenue et, dans une large mesure également, des autres politiques publiques qui définissent le contexte dans lequel les entreprises évoluent. A ce titre, il est manifeste que la structure du réseau routier et les plans d'actions projetés en vue d'en optimiser la desserte apparaissent comme un des éléments essentiels des conditions-cadre précitées, respectivement des critères de compétitivité du canton. À cet effet, une réponse cohérente apportée aux besoins générés par le dynamisme économique de Genève commande notamment d'assurer la mobilité commerciale et professionnelle, ainsi que touristique à l'échelle de l'agglomération.

Création d'un conseil du transport privé professionnel de marchandises

Le 17 juin 2015, le Conseil d'Etat a créé le Conseil du transport privé professionnel de marchandises.

Ce conseil est associé aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité ayant des implications sur le domaine du transport professionnel.

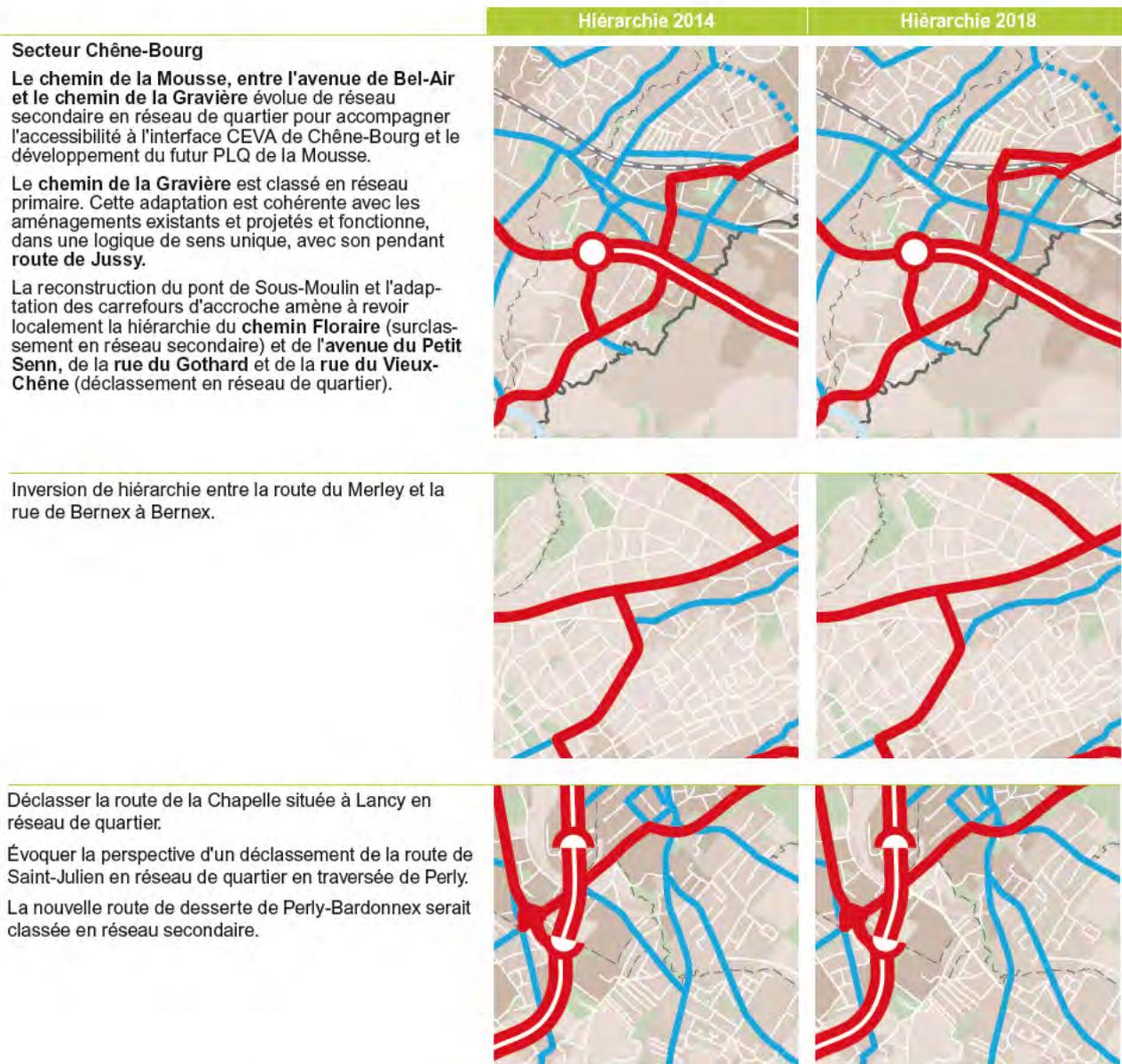
La commission est présidée par M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture. Ses huit membres, issus du milieu du transport professionnel, représentent le transport de personnes (à l'exclusion des taxis et des limousines) et de choses, les secteurs de la construction et de l'artisanat et les milieux du commerce et du tourisme. Leur désignation par le Conseil d'Etat a préalablement fait l'objet d'une consultation des principales associations faïtières du canton.

Parmi les premiers travaux de ce Conseil figure l'élaboration d'un plan d'actions dédié au sujet du transport professionnel.

5.3 HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER À L'HORIZON 2018

QUELQUES ÉVOLUTIONS DANS LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

Si la structure globale de la hiérarchie du réseau routier n'évolue pas entre 2014 et 2018 avant la mise en service de CEVA, quelques voiries voient malgré tout leur hiérarchie adaptée pour répondre à des enjeux locaux.



Hiérarchie du réseau routier et classification administrative

Les voies publiques du canton du Genève sont classées, d'un point de vue administratif, en trois catégories :

- ↳ Les routes nationales appartiennent à la Confédération.
- ↳ Les routes cantonales appartiennent au canton.
- ↳ Les routes communales appartiennent aux communes.

Il convient de noter que, sur le territoire de la Ville de Genève, la totalité du réseau routier appartient à la Ville.

Dès lors, chaque propriétaire a en charge l'entretien du fonds.

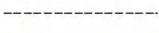
Cette classification administrative ne découle pas directement de la définition de la hiérarchie du réseau routier.

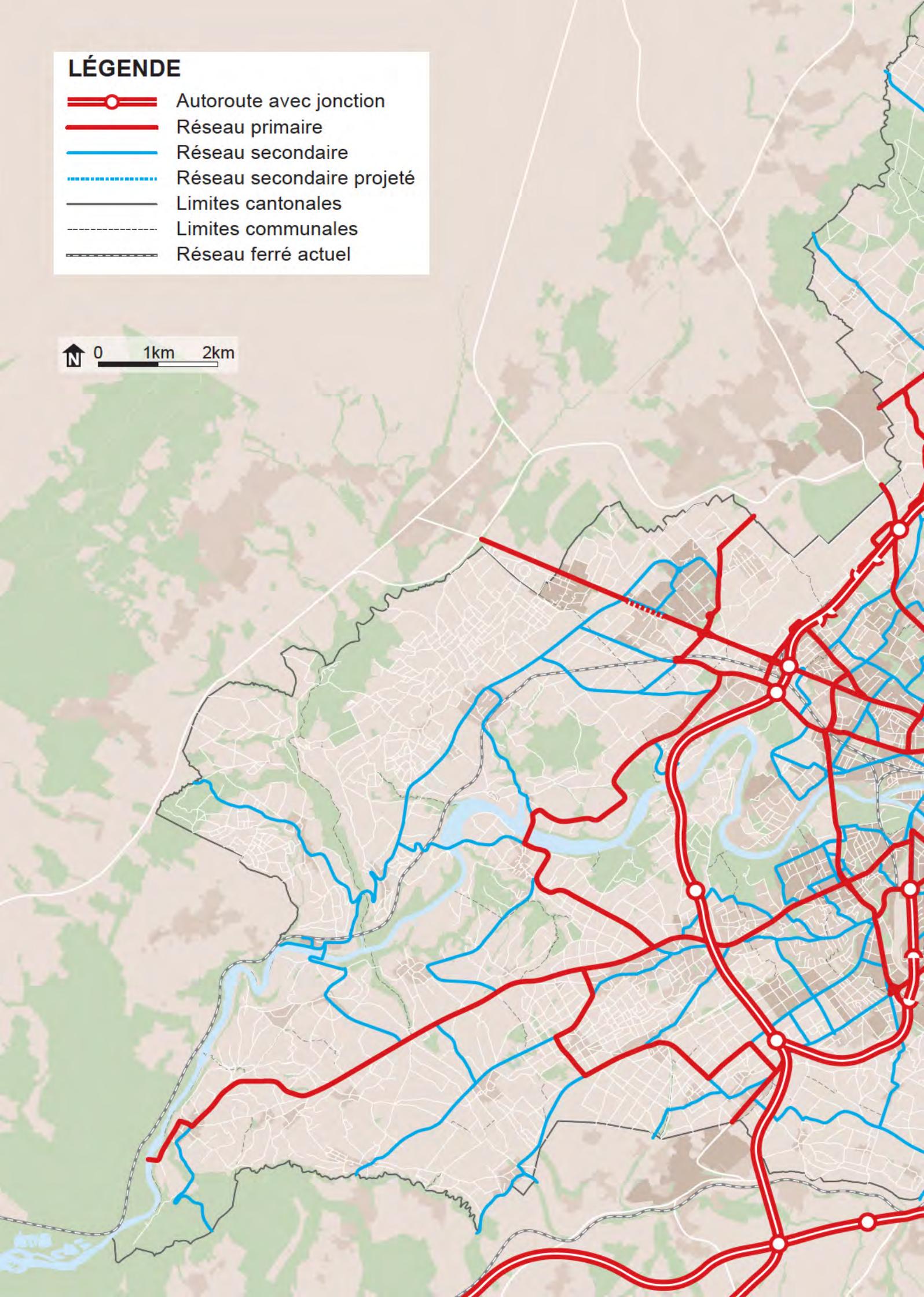
Elle est déterminée dans le Règlement concernant la classification des voies publiques (L1 10.03) dont la dernière mise à jour date de 1999.

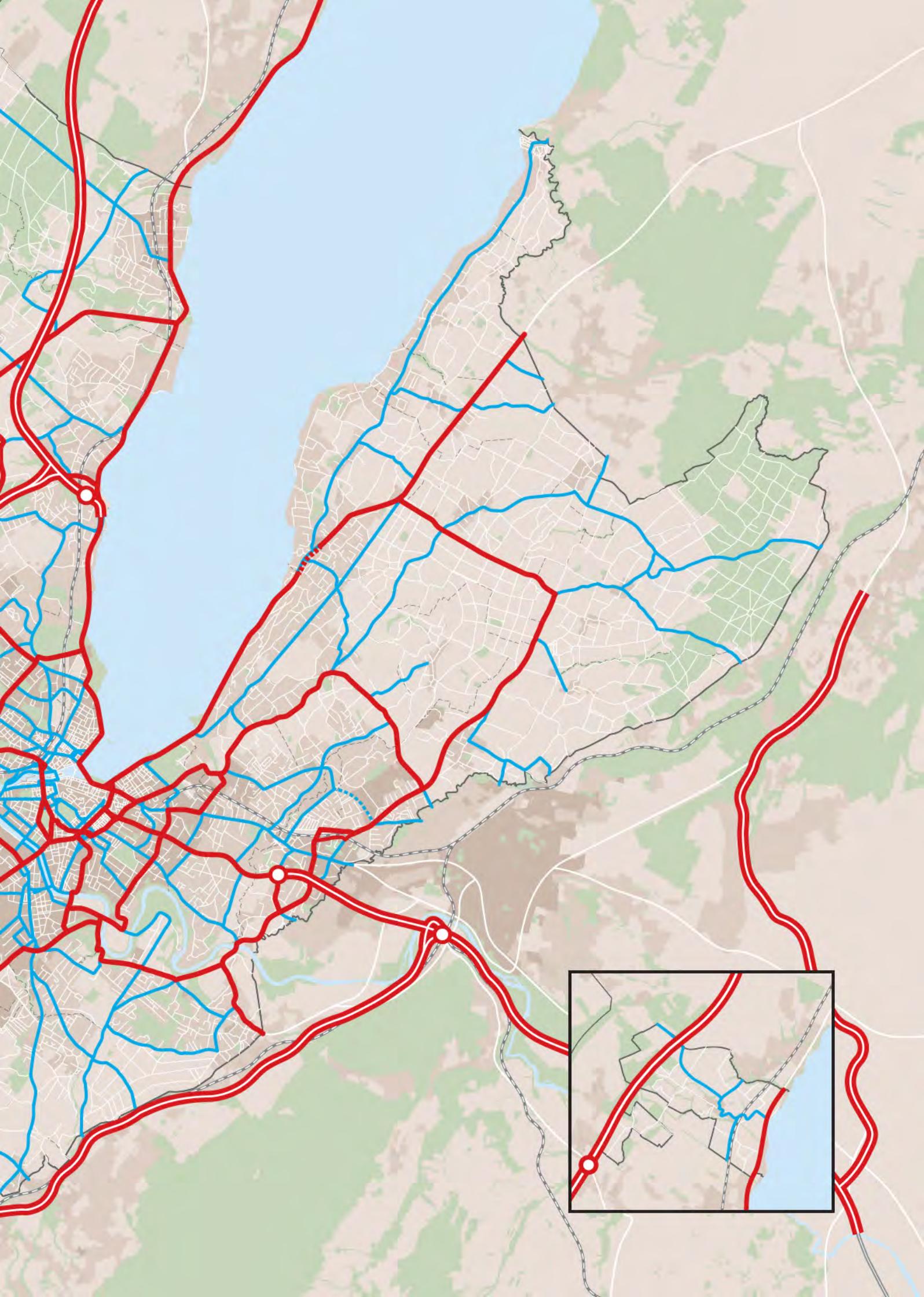
La Cour des Comptes a récemment initié un travail à l'échelle du canton relatif à cette classification dont l'Etat de Genève est partenaire.

Figure 16
(page suivante)
**Hiérarchie 2018
du réseau routier**
(source : DGT)

LÉGENDE

-  Autoroute avec jonction
-  Réseau primaire
-  Réseau secondaire
-  Réseau secondaire projeté
-  Limites cantonales
-  Limites communales
-  Réseau ferré actuel





5.4 AXES POUR ORIENTER LES MESURES

AXE 1 : FLUIDIFIER LE TRAFIC

L'objectif en matière d'exploitation des réseaux est de développer des solutions pour faciliter la fluidité du trafic en éliminant les obstacles sur le réseau structurant d'intérêt cantonal. Par réseau structurant d'intérêt cantonal, on entend principalement le réseau primaire et notamment les pénétrantes et axes de ceinture. Il s'agit aussi d'inciter à une plus grande responsabilité citoyenne en matière de modération, en amenant les usagers de la route à mieux respecter les réglementations en vigueur.

La plupart des mesures de gestion du trafic locales ayant des conséquences sur la fluidité du trafic sur l'ensemble du canton, une attention particulière sera portée sur différentes méthodes d'aménagements. Dans une logique de gestion globale du trafic et afin de maximiser la fluidité du réseau, une pesée d'intérêt sera faite quant à l'opportunité de développer les aménagements suivants :

- ↘ Les limitations de vitesse de certaines rues, notamment sur le réseau structurant, en raison de la percolation de trafic qu'elles sont susceptibles d'engendrer.
- ↘ L'installation de nouveaux carrefours à feux suivant leur emplacement sur l'axe à fluidifier pour éviter les arrêts inutiles.
- ↘ La mise en sens unique d'axes structurants du réseau en raison des reports que cela génère sur les autres axes avec la congestion qui en découle.
- ↘ La localisation d'arrêts de bus sur chaussée qui empêchent la progression du trafic individuel motorisé, du trafic professionnel, des deux-roues, motorisées ou non.
- ↘ La fermeture de rues du réseau structurant pour les mêmes raisons que la mise à sens unique.
- ↘ La pose de coussin Berlinoise en raison des nuisances qu'ils peuvent provoquer et leur potentiel caractère accidentogène.
- ↘ La mise en place d'interdiction de tourner à droite ou à gauche notamment au droit de carrefours du réseau routier structurant qui entraînent là encore des reports sur d'autres axes.

Pour procéder à cette évolution des pratiques, il s'agira de démontrer que les mesures ci-dessus sont les seules à même de répondre aux objectifs notamment de sécurité routière. Il ne s'agit pas d'empêcher la mise en œuvre d'aménagements qui s'imposent pour assurer l'intégrité physique des personnes et notamment des personnes les plus fragiles, ou bien encore visant à éviter les percolations indésirables de trafic, encourager le report modal, diminuer les nuisances, mais bien de consolider la pertinence et le bien-fondé de la demande d'aménagement, d'exploitation ou de réglementation. En outre, cela permettra de réinterroger des pratiques ayant parfois plusieurs décennies et qui ne correspondent plus à ce qui se fait aujourd'hui en la matière, tant pour des raisons techniques qu'en raison des difficultés budgétaires auxquelles les différentes autorités ont à faire face. Il s'agit bien d'une économie des ressources qui permettra d'une part de réduire les coûts et d'autre part d'accélérer la mise en œuvre des mesures.

L'effet de cette démarche aura de façon indéniable des conséquences positives sur le travail et l'image des administrations dès lors qu'elle s'inscrit dans une perspective de conciliation des différentes attentes émises par les usagers des différents modes de transports sans les opposer entre eux. Cela aura également pour effet d'apaiser une situation encore conflictuelle en ce qui concerne le thème des transports. Elle doit pousser les responsables de voirie à trouver des solutions innovantes avec pour corollaire une écoute attentive de la part, de l'Etat pour entreprendre de telles démarches pilotes.

Un travail de mise à jour du guide de voirie initié lors du précédent plan directeur devra être mené pour présenter les bonnes pratiques permettant de concilier les différents impératifs de sécurité et de fluidité.

Un nouvel indice de fluidité

Depuis 2014, à la demande du Grand Conseil, un indice de fluidité du trafic a été établi sur la base de mesures effectuées sur les pénétrantes du Canton.

Aujourd'hui, on constate que le trafic est "dense" ou "saturé" en moyenne 3h32 par jour. Cet indice sera remis à jour annuellement.

Afin d'éviter que la situation ne se détériore, il sera nécessaire ces prochaines années d'investir pour améliorer l'infrastructure et son exploitation dans le sens des mesures décrites dans ce plan d'actions.

AXE 2 : SÉCURISER LES RÉSEAUX

La sécurité des usagers de la route est une préoccupation importante pour l'ensemble des collectivités. Elle nécessite un investissement dans différents domaines souvent traités de manière disjointe :

- ✚ L'aménagement des infrastructures (voiries mais aussi espaces publics), traité par la Confédération, les cantons et les communes.
- ✚ L'éducation à la route, traitée par les espaces éducatifs, principalement à destination des enfants, des jeunes et des apprentis-conducteurs, mais qui peut aussi être renouvelée tout au long de la vie, car les usages de la route, les règles d'usage, les routes elles-mêmes, ainsi que les types d'usagers, évoluent dans le temps.
- ✚ L'information, qui permet de faire connaître l'ensemble des évolutions, chantiers par exemple, mais aussi les évolutions réglementaires ou les nouveaux aménagements.
- ✚ Les contrôles, généralement assortis de sanctions, qui permettent à la fois de rappeler à chacun les risques encourus en cas d'infraction à la règle et surtout les dangers inhérents au partage d'un espace commun.
- ✚ Enfin, l'engagement de la police routière, couplé à une augmentation des effectifs policiers, permettra une meilleure surveillance du trafic et une meilleure sécurité pour les usagers des voies de circulation.

Afin de progresser vers une meilleure sécurité, il est souhaitable de mener une politique coordonnée, tant du point de vue de ces différentes thématiques que des différents acteurs.

UN THÈME À LA CONJONCTION DES POLITIQUES PUBLIQUES

La sécurisation des réseaux et plus généralement le sujet de la sécurité routière concerne la plupart des politiques publiques de l'Etat et plus particulièrement celles des transports, de la sécurité, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Elle nécessite une coordination renforcée impliquant la collaboration entre les différents services du canton, les communes et d'autres partenaires publics, notamment les services de la Confédération.

Ainsi, la sécurité routière est une préoccupation constante qui sous-tend chacune des actions menée sur la voirie ; à ce titre, cet axe "sécuriser les réseaux" pourrait figurer dans chacune des mesures du présent plan d'actions du réseau routier. Ceci étant, pour mieux mettre en exergue cet enjeu, ce plan d'actions prend le parti de mettre particulièrement en lien cet enjeu de sécurisation des réseaux avec la mise en œuvre d'une démarche de fond visant à améliorer la prise en compte de la sécurité routière.

La création de la police routière à la faveur de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la police, aura pour conséquence l'augmentation des effectifs des policiers en charge de la sécurité routière et amènera donc une réelle valeur ajoutée à la situation actuelle

ÉTUDIER POUR COMPRENDRE

Aujourd'hui, plusieurs bases de données existent au sein du canton et en Suisse. La principale base de données est la base de données fédérale consolidée par l'OFROU qui recense l'ensemble des accidents de toute nature ayant eu lieu sur les différents domaines routiers : routes fédérales, cantonales et communales. Mais d'autres bases de données, créées et mises à jour par d'autres acteurs de la route, sont intéressantes, car

¹ Loi sur les routes, articles 3A – Définition et 3B – Organisation

elles proposent une vue sur différentes thématiques. À ce jour, sont connues principalement les bases de données du TCS et de l'association Pro Vélo. Il peut être intéressant aussi de prendre contact avec les associations de personnes handicapées qui ont un regard spécifique sur les conditions de sécurité des rues et des routes.

ANALYSER LES REDONDANCES DES CAUSES ET DES LOCALISATIONS

Il s'agit de caractériser l'accident en fonction des éléments suivants :

- ↘ Type d'accident : un accident récurrent de type "collision frontale entre deux véhicules" ne sera pas traité de la même façon qu'un ensemble d'accidents impliquant régulièrement des usagers vulnérables (piétons, enfants, deux-roues non motorisés). Dans cette caractérisation du type d'accident est incluse la caractérisation des types de véhicules utilisés.
- ↘ Type d'usagers : femmes ou hommes, enfants ou personnes âgées, le type d'usagers considéré donne une indication sur les actions correctives à prendre pour améliorer la sécurité de tel ou tel passage, rue ou route.
- ↘ Analyse des conditions de la route : la météo, la localisation précise et les temporalités des accidents (jour / nuit / crépuscule) donnent aussi des indications sur les conditions, en particulier de visibilité, dans lesquelles ont lieu les accidents.
- ↘ Enfin la situation des usagers (considérés comme responsables ou non) au moment de l'accident permet aussi de dégager de grandes tendances : prise de médicament, fatigue ou somnolence, présence d'alcool, déplacement en groupe ou isolé ...

L'ensemble des données ainsi étudiées doit permettre de définir de véritables points noirs ayant vocation à donner lieu à une action de la collectivité. Ceux-ci peuvent être de deux ordres :

- ↘ Soit localisés : si un même point du réseau routier donne lieu à différents accidents, de différents types, alors il importe d'analyser précisément l'aménagement routier qui peut être un facteur important dans le déclenchement d'un accident. Si la localisation d'un ensemble d'accidents est imprécise mais récurrente, alors on pourra envisager de parler de zones grises plus étendues qui peuvent être une combinaison d'aménagements peu satisfaisants et de comportements inadaptés, qui nécessitent alors d'agir sur les deux tableaux.
- ↘ Soit thématiques : des accidents peuvent être dispersés sur l'ensemble du réseau mais récurrents pour d'autres raisons, par exemple la présence d'alcool dans le sang des conducteurs ou la récurrence d'accidents nocturne qui mettraient en cause la visibilité globale des aménagements de nuit, ou encore les comportements des conducteurs ; dans ce cas les actions à mettre en œuvre peuvent relever plutôt de campagnes d'information adaptées précisément aux difficultés rencontrées suivies de campagnes de contrôles ciblées.

UNE DÉMARCHE TRANSVERSALE

L'objectif à terme est de mettre en place une démarche de fond permettant de mieux coordonner l'intervention des différents acteurs. Cette coordination pourrait par exemple se concrétiser sous la forme d'une structure souple et légère associant un ou deux représentants principaux du canton, un représentant des communes, ainsi qu'un représentant de chacune des associations concernées par la problématique. Cette structure pourrait être réunie une ou deux fois par année pour évaluer la mise en œuvre des actions, communiquer sur les résultats auprès des autorités et ajuster les actions à l'évolution des priorités au fil du temps.

Ainsi, il ne s'agit pas de faire doublon avec des démarches déjà existantes, notamment mises en œuvre par les services de l'OFROU, mais bien de mettre en relation des données précises au niveau cantonal avec des aménagements du réseau routier dans le but de comprendre les dysfonctionnements et de les régler.

AXE 3 : DÉVELOPPER LES RÉSEAUX

CONTOURNEMENTS DE VILLAGES

Plusieurs communes ont fait état de leurs demandes réitérées de voir se réaliser des routes d'évitement de leur cœur de village afin de diminuer les nuisances dues au trafic de transit traversant ces localités, notamment durant les heures de pointe. Ces contournements vont également dans le sens d'une amélioration de la sécurité routière dans des lieux parfois très contraints où plusieurs modes de transport doivent cohabiter.

Dans le cadre du présent plan d'actions, le canton propose une mesure visant à définir les critères en vue de juger de la pertinence de la mise à l'étude technique d'une éventuelle route de contournement.

Les critères entrant dans cette évaluation sont notamment basés sur :

- ↘ La hiérarchie du réseau routier.
- ↘ Le volume de trafic (en transit par rapport à la localité, en pointe, les niveaux de saturation, taux de poids lourds et projections).
- ↘ L'accidentologie.
- ↘ La géométrie actuelle de l'itinéraire (sentiment d'insécurité, points durs de franchissement, aménagements pour les modes doux).
- ↘ Le gain pour les transports publics.
- ↘ Les nuisances (sonores subies par les riverains, pollution, dégradation de la route)
- ↘ L'aspect environnemental des faisceaux envisagés (impacts notamment sur la faune, la flore, le paysage et l'agriculture).
- ↘ Les contraintes géométriques.
- ↘ La capacité du canton à garantir son quota de surface d'assolement à long terme.

Si l'analyse technique balayant les différents thèmes conclut au besoin du projet, le canton peut rentrer en matière sur la réalisation du contournement.

Si l'analyse technique fait apparaître une opportunité limitée du contournement ou si des contraintes techniques biaisent le rapport coût/utilité, d'autres alternatives peuvent prétendre à améliorer certains aspects des nuisances identifiées par les communes concernées. En effet, des mesures d'aménagement (maîtrise de la vitesse, marquage, signalisation,...) ou d'assainissement des nuisances peuvent prétendre répondre aux attentes des riverains et adoucir certaines tensions entre usagers. En outre, les nouvelles dispositions offertes par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, et notamment son article 7, alinéa 6, lettre c permettent dorénavant de limiter à 30km/h la vitesse sur les axes primaires et secondaires traversant les localités.

De manière prospective, l'Etat peut également garder des réserves foncières nécessaires à la réalisation d'une infrastructure en prévision d'une utilité avérée au fil du temps.

La prise en charge de la réalisation de l'éventuel ouvrage de contournement restera un point à discuter au cas par cas.

NOUVEAUX TRONÇONS DU RÉSEAU ROUTIER CANTONAL

La réalisation de plusieurs routes est aujourd'hui planifiée dans la période 2018 - 2022. Celles-ci accompagnent généralement les développements du territoire, notamment dans le cadre des grands projets ou ont vocation à améliorer l'accessibilité de secteurs du canton.

Les voiries projetées sont notamment :

- ↘ La route des Nations.
- ↘ La route d'accès Mon Idée - Communaux d'Ambilly.
- ↘ La route de Montfleury.
- ↘ La route d'accès de Bernex Nord (route des Abarois).
- ↘ Le contournement de Perly.
- ↘ Les liaisons routières de Genève-Sud.

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER

Le développement du réseau autoroutier s'appuie sur une stratégie en deux étapes :

- ↘ Horizon 2020 - 2025 : élargissement du contournement autoroutier actuel
- ↘ Horizon 2030 : réalisation du boucllement autoroutier

Dès lors, les prochaines années seront consacrées à l'approfondissement des études consacrées à la réalisation de ces développements.

En parallèle, plusieurs interventions sont prévues au niveau des jonctions autoroutières, visant à améliorer le fonctionnement des jonctions existantes, les compléter ou en créer de nouvelles. Les jonctions concernées sont :

- ↘ La jonction du Grand-Saconnex.
- ↘ La réalisation de la demi-jonction de Vernier-Canada.
- ↘ L'adaptation de la jonction de Bernex.
- ↘ Le complément de la jonction de Lancy-Sud.
- ↘ La réalisation de la jonction de Versoix.

AXE 4 : AMÉLIORER L'EXPLOITATION DU RÉSEAU

La régulation des carrefours à feux est un élément central de la mise en œuvre de la hiérarchie du réseau routier et de la nouvelle loi sur la mobilité.

En effet, au regard du coût de création de nouvelles routes, le coût inhérent à la modification du fonctionnement des feux tricolores peut paraître modeste, pour des effets importants. Ce moyen est donc à considérer comme particulièrement efficace pour mettre en œuvre une exploitation optimisée du réseau routier.

Engagée par la DGT en 2013, la réflexion globale sur la stratégie de régulation et d'exploitation des feux tricolores s'est notamment traduite par des actions récentes visant à mettre en service des feux tricolores à l'orange clignotant la nuit, à étudier et mettre en œuvre des "ondes vertes" sur certains axes du réseau routier structurant ou bien encore à engager une réflexion globale sur des fonctionnements différenciés des feux le week-end ou la nuit.

Cette réflexion se poursuivra encore sur la période 2015–2018. Ainsi, aujourd'hui, un certain nombre d'objectifs sont fixés et serviront de base à une déclinaison territoriale plus précise au niveau des carrefours à feux (voir l'action N°55 du PARR 2015–2018).

UN RÉSEAU STRUCTURANT " PRIORITAIRE "

Le premier élément de conclusion de cette démarche consiste à formaliser un réseau prioritaire pour le transport individuel motorisé, cohérent avec les espaces traversés et évitant les conflits avec le réseau de transport collectif structurant.

Les itinéraires ainsi définis doivent permettre de raccorder efficacement les secteurs du canton entre eux ainsi qu'avec le réseau autoroutier.

Ce réseau n'est pas destiné à accueillir du trafic de "grand transit", dont le lieu de circulation est l'autoroute de contournement, mais il doit rester attractif pour pouvoir capter le trafic d'agglomération. À ce titre, des aménagements ou mesures d'accompagnement visant à réduire l'attractivité du transport individuel motorisé doivent être mises en œuvre sur certains secteurs pour concentrer les flux sur ce réseau structurant.

L'amélioration du fonctionnement de ce réseau structurant est à envisager de manière conjointe aux mesures visant à réduire l'attractivité pour le transport individuel motorisé des réseaux de niveau inférieur, le tout concourant à concentrer les différents flux sur les réseaux les plus pertinents.

Mise en service de l'onde verte de la route de Vernier : une mesure "gagnant-gagnant"

Depuis la fin mars 2015, une "onde verte" a été mise en place le long de la route de Vernier. Cette nouvelle coordination des carrefours à feux vise à permettre à un véhicule roulant à vitesse constante de franchir les carrefours sans s'arrêter.

La mise en place d'un tel système se fait toujours au regard d'une analyse multicritères évaluant les gains et impacts, notamment pour l'ensemble des usagers de la voirie.

Au final, cette mesure sur la route de Vernier a permis un gain allant jusqu'à 5 minutes pour le trafic, une amélioration de la sécurité de l'axe avec la suppression de 6 interruptions de la double ligne blanche continue sur la route du Nant-d'Avril et une diminution des nuisances environnementales (bruit et air), le tout sans impact notable sur les transports publics.

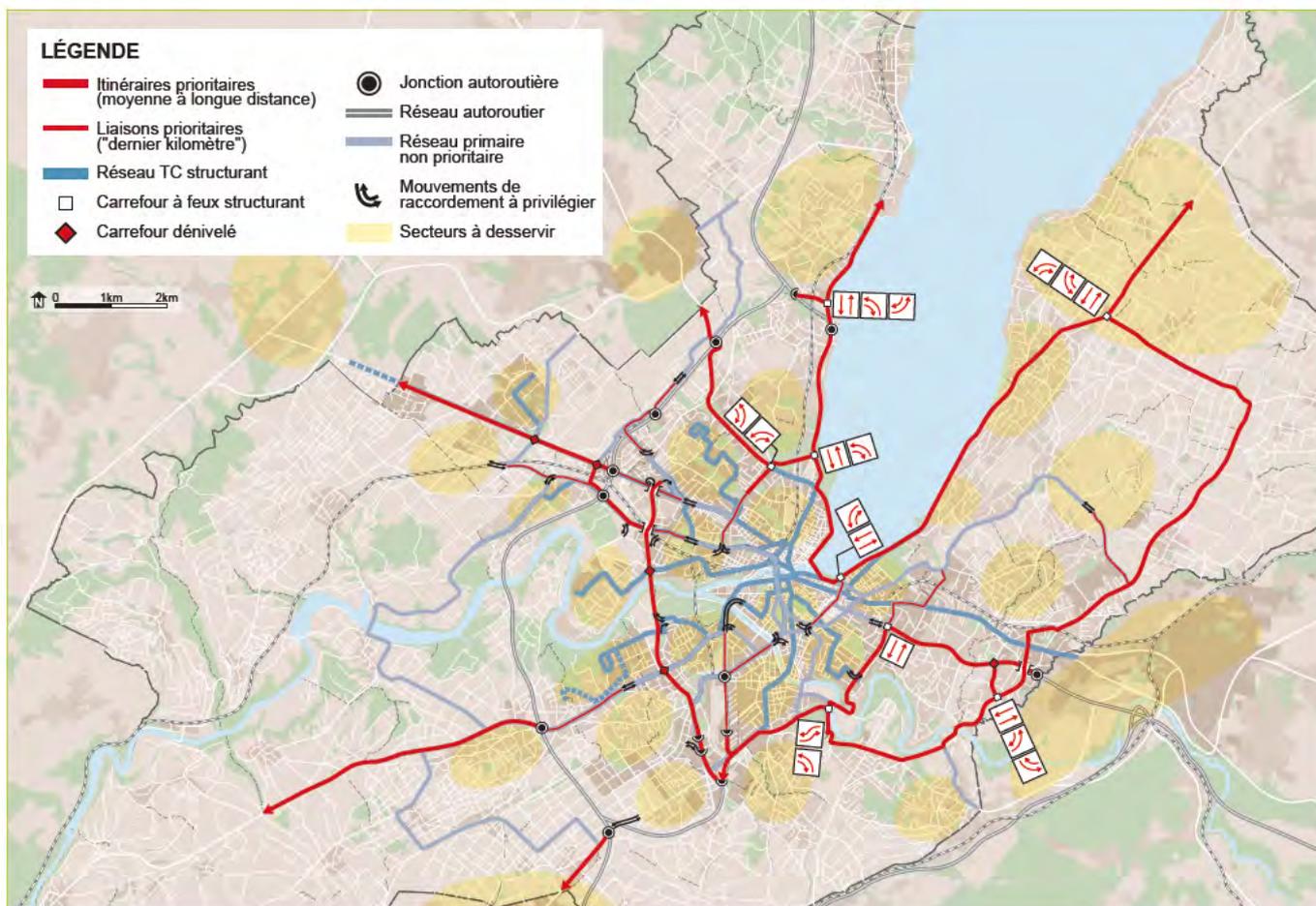


Figure 17
 Réseau routier structurant "prioritaire"
 (source : DGT)

DES OBJECTIFS MULTIMODAUX ADAPTÉS AU CONTEXTE

En complément de ce réseau structurant, des objectifs multimodaux sont définis selon le territoire traversé pour être mis en œuvre à travers le fonctionnement des carrefours à feux.

Ces objectifs encadrent les principaux paramètres fonctionnels des carrefours à feux (temps de cycle maximal, temps d'attente maximal, priorité affectée aux différents modes, etc.) tout en mettant en œuvre la hiérarchie du réseau routier et les objectifs de la nouvelle loi sur la mobilité.

Il s'agit également de développer des stratégies de fonctionnement qui tiennent compte et s'adaptent aux variations de charges de trafic au cours d'une même journée.

À terme, il s'agit de définir un outil opérationnel permettant une mise en œuvre concrète et à court terme de ces documents cadres.

Mise à niveau du fonctionnement des carrefours à feux : optimiser les moyens

La nouvelle stratégie de fonctionnement des carrefours à feux sera mise en œuvre dans le souci d'une optimisation des différentes démarches et ressources concernant la régulation. Ainsi, trois axes sont aujourd'hui prévus pour assurer son déploiement :

- ↘ Par l'intermédiaire d'une mise à niveau des carrefours les plus récents ; planifiée sur la durée de ce plan d'actions, ce premier volet doit permettre une mise à jour du fonctionnement d'environ 200 carrefours.
- ↘ En tirant parti de la rénovation des carrefours les plus vétustes : 175 carrefours doivent d'abord être rénovés avant de pouvoir prendre en charge des modes de fonctionnement plus adaptatifs et modernes.
- ↘ Par l'intermédiaire " de projets", tels que la mise en place d'ondes vertes, qui sont, en l'espèce, un bon moyen de concrétiser le " réseau structurant ".

UNE EXPLOITATION CENTRALISÉE ET COORDONNÉE DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL, CANTONAL ET COMMUNAL

Depuis le 1^{er} janvier 2008, la Confédération est compétente en matière de gestion du trafic sur les routes nationales. Elle délègue ces tâches à certains cantons si ces derniers créent une centrale régionale de gestion du trafic.

La mise en service d'une CRGT (Centrale de régulation et de gestion du trafic) vise ainsi à décentraliser au niveau cantonal l'exploitation coordonnée du réseau routier national et cantonal pour une meilleure réponse aux événements et une meilleure réactivité. Le canton a décidé de s'engager dans cette démarche avec la Confédération en avril 2012.

Le périmètre de la CRGT est le canton de Genève élargi à la jonction autoroutière de Coppet.

L'objectif principal de la CRGT est de coordonner activement les partenaires de la mobilité de l'agglomération de Genève, à terme le Grand Genève, pour minimiser les impacts sur la circulation lors d'événements prévisibles (chantier) ou imprévisibles (accident) en utilisant au mieux les infrastructures, les équipements de télématique et les ressources humaines, tant sur réseau national que sur réseau cantonal.

Concrètement, la mise en place de la CRGT s'accompagne du déploiement d'un certain nombre d'équipements sur le réseau routier pour en assurer la supervision :

- ↘ l'augmentation du nombre de capteurs sur le réseau primaire et secondaire pour :
 - mieux gérer la signalisation lumineuse en fonction des charges réelles du trafic pour fluidifier l'ensemble des réseaux de transport. Actuellement la signalisation lumineuse est adaptée selon des horaires prédéfinis en fonction des charges de trafic théoriques ;
 - délivrer aux usagers en temps réel, via Internet, applications smartphone, mais également via des panneaux à message variables ces informations afin de les orienter pour mieux exploiter le réseau routier ;
 - fournir une importante base de données à tous les acteurs de la mobilité : DGT, police et TPG notamment. Cet historique couplé aux données temps réelles permettront de définir les tendances de charges de trafic et d'anticiper les basculements d'un plan de feux à un autre tout en ouvrant la possibilité de mettre en œuvre, à plus long terme, des "systèmes experts" prévoyant les charges de trafic à venir et anticipant les fonctionnements à mettre en place.

- ↘ La mise en place de Panneaux à messages variables (PMV) en différents lieux du canton, en zone périphérique, afin d'informer les usagers de la route des conditions de circulation en aval, de la présence d'un chantier, d'une manifestation sportive ou culturelle ayant un impact sur la circulation ou la présence d'un accident.

Au-delà de l'information délivrée à l'utilisateur, il s'agit également d'un nouvel outil d'exploitation du réseau permettant de réorienter le trafic et d'optimiser ainsi l'exploitation du réseau routier, complémentaire aux applications embarquées de type GPS, qui sont loin de couvrir l'ensemble des usagers de la route.

- ↘ Obligation fédérale, l'établissement et la mise en place de plans de gestion du trafic (PGT) est rendu nécessaire pour gérer la circulation dans le cas de la fermeture d'un axe autoroutier, pour cause de chantier ou d'accident notamment. Ces PGT permettent d'adapter le fonctionnement des carrefours du réseau cantonal à ces différents incidents pour en minimiser l'impact.

AXE 5 : ACCOMPAGNER LES DÉVELOPPEMENTS

Plusieurs mesures du présent plan d'actions concernent également l'accompagnement des projets majeurs du canton. Ces mesures portent notamment sur l'accompagnement d'un projet ou d'une infrastructure de transport majeur pour en maximiser les effets ou en assurer l'accessibilité mais également sur des mesures visant à assurer l'accessibilité des projets de développement du territoire.

Sont ainsi concernés par ces mesures :

- ↘ La réalisation de CEVA et l'aménagement de ses interfaces.
- ↘ Le développement des grands projets urbains (Bernex, les Grands-Esserts, etc.).
- ↘ Les mesures d'accompagnement à la réalisation des nouveaux barreaux routiers.
- ↘ La piétonnisation du secteur Clé de Rive suite à la réalisation du parking.

SYNTHÈSE DES OBJECTIFS DÉVELOPPÉS DANS CE PLAN D' ACTIONS

Thèmes	Principaux objectifs
Fluidifier le trafic	<ul style="list-style-type: none"> Développer des solutions pour faciliter la fluidité du trafic Rendre le réseau routier plus fluide pour tous les modes de transport Réinterroger les pratiques Trouver des solutions innovantes Réduire les coûts et accélérer la mise en œuvre Concilier les attentes émises par les différents usagers Apaiser une situation encore conflictuelle en ce qui concerne les transports
Sécuriser les réseaux	<ul style="list-style-type: none"> Mener une politique coordonnée au niveau technique et des acteurs Mettre en place une démarche de fond Evaluer la mise en œuvre des aménagements Communiquer sur les résultats Ajuster les actions
Développer les réseaux	<ul style="list-style-type: none"> Evaluer la portée cantonale de nouvelles routes d'évitement de village Améliorer l'accessibilité actuelle du canton Accompagner la réalisation des Grands projets d'infrastructure de transport ou de développement Elargir l'autoroute actuelle et réaliser le bouclage autoroutier
Améliorer l'exploitation du réseau	<ul style="list-style-type: none"> Un rapport coût / utilité très favorable Améliorer la fluidité du réseau routier structurant pour y concentrer les flux Appliquer des objectifs multimodaux différenciés de performance aux carrefours à feux Mettre en place une exploitation centralisée et coordonnée des différents réseaux
Accompagner les développements	<ul style="list-style-type: none"> Accompagner les projets de développement du canton Maximiser les effets des nouveaux projets de transport Assurer l'accessibilité des nouveaux développements

5.5 PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les infrastructures de transport et le trafic routier ont des impacts sur l'environnement: nuisances dues au bruit routier : 120'000 personnes sont exposées au-delà des valeurs limites, émissions polluantes d'oxydes d'azote (40% en 2014) et de particules fines (33% en 2014), utilisation du sol, etc.

Les modifications apportées à des infrastructures existantes peuvent également être une source importante d'enjeux environnementaux. Dans ce type de cas, il convient de prendre des mesures renforcées pour limiter les atteintes dues au trafic motorisé en particulier dans des zones où les immissions de bruit et d'air dépassent les valeurs limites fixées par la Confédération (OPB et OPair); c'est le cas dans le centre-ville et dans les environs de l'aéroport. L'application de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H1 21) contribuera à diminuer la pollution de l'air due au trafic routier en particulier au centre-ville (dioxyde d'azote, particule fines). En outre, compte-tenu de la récente entrée en vigueur de la loi sur la mobilité (H1 20), précisant notamment la coordination entre politiques publiques, le Conseil d'Etat prendra en compte ces orientations dans l'actualisation du plan de mesures OPAIR actuel 2013 – 2016 pour la période 2017- 2020.

D'une manière générale, les axes et actions contribuant à maîtriser, voire à réduire le trafic individuel motorisé sont de nature à réduire les enjeux environnementaux.

Ainsi, les actions s'inscrivant dans les axes "Fluidifier le trafic" et pour partie "Améliorer l'exploitation du réseau" contribuent à réduire la consommation de carburant, les émissions de polluants atmosphériques et les nuisances sonores ; citons par exemple les actions ayant trait à la fluidité du trafic, suppression du trafic de transit au centre-ville, encouragement du covoiturage, optimisation des P+R ainsi que de développement des transports en commun, de la mobilité douce, ou de la mobilité électrique.

À contrario, certaines actions portant sur l'amélioration de l'exploitation du réseau pouvant conduire à une augmentation du trafic routier doivent comprendre des mesures pour limiter les atteintes dues au trafic motorisé. En effet, l'utilisation accrue du réseau routier ne doit pas entraîner le dépassement des valeurs limites d'immissions ni une perception de bruit plus élevée sur une route nécessitant un assainissement routier (art. 9 OPB). De plus, pour les infrastructures destinées aux transports, l'autorité ordonne que l'on prenne, pour limiter les émissions dues au trafic toutes les mesures que la technique et l'exploitation permettent et qui sont économiquement supportables (art. 18 OPair).

Le Développement des réseaux et l'accompagnement des développements concernent essentiellement des projets de grande envergure, qui présentent des enjeux environnementaux multiples (bruit, air, sol, nature, eaux, etc.). Ils requièrent une prise en compte des thématiques environnementales le plus en amont possible dans les planifications et mises en œuvre pour s'assurer de leur conformité. En effet, les émissions de bruit et d'air des nouvelles routes devront être limitées, par exemple afin de garantir le respect des valeurs de planification pour les locaux à usage sensible au bruit (art. 7 OPB).

Enfin, il convient de rappeler que cette analyse doit se faire à plusieurs échelles pour permettre de mettre en regard des impacts environnementaux locaux, les opportunités environnementales permises par le projet.

Les principaux enjeux environnementaux sont rappelés dans les fiches relatives à chacune des actions du PARR 2015-2018 (chapitre 7 du présent document).



CHAPITRE 6

ACTIONS 2015–2018

La réalisation des objectifs attachés à ce plan d'actions se décline à travers une série d'actions qui donneront lieu à des études et/ou des réalisations durant la période 2015–2018.

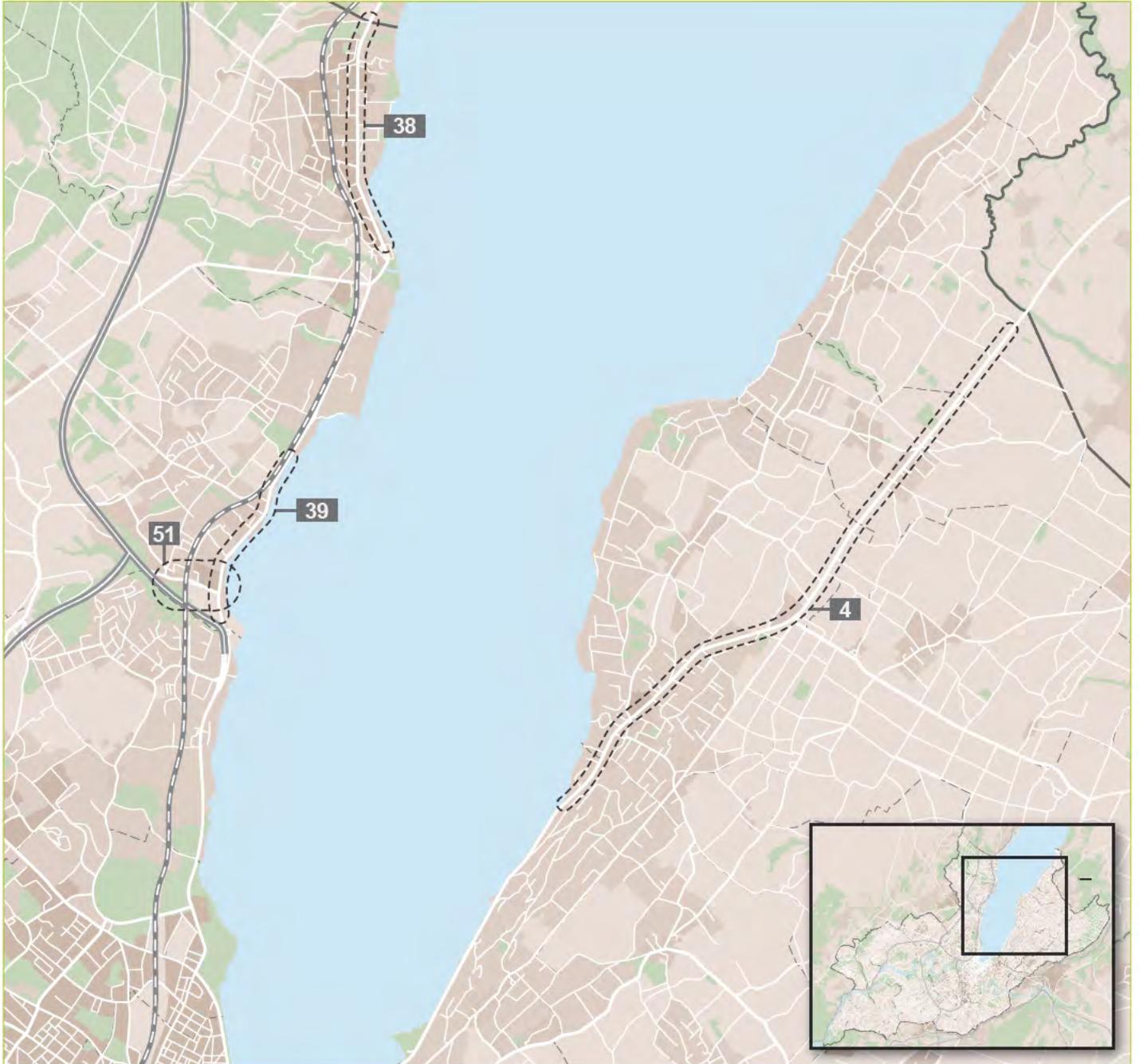
Ce plan d'actions comprend 64 mesures.

Trois types d'actions sont distingués :

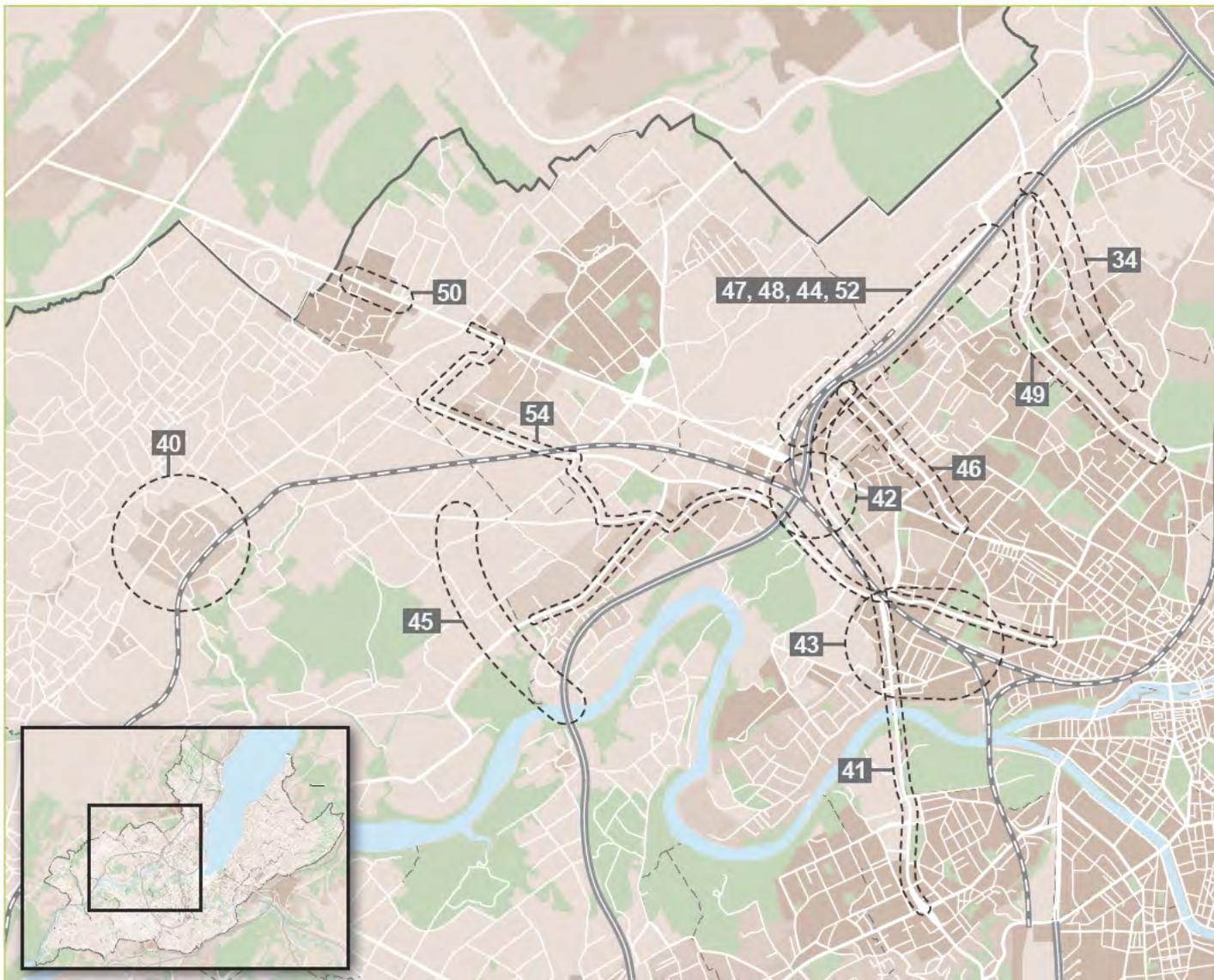
- Les actions 2015–2018 localisées : il s'agit de projets dont le périmètre est aujourd'hui clairement identifié à l'échelle d'un secteur du canton et avec un objectif de concrétisation à court terme.
- Les actions 2015–2018 transversales : il s'agit de projets portant sur l'ensemble du canton avec un objectif de concrétisation à court terme.
- Les actions en lien avec le développement du réseau autoroutier :
Il s'agit d'actions portant sur des réalisations au-delà de la période du présent plan d'actions concernant essentiellement le développement du réseau routier.

6.1 ACTIONS 2015–2018 LOCALISÉES

55 actions localisées sont prévues dans le plan d'actions du réseau routier 2015–2018. Elles sont illustrées sur les planches suivantes ; le détail du contenu de chacune de ces actions figure dans les fiches annexées au présent plan d'actions.



N°	Nom de la mesure
4	Pénétrante multimodale Corsier
38	Requalification de la traversée de Versoix (Route de Suisse)
39	Requalification de la traversée de Genthod/Bellevue (Route de Lausanne)
51	Accessibilité au P+R Tullerles



N°	Nom de la mesure
34	Route des Nations et jonction autoroutière du Grand-Saconnex
40	Amélioration de la sécurité dans la traversée de Satigny
41	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture (section aéroport - Pont-Butin)
42	Mobilité du quartier de l'Etang
43	Mobilité du quartier de la Concorde
44	Amélioration de l'accès de l'aéroport depuis et vers l'autoroute (études)
45	dDemi-jonction de Vernier Canada et route de Montfleury
46	Aménagement multimodal de l'Avenue Louis Casarī
47	Réaménagement en faveur des transports collectifs le long de la façade aéroportuaire
48	Réaménagement de l'interface TC de l'aéroport
49	Prolongement du tram des Nations au Grand-Saconnex et requalification de la route de Ferney (études)
50	Prolongement du TCMC du CERN jusqu'à Saint-Genis-Pouilly
52	P+R P47 (études)
54	Axe fort Genève - Vernier - ZIMEYSAVER



N°	Nom de la mesure
2	Aménagement du village de Chêne Bougeries
3	Requalification de la route de Chêne
5	Axe de Frontenex
6	Aménagement du quartier de la Jonction
7	Maillon routier des Communaux d'Ambilly
8	Organisation des réseaux Chêne - Malagnou - Florissant
9	Clé de Rive piétonisation du centre-ville rive gauche
10	Organisation des circulations dans le secteur de la halte de Chêne-Bourg
11	Organisation des circulations dans le secteur de la gare CEVA des Eaux-Vives
12	Organisation des circulations dans le secteur de la gare CEVA de Champel-Hôpital
13	Accessibilité à la route Blanche
35	Exploitation multimodale du "U Lacustre"
36	Requalification de l'Avenue de la Paix
53	Requalification multimodale du secteur de Cornavin



N°	Nom de la mesure
14	Douane de Bardonnex
15	Aménagement multimodal de la route des Acacias
17	Boulevard Urbain du PAV
18	Route de Veyrier, route du Stand-de-Veyrier et accessibilité au Grand Projet des Grands Esserts
19	Boulevard des Abarois et accessibilité au Grand Projet Bernex
20	Prolongement du TCOB
21	Tramway de Genève Saint-Julien et Grand Projet des Cherpines
22	Axe Avenue de la Praille - Axe Jolivet - Gavard
23	Interface CEVA Lancy - Pont-Rouge et mesures d'accompagnement
25	Interface CEVA Bachet et mesures d'accompagnement
26	Liaisons routières Genève Sud et mesures d'accompagnement
27	Chemin des Mattines
28	Chemin du pont du Centenaire
29	Complément de la jonction de Lancy Sud
30	Itinéraire Rampe du Pont-Rouge / Vieux Chêne
31	Route du Pont Butin - Aménagement multimodal du Pont de Lancy
32	Liaison transports publics Bernex - Plan-les-Ouates - Bachet
33	Fonctionnement du secteur du rondou de Carouge

6.2 ACTIONS 2015–2018 TRANSVERSALES

6 actions transversales à court terme sont prévues dans le présent plan d'actions du réseau routier. Les fiches correspondant figurent en annexe du présent document.

La majorité de celles-ci font suite à des mesures du PDRR 2011–2014 et entrent dans cette période 2015–2018 dans une période de mise en œuvre.

CONTOURNEMENT DE LOCALITÉS

Cette mesure répond à un besoin exprimé par plusieurs localités de réaliser des évitements de leur centre pour réduire le trafic de transit récurrent les traversant.

Dans le cadre de ce plan d'actions, le canton propose de mettre en œuvre une méthode d'évaluation de l'utilité des itinéraires d'évitement envisagés pour évaluer la possibilité d'entrer en matière.

ÉLABORATION ET DÉPLOIEMENT D'UN SCHÉMA DIRECTEUR DU JALONNEMENT ROUTIER

L'élaboration d'un schéma directeur du jalonnement a été engagée en 2014. Ce document qui permettra de définir quels sont les pôles à jalonner et comment les jalonner devrait être finalisé au dernier semestre 2016. Conséquence directe de ce document, une mise à jour du jalonnement aujourd'hui en place sera nécessaire. Le démarrage de ces travaux de mise à jour est prévu dès 2017.

MISE EN PLACE D'UN OBSERVATOIRE DE L'ACCIDENTOLOGIE

Cette action répond à un besoin existant au niveau du canton d'évaluer et d'analyser les accidents qui surviennent sur le réseau routier pour les comprendre et adapter les aménagements. À terme, il s'agit de mettre en place une structure pérenne de suivi associant l'ensemble des autorités et acteurs susceptibles d'intervenir sur ce sujet.

ÉLABORATION ET DÉPLOIEMENT D'UNE STRATÉGIE DE RÉGULATION DES FEUX TRICOLORS ET RÉNOVATION DES CONTRÔLEURS

Engagé en 2013, l'élaboration d'une nouvelle stratégie de régulation des feux tricolores vise à optimiser le fonctionnement des carrefours et à mettre en place concrètement la hiérarchie du réseau routier. Les objectifs-cadres sont à ce jour définis, il s'agit maintenant de les décliner sur les principaux carrefours stratégiques du canton en vue d'une mise en œuvre progressive dès 2016. Ce déploiement s'appuie également sur une rénovation des contrôleurs de carrefours les plus anciens.

DÉVELOPPER UNE PLATEFORME D'INFORMATION MULTIMODALE

L'objectif de cette démarche est de développer une évolution multimodale et multi-utilisateurs de l'actuel site info-mobilité (www.ge.ch/infomobilite) qui présente l'état de fonctionnement du réseau routier, l'occupation des parkings et les événements (chantiers, perturbations). Porté fin 2014 sur une application mobile, l'objectif est maintenant d'étoffer les contenus et d'élargir le périmètre concerné.

GESTION DU TRAFIC

L'objectif du développement de la CRGT (Centrale régionale de gestion du trafic) est de mieux coordonner les différents partenaires du canton, de l'agglomération et de la Confédération pour apporter une réponse plus efficace aux usagers en cas d'évènement prévisible ou non sur le réseau des routes nationales ou cantonales.

Une première étape visera à définir la manière dont les évènements devront être gérés par les différents partenaires à travers notamment les plans de gestion de trafic.

La seconde étape portera sur le déploiement effectif de la CGRT, tant au niveau organisationnel, qu'au niveau matériel: mise en place de panneaux à messages variables, renforcement du nombre de détecteurs de trafic pour délivrer une information plus fiable, adaptation des fonctionnements des carrefours impactés en cas d'évènement.

6.3 ACTIONS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER

3 actions spécifiques au développement du réseau autoroutier sont prévues dans ce plan d'actions du réseau routier. Leur détail figure en annexe du présent document dans les fiches y relatives.

Ces actions concernent les développements autoroutiers attendus à moyen et long terme.

NOUVELLE JONCTION AUTOROUTIÈRE DE VERSOIX

Dans le cadre du PDRR 2011–2014, une étude d'opportunité et de faisabilité a confirmé le positionnement de cette nouvelle jonction à hauteur de Versoix. Dans cette période 2015–2018, il s'agit d'une part de finaliser les discussions avec l'Office fédéral des routes pour confirmer la réalisation de cette jonction, puis de suivre les études visant à sa réalisation à moyen terme.

ÉLARGISSEMENT DE L'AUTOROUTE ENTRE COPPET ET PERLY

L'Ofrou a engagé le projet général de l'élargissement de l'autoroute courant 2014. Il s'agit ainsi, pour le Canton d'accompagner les services de la Confédération pour mener à bien les différentes études qui mèneront à l'élargissement de l'autoroute à moyen terme.

RÉALISATION DU BOUCLEMENT AUTOROUTIER

Suite à l'adoption par le Conseil d'Etat en octobre 2014 du Plan d'actions visant à réaliser le bouclage autoroutier à l'horizon 2030, une organisation de projet spécifique multi partenariale sous l'égide du Canton se met en place dès le début de 2015. Durant la période 2015–2018, il s'agira de lever les derniers points techniques sur le projet et d'en préciser certains aspects, notamment concernant l'urbanisation en rive gauche, les requalifications de voiries dans le cœur d'agglomération et le préfinancement des ouvrages.

6.4 PROGRAMMATION DES ACTIONS

PLANIFICATION DES ACTIONS

Le planning ci-après présente la réalisation prévue des études et travaux attachés aux différentes actions du plan d'actions du réseau routier 2015–2018.

N°	Nom
1	Onde verte route de Malagnou
2	Aménagement du village de Chêne Bougeries
3	Requalification de la route de Chêne
4	Pénétrante multimodale Corsier
5	Axe de Frontenex
6	Aménagement du quartier de la Jonction
7	Maillon routier des Communaux d'Ambilly
8	Organisation des réseaux Chêne - Malagnou - Florissant
9	Clé de Rive piétonisation du centre-ville Rive Gauche
10	Organisation des circulations dans le secteur de la halte de Chêne-Bourg
11	Organisation des circulations dans le secteur de la gare CEVA des Eaux-Vives
12	Organisation des circulations dans le secteur de la gare CEVA de Champel-Hôpital
13	Accessibilité à la route Blanche
14	Douane de Bardonnex
15	Aménagement multimodal de la route des Acacias
16	Onde verte route de Chancy
17	Boulevard Urbain du PAV
18	Route de Veyrier, route du Stand-de-Veyrier et accessibilité au Grand Projet des Grands Esserts
19	Boulevard des Abarois et accessibilité au Grand Projet Bernex
20	Prolongement du TCOB
21	Tramway de Genève Saint-Julien et Grand Projet des Cherpines
22	Axe Avenue de la Praille - Axe Jolivet - Gavard
23	Interface CEVA Lancy - Pont-Rouge et mesures d'accompagnement
24	Accès au quartier SOVALP
25	Interface CEVA Bachet et mesures d'accompagnement
26	Liaisons routières Genève Sud et mesures d'accompagnement
27	Chemin des Mattines
28	Chemin du pont du Centenaire
29	Complément de la jonction de Lancy Sud
30	Itinéraire Rampe du Pont-Rouge / Vieux Chêne
31	Route du Pont Butin - Aménagement multimodal du Pont de Lancy
32	Liaison transports publics Bernex - Plan-les-Ouates - Bachet
33	Fonctionnement du secteur du rondou de Carouge
34	Route des Nations et jonction autoroutière du Grand-Saconnex

N°	Nom
35	Exploitation multimodale du "U Lacustre"
36	Requalification de l'Avenue de la Paix
37	Onde verte route de Vernier
38	Requalification de la traversée de Versoix (Route de Suisse)
39	Requalification de la traversée de Genthod/Bellevue (Route de Lausanne)
40	Amélioration de la sécurité dans la traversée de Satigny
41	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture (section aéroport - Pont-Butin)
42	Mobilité du quartier de l'Etang
43	Mobilité du quartier de la Concorde
44	Amélioration de l'accès de l'aéroport depuis et vers l'autoroute (études)
45	Route de Montfleury et demi-jonction de Vernier-Canada
46	Aménagement multimodal de l'Avenue Louis Casai
47	Réaménagement en faveur des transports collectifs le long de la façade aéroportuaire
48	Réaménagement de l'interface TC de l'aéroport
49	Prolongement du tram des Nations au Grand-Saconnex et requalification de la route de Ferney (études)
50	Prolongement du TCMC du CERN jusqu'à Saint-Genis-Pouilly
51	Accessibilité au P+R Tuileries
52	Infrastructures multimodales liées au P+R P47 (études)
53	Requalification multimodale du secteur de Cornavin
54	Axe fort Genève - Vernier - ZIMEYSAVER
55	Elaboration et déploiement d'une stratégie de régulation des feux tricolores
56	Renouvellement des équipements de signalisation lumineuse
57	Mise en place d'un observatoire de l'accidentologie
58	Développer une plateforme d'information multimodale
59	Développement d'une centrale régionale de gestion du trafic (CRGT)
60	Elaboration et déploiement d'un Schéma directeur du Jalonnement routier
61	Création de routes d'évitement de village
62	Jonction autoroutière de Versoix
63	Elargissement de l'autoroute entre Coppet et Perly
64	Réalisation du boucllement autoroutier

SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau suivant présente la synthèse des sources de financement de chacune des mesures.

La dépose de ce plan d'actions au Grand Conseil sera accompagné d'un projet de loi ad-hoc relatif au financement de certaines de ses mesures.

Les financements considérés dans la synthèse ci-après sont :

Pour les financements cantonaux :

- ↘ Financements inscrits au projet d'agglomération (1, 2 ou 3 - en préparation). Il s'agit alors d'un financement canton - Confédération réglé par la H1 70.
- ↘ Financement d'axes de transports publics, inscrits dans la H1 50.
- ↘ Financement via un projet de loi spécifique.
- ↘ Financement sur les budgets courants de la DGT et/ou de la DGGC.
- ↘ Financement par l'intermédiaire d'un projet de loi nouveau devant accompagner le présent plan d'actions.

Pour les financements non cantonaux :

- ↘ Financements communaux.
- ↘ Financements de l'Office fédéral des routes (projets touchant les routes nationales).
- ↘ Autres financeurs (CFF, Fondation des parkings, FTI, privés, etc.).

N°	Nom de la mesure
1	Onde verte route de Malagnou
2	Aménagement du village de Chêne Bougeries
3	Requalification de la route de Chêne
4	Pénétrante multimodale Corsier
5	Axe de Frontenex
6	Aménagement du quartier de la Jonction
7	Maillon routier des Communaux d'Ambilly
8	Organisation des réseaux Chêne - Malagnou - Florissant
9	Clé de Rive piétonisation du centre-ville rive gauche
10	Organisation des circulations dans le secteur de la halte de Chêne-Bourg
11	Organisation des circulations dans le secteur de la gare CEVA des Eaux-Vives
12	Organisation des circulations dans le secteur de la gare CEVA de Champel-Hôpital
13	Accessibilité à la route Blanche
14	Douane de Bardonnex
15	Aménagement multimodal de la route des Acacias
16	Onde verte route de Chancy
17	Boulevard Urbain du PAV
18	Route de Veyrier, route du Stand-de-Veyrier et accessibilité au Grand Projet des Grands Esserts
19	Boulevard des Abarois et accessibilité au Grand Projet Bernex
20	Prolongement du TCOB
21	Tramway de Genève Saint-Julien et Grand Projet des Cherpines
22	Axe Avenue de la Praille - Axe Jolivet - Gavard
23	Interface CEVA Lancy - Pont-Rouge et mesures d'accompagnement
24	Accès au quartier SOVALP
25	Interface CEVA Bachet et mesures d'accompagnement

SOURCES DE FINANCEMENT							
Financements cantonaux					Financements non cantonaux		
H1 70 (PA1, 2, 3)	H1 50	PL spécifique au projet	Budget courant	Nouveau PL à déposer	Communes	OFROU	Autres
			X				
			X		X		
X					X		
X					X		
X	X				X		
			X		X		
X		X					
			X		X		
			X				X
X					X		X
X					X		
			X		X		
			X			X	
			X		X		
	X				X		
X	X				X		
X							
	X						
	X						
X		X			X		
X		X					
		X			X		
	X	X			X		

N°	Nom de la mesure
26	Liaisons routières Genève Sud et mesures d'accompagnement
27	Chemin des Mattines
28	Chemin du pont du Centenaire
29	Complément de la jonction de Lancy Sud
30	Itinéraire Rampe du Pont-Rouge / Vieux Chêne
31	Route du Pont Butin - Aménagement multimodal du Pont de Lancy
32	Liaison transport publics Bernex - Plan-les-Ouates - Bachet
33	Fonctionnement du secteur du rondou de Carouge
34	Route des Nations et jonction autoroutière du Grand-Saconnex
35	Exploitation multimodale du "U Lacustre"
36	Requalification de l'Avenue de la Paix
37	Onde verte route de Vernier
38	Requalification de la traversée de Versoix (Route de Suisse)
39	Requalification de la traversée de Genthod/Bellevue (Route de Lausanne)
40	Amélioration de la sécurité dans la traversée de Satigny
41	Axe fort TC Tangentiel moyenne ceinture (section aéroport - Pont-Butin)
42	Mobilité du quartier de l'Etang
43	Mobilité du quartier de la Concorde
44	Amélioration de l'accès de l'aéroport depuis et vers l'autoroute (études)
45	Route de Montfleury et demi-jonction de Vernier-Canada
46	Aménagement multimodal de l'Avenue Louis Casai
47	Réaménagement en faveur des transports collectifs le long de la façade aéroportuaire
48	Réaménagement de l'interface TC de l'aéroport
49	Prolongement du tram des Nations au Grand-Saconnex et requalification de la route de Ferney (études)
50	Prolongement du TCMC du CERN jusqu'à Saint-Genis-Pouilly
51	Accessibilité au P+R Tuileries
52	Infrastructures multimodales liées au P+R P47 (études)
53	Requalification multimodale du secteur de Cornavin
54	Axe fort Genève - Vernier - ZIMEYSAVER
55	Elaboration et déploiement d'une stratégie de régulation des feux tricolores
56	Renouvellement des équipements de signalisation lumineuse
57	Mise en place d'un observatoire de l'accidentologie
58	Développer une plateforme d'information multimodale
59	Développement d'une centrale régionale de gestion du trafic (CRGT)
60	Elaboration et déploiement d'un Schéma directeur du Jalonnement routier
61	Création de routes d'évitement de village
62	Jonction autoroutière de Versoix
63	Elargissement de l'autoroute entre Coppet et Perly
64	Réalisation du boucllement autoroutier

SOURCES DE FINANCEMENT							
Financements cantonaux					Financements non cantonaux		
H1 70 (PA1, 2, 3)	H1 50	PL spécifique au projet	Budget courant	Nouveau PL à déposer	Communes	OFROU	Autres
		X					
		X					
			X		X		
		X				X	
X			X		X		
X					X		
					X		
X			X		X	X	
			X		X		
			X		X		
X					X		
X			X		X		
X					X		X
X		X			X		X
X					X		X
		X				X	
		X			X	X	X
	X				X		
			X				X
	X					X	X
X	X				X		
X	X						X
			X				
			X				X
X					X		
	X				X		X
			X	X			
			X				
							X
				X		X	
			X	X			
		X				X	
						X	
		X				X*	

* Action N°64 – Réalisation du bouclage autoroutier :
le Financement par la Confédération est à envisager dans le cadre d'un préfinancement cantonal des infrastructures tel que décrit dans le plan d'actions du Conseil d'Etat.



GENEVE-PLACE

14 BERNEX

STPG transports publics genevois

745

HESS



CHAPITRE 7

FICHES ACTIONS 2015–2018

Les fiches présentées ci-après détaillent les 64 actions constituant ce plan d'actions du réseau routier.

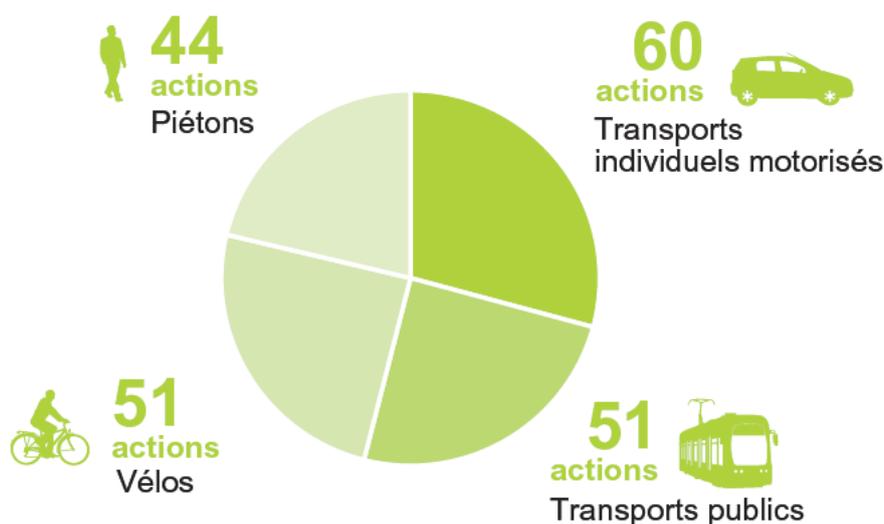
Les fiches visent à indiquer les principales informations relatives aux projets :

- ↘ Description et objectif
- ↘ Principaux enjeux
- ↘ Planification et principes de financement

La plupart de ces actions sont multimodales et proposent des aménagements concernant plusieurs modes de transport.

Ainsi,

- ↘ Les transports individuels motorisés sont concernés par 60 actions
- ↘ les transports publics sont concernés par 51 actions
- ↘ Les vélos sont concernés par 51 actions
- ↘ Les piétons sont concernés par 44 actions



CATEGORISATION DES ACTIONS

L'ensemble des actions figurant dans le présent plan sont déjà le résultat d'une priorisation. Cependant, il est possible de catégoriser et de classer ces actions déjà prioritaires au regard des 5 axes développés dans le chapitre 5 de ce document en retenant en premier lieu les actions ayant une visée plus opérationnelle, puis celles liées aux développements.

GRUPE D'ACTIONS N° 1

FLUIDIFIER LE TRAFIC ET AMÉLIORER L'EXPLOITATION DU RÉSEAU

Ce premier groupe rassemble 44 actions concrètes visant à améliorer le fonctionnement du réseau routier.

- ↘ Action N°1 Onde verte route de Malagnou
- ↘ Action N°2 Aménagement du village de Chêne Bougeries
- ↘ Action N°3 Requalification de la route de Chêne
- ↘ Action N°4 Pénétrante multimodale Corsier
- ↘ Action N°6 Aménagement du quartier de la Jonction
- ↘ Action N°8 Organisation des réseaux Chêne - Malagnou - Florissant
- ↘ Action N°9 Clé de Rive piétonisation du centre-ville rive gauche
- ↘ Action N°10 Organisation des circulations dans le secteur de la halte de Chêne-Bourg
- ↘ Action N°13 Accessibilité à la route Blanche
- ↘ Action N°14 Douane de Bardonnex
- ↘ Action N°15 Aménagement multimodal de la route des Acacias
- ↘ Action N°16 Onde verte route de Chancy
- ↘ Action N°18 Route de Veyrier, route du Stand-de-Veyrier et accessibilité au Grand Projet des Grands Esserts
- ↘ Action N°19 Boulevard des Abarois et accessibilité au Grand Projet Bernex
- ↘ Action N°22 Axe Avenue de la Praille - Axe Jolivet - Gavard
- ↘ Action N°24 Accès au quartier SOVALP
- ↘ Action N°26 Liaisons routières Genève Sud et mesures d'accompagnement
- ↘ Action N°27 Chemin des Mattines
- ↘ Action N°28 Chemin du pont du Centenaire
- ↘ Action N°30 Itinéraire Rampe du Pont-Rouge / Vieux Chêne
- ↘ Action N°31 Route du Pont Butin - Aménagement multimodal du Pont de Lancy
- ↘ Action N°33 Fonctionnement du secteur du rondou de Carouge
- ↘ Action N°34 Route des Nations et jonction autoroutière du Grand-Saconnex
- ↘ Action N°35 Exploitation multimodale du "U Lacustre"
- ↘ Action N°36 Requalification de l'Avenue de la Paix
- ↘ Action N°37 Onde verte route de Vernier
- ↘ Action N°38 Requalification de la traversée de Versoix (Route de Suisse)
- ↘ Action N°39 Requalification de la traversée de Genthod/Bellevue (Route de Lausanne)
- ↘ Action N°41 Axe fort TC Tangentiel moyenne ceinture (section aéroport - Pont-Butin)
- ↘ Action N°42 Mobilité du quartier de l'Etang
- ↘ Action N°44 Amélioration de l'accès de l'aéroport depuis et vers l'autoroute (études)
- ↘ Action N°45 Route de Montfleury et demi-jonction de Vernier-Canada
- ↘ Action N°46 Aménagement multimodal de l'Avenue Louis Casai
- ↘ Action N°47 Réaménagement en faveur des transports collectifs le long de la façade aéroportuaire

- ↘ Action N°48 Réaménagement de l'interface TC de l'aéroport
- ↘ Action N°51 Accessibilité au P+R Tuileries
- ↘ Action N°52 Infrastructures multimodales liées au P+R P47 (études)
- ↘ Action N°53 Requalification multimodale du secteur de Cornavin (études)
- ↘ Action N°54 Axe fort Genève - Vernier - ZIMEYSAVER
- ↘ Action N°55 Élaboration et déploiement d'une stratégie de régulation des feux tricolores
- ↘ Action N°56 Renouvellement des équipements de signalisation lumineuse
- ↘ Action N°58 Développer une plateforme d'information multimodale
- ↘ Action N°59 Développement d'une centrale régionale de gestion du trafic
- ↘ Action N°60 Élaboration et déploiement d'un Schéma directeur du Jalonnement routier
- ↘ Action N°62 Jonction autoroutière de Versoix
- ↘ Action N°63 Élargissement de l'autoroute entre Coppet et Perly

GROUPE D'ACTIONS N° 2 ACCOMPAGNER LES GRANDS PROJETS

Ce second groupe rassemble 12 actions qui accompagnent les grands projets de développement du Canton.

- ↘ Action N°5 Axe de Frontenex
- ↘ Action N°7 Maillon routier des Communaux d'Ambilly
- ↘ Action N°11 Organisation des circulations dans le secteur de la gare CEVA des Eaux-Vives
- ↘ Action N°12 Organisation des circulations dans le secteur de la gare CEVA de Champel-Hôpital
- ↘ Action N°17 Boulevard Urbain du PAV
- ↘ Action N°21 Tramway de Genève Saint-Julien et Grand Projet des Cherpines
- ↘ Action N°23 Interface CEVA Lancy - Pont-Rouge et mesures d'accompagnement
- ↘ Action N°25 Interface CEVA Bachet et mesures d'accompagnement
- ↘ Action N°29 Complément de la jonction de Lancy Sud
- ↘ Action N°32 Liaison transports publics Bernex - Plan-les-Ouates - Bachet
- ↘ Action N°43 Mobilité du quartier de la Concorde

GROUPE D'ACTIONS N° 3 DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES

Ce troisième groupe rassemble 4 actions qui portent sur des projets de nouvelles infrastructures.

- ↘ Action N°20 Prolongement du TCOB
- ↘ Action N°49 Prolongement du tram des Nations au Grand-Saconnex et requalification de la route de Ferney (études)
- ↘ Action N°50 Prolongement du TCMC du CERN jusqu'à Saint-Genis-Pouilly
- ↘ Action N°61 Création de routes d'évitement de village

GROUPE D'ACTIONS N° 4 SÉCURISER LES RÉSEAUX

Ce dernier groupe rassemble 2 actions restantes qui visent à l'amélioration de la sécurité des aménagements.

- ↘ Action N°40 Amélioration de la sécurité dans la traversée de Satigny
- ↘ Action N°57 Mise en place d'un observatoire de l'accidentologie



ACTION PARR 2015–2018 N°1 : ONDE-VERTE ROUTE DE MALAGNOU

DESCRIPTION DE L'ACTION

Cette mesure consiste à optimiser le fonctionnement actuel des carrefours à feux le long de l'axe de la route de Malagnou en recherchant une meilleure fluidité pour la circulation du trafic routier.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Optimiser le fonctionnement des carrefours à feux dans une logique d'onde verte
- ↘ Améliorer la fluidité du trafic routier
- ↘ Suppression des "tourne-à-gauche" privés

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES	RÉALISATION	RÉALISATION			RÉALISATION
Section 1	Section 2	Section 3			

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: 150'000 F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton

FINANCEMENT

- ↘ Canton

FLUIDIFIER LE TRAFIC

SÉCURISER LES RÉSEAUX

AMÉLIORER L'EXPLOITATION

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°2: AMÉNAGEMENT DU VILLAGE DE CHÊNE-BOUGERIES

DESCRIPTION DE L'ACTION

Redistribution de l'espace rue pour une meilleure cohabitation des différents modes de transport.

- ✔ Suppression du stationnement
- ✔ Repositionnement de l'arrêt de tram
- ✔ Insertion d'une bande cyclable dans le sens entrée de ville

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ✔ Sécuriser les cycles
- ✔ Améliorer la progression du tram
- ✔ Fluidifier le trafic automobile

ACTIONS LIÉES

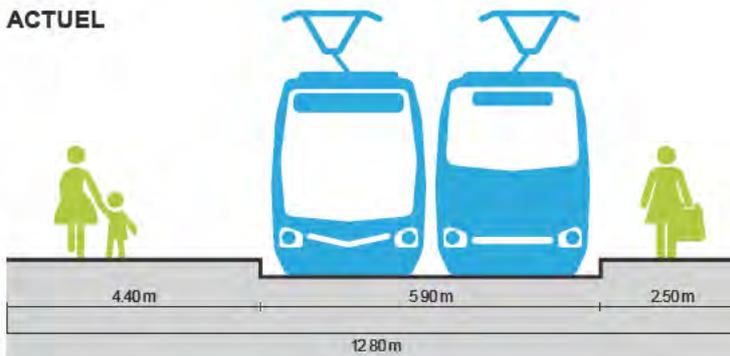
- ✔ PATC
- ✔ OPB
- ✔ Plan de site village de Chêne-Bougeries

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

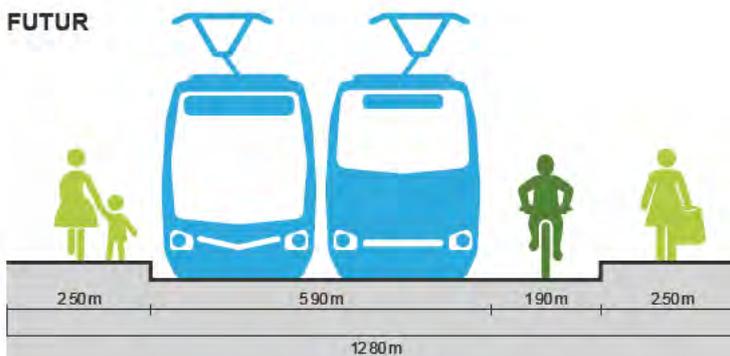
- ✔ bruit, air, patrimoine arboré, espace public



ACTUEL



FUTUR



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- ✔ Opportunité
- ✔ Faisabilité
- ✔ Avant-projet
- ✔ Projet
- ✔ Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
	ÉTUDES		RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- ✔ ÉTUDE: 75'000 F
- ✔ RÉALISATION: à déterminer à l'issue des études

PORTEUR DE L'ACTION

- ✔ Canton (DGT, DGGC)

PARTENAIRES

- ✔ Commune de Chêne-Bougeries
- ✔ DGGC
- ✔ OU
- ✔ TPG

FINANCEMENT

- ✔ Canton
- ✔ Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°3 : REQUALIFICATION DE LA ROUTE DE CHÊNE

DESCRIPTION DE L'ACTION

Repositionnement des arrêts de tram avec adaptation des distances entre arrêts.

Sécurisation du site tram avec des franchissements moins nombreux qu'aujourd'hui.

Amélioration des conditions de circulation tous modes dans le village de Chêne-Bougeries.

OBJECTIFS DE L'ACTION

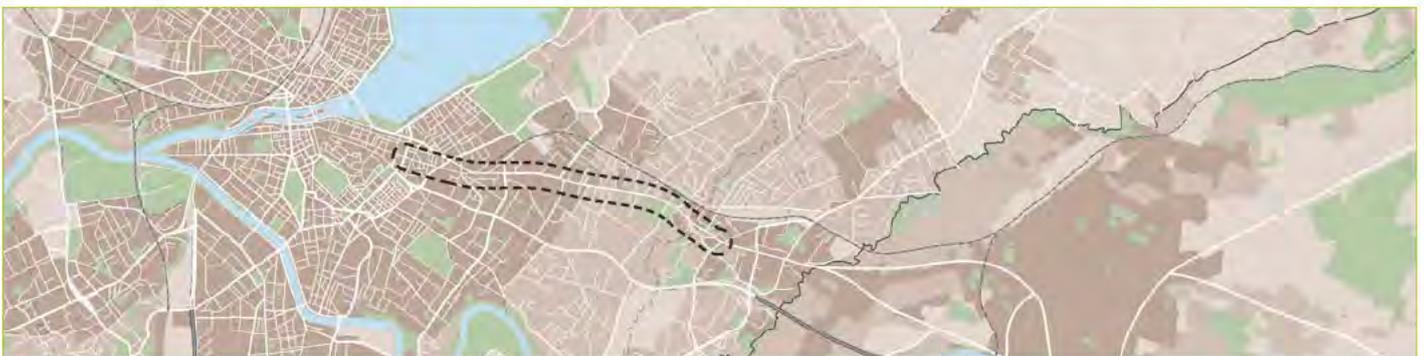
- ↘ Améliorer la progression du tram.
- ↘ Sécuriser les cycles.
- ↘ Améliorer la cohérence du réseau routier

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré, étude d'impact sur l'environnement

ACTIONS LIÉES

- ↘ PATC
- ↘ Desserte des interfaces CEVA de Chêne-Bourg et Eaux-Vives
- ↘ PAMD Maillage mobilité douce des Trois Chênes
- ↘ Grand Projet Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries
- ↘ Mesure OPB
- ↘ PA II (mes. 36.1.17)



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
			ÉTUDES	RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDES: 600'000 F
- ↘ RÉALISATION: 4.6 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT)

PARTENAIRES

- ↘ Communes de Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries et Genève
- ↘ DGGC
- ↘ OU

FINANCEMENT

- ↘ Confédération (OPB)
- ↘ Canton (H1 70)
- ↘ Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°4 : PÉNÉTRANTE CORSIER

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mettre les aménagements voies bus et cyclables aux normes.

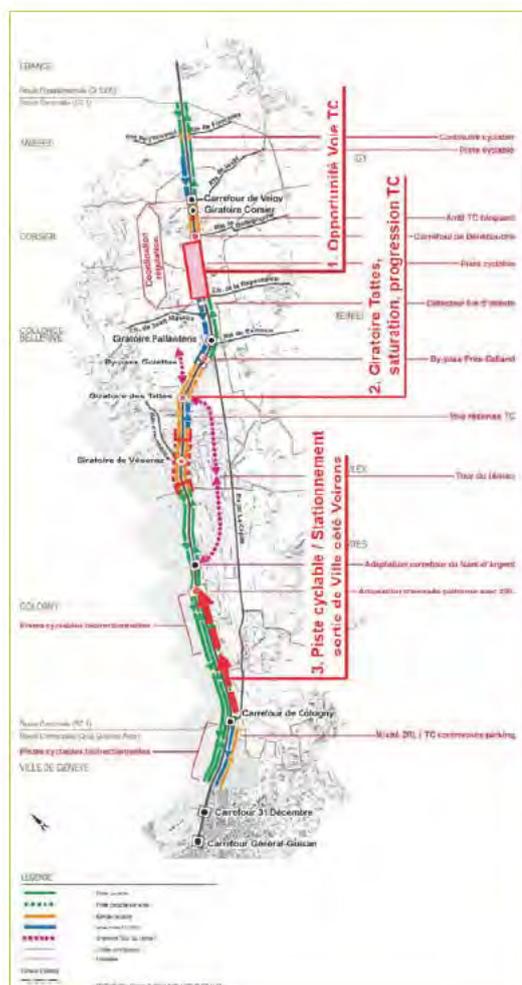
Evaluer l'intérêt d'une gestion avec des feux du giratoire de la Pallanterie (nœud du système).

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Favoriser l'utilisation du réseau primaire (route de Thonon)
- ↘ Mettre en place des mesures d'accompagnement en faveur des transports collectifs et des modes doux.
- ↘ Sécuriser les traversées piétonnes.

ACTIONS LIÉES

- ↘ V Com
- ↘ Axe 1 PDMD
- ↘ PA II (16.26 et 30.5)



AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré, forêt



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES		RÉALISATION				

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: 200'000 F
- ↘ RÉALISATION: 3 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT)

PARTENAIRES

- ↘ Communes de Corsier, Meinier, Anières, Coligny et Collonge-Bellerive
- ↘ DGGC

FINANCEMENT

- ↘ Canton (H1 70)
- ↘ Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°5 : AXE DE FRONTENEX

DESCRIPTION DE L'ACTION

En accompagnement de la mise en place d'une ligne de trolleybus performante entre la gare des Eaux-Vives et les Communaux d'Ambilly, requalification complète de l'espace rue pour une sécurisation de tous les modes.

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, patrimoine arboré, espace public, étude d'impact sur l'environnement

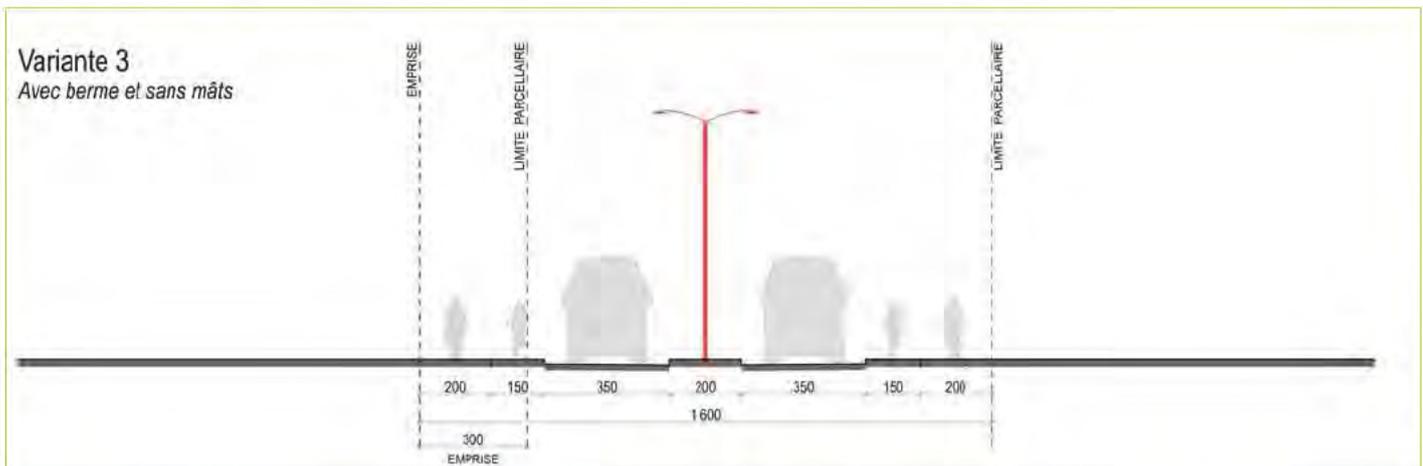
OBJECTIFS DE L'ACTION

Réaménager l'axe de Frontenex pour

- Mettre en place une ligne TC jusqu'aux Communaux d'Ambilly,
- Absorber une partie du trafic futur lié au développement des Communaux d'Ambilly et des nouveaux PLQ le long de l'axe
- Créer un itinéraire continu et sécurisé pour les cycles,
- Intégrer la possibilité d'une exploitation en TOSA

ACTIONS LIÉES

- Mesures 36.3.2 (PA1) et 36.3.8 (PA2)
- Mesure PARR N°7



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES		PROCÉ- DURES		RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE:
2.5 mio F
- RÉALISATION:
47 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT)

PARTENAIRES

- Communes de Cologny, Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries, Thônex et Genève
- DGGC, OU, DGNP, DGE,
- TPG

FINANCEMENT

- Canton (H1 50 et H1 70)
- Communes
- FIE

SÉCURISER LES RÉSEAUX

AMÉLIORER L'EXPLOITATION

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°6 : AMÉNAGEMENT DU QUARTIER DE LA JONCTION

DESCRIPTION DE L'ACTION

Suite à la mise en place du TCOB, il s'agit d'adapter le schéma de circulation et la hiérarchie du réseau routier en conséquence à travers des mesures portant sur :

- ↘ La gestion des feux tricolores
- ↘ Le développement de zones 30
- ↘ Des mesures de gestion visant à canaliser le trafic
- ↘ L'introduction de mouvements nouveaux à certains carrefours.



OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Favoriser la progression des transports publics
- ↘ Organiser l'accessibilité TIM au quartier
- ↘ Améliorer la sécurité des modes doux

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré, forêt



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↘ **ÉTUDE :**
de 50'000 F à 500'000F
selon la nature des
mesures
- ↘ **RÉALISATION :**
à déterminer

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT)
- ↘ Ville de Genève

PARTENAIRES

- ↘ TPG
- ↘ Associations de quartier

FINANCEMENT

- ↘ Canton
- ↘ Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°7 : MAILLON ROUTIER DES COMMUNAUX D'AMBILLY

DESCRIPTION DE L'ACTION

Permettre d'accéder au futur quartier des Communaux d'Ambilly tout en limitant le trafic de transit. Intégration d'un site propre pour assurer une bonne progression du trolleybus.

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ▾ bruit, air, patrimoine arboré, forêt, milieux naturels, étude d'impact sur l'environnement



OBJECTIFS DE L'ACTION

- ▾ Réaliser un nouvel axe pour connecter le nouveau quartier des Communaux d'Ambilly au réseau routier principal (route de Jussy) et à l'axe de Frontenex. Aménagement de voies bus et de pistes cyclables.

ACTIONS LIÉES

- ▾ Axe de Frontenex
- ▾ PLQ Communaux d'Ambilly
- ▾ Mesures d'accompagnement pour la progression des TP et la gestion du trafic
- ▾ Mesure PARR N°5



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
			PROCÉDURES	RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

- ▾ ÉTUDE : à déterminer
- ▾ RÉALISATION : 24 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ▾ Canton (DGGC)

PARTENAIRES

- ▾ DGT
- ▾ DALE
- ▾ Commune de Thônex

FINANCEMENT

- ▾ Canton (H 1 70, PL spécifique)

AMÉLIORER L'EXPLOITATION

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°8 : ORGANISATION DES RÉSEAUX CHÊNE - MALAGNOU - FLORISSANT

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mettre en œuvre les mesures permettant de :

- ↘ garantir la capacité de la route de Malagnou pour les TIM
- ↘ développer les aménagements en faveur des transports collectifs
- ↘ compléter les aménagements cyclables
- ↘ affirmer le rôle de pénétrante TC de la route de Chêne

Cette démarche a été initiée par le canton en 2014 et doit être précisée par des réflexions sectorielles canton-communes

OBJECTIFS DE L'ACTION

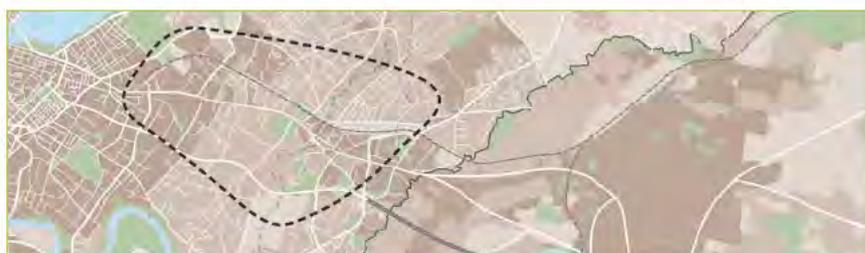
- ↘ Requalifier la route de Malagnou en affirmant son rôle de pénétrante multimodale d'agglomération.
- ↘ Améliorer la cohérence de la hiérarchie du réseau routier, en particulier dans les secteurs de Chêne-Bourg et de Thônex

ACTIONS LIÉES

- ↘ Hiérarchie du réseau routier
- ↘ Onde verte sur Malagnou
- ↘ Route Blanche
- ↘ Route de Chêne
- ↘ Rénovation du pont de sous-Moulin

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES					

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE : 85'000 F
- ↘ RÉALISATION : à définir à l'issue des études

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT)

PARTENAIRES

- ↘ DGGC
- ↘ Communes de Thônex, Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries et Genève

FINANCEMENT

- ↘ Canton
- ↘ Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°9 : CLÉ DE RIVE - PIÉTONISATION DU CENTRE-VILLE RIVE GAUCHE

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Aménager des espaces publics de qualité en lien avec la stratégie de piétonisation des rues basses
- Relocaliser le marché de Rive
- Améliorer le fonctionnement du pôle d'échange multimodal
- Améliorer les liaisons douces interquartier (Bastions / Jardin Anglais)

OBJECTIFS DE L'ACTION

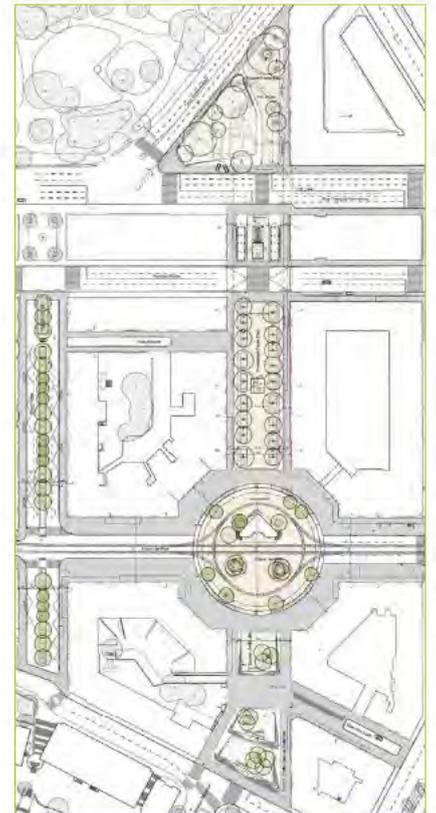
- Étendre la zone piétonne en lien avec la création du parking Clé-de-Rive et revaloriser l'espace public pour les mobilités douces
- Limiter les conflits TIM/TC et prioriser les axes TC
- Offrir des espaces publics de qualité

ACTIONS LIÉES

- Réalisation du parking Clé-de-Rive

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, patrimoine arboré, personnes à mobilité réduite, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Concours
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES ET PROCÉDURES			RÉALISATION à déterminer		

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE : à déterminer
- RÉALISATION : à déterminer

PORTEUR DE L'ACTION

- Ville de Genève

PARTENAIRES

- DGT
- TPG
- DARES
- Promoteurs du parking

FINANCEMENT

- Ville de Genève
- Privés (parking Clé-de-Rive SA)

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°10 : ORGANISATION DES CIRCULATIONS DANS LE SECTEUR DE LA HALTE DE CHÊNE-BOURG

DESCRIPTION DE L'ACTION

Adaptation de la hiérarchie du réseau routier avec inscription de l'itinéraire chemin de la Mousse – chemin de la Gravière – avenue Jacquier dans le réseau primaire.

Adaptation du schéma de circulation autour de la halte CEVA de manière à limiter le trafic de transit et à faciliter l'accessibilité au parking.

Restructuration de la desserte TC en rabattement sur la halte CEVA.

Cette réflexion devra également porter sur l'offre taxis.

OBJECTIFS DE L'ACTION

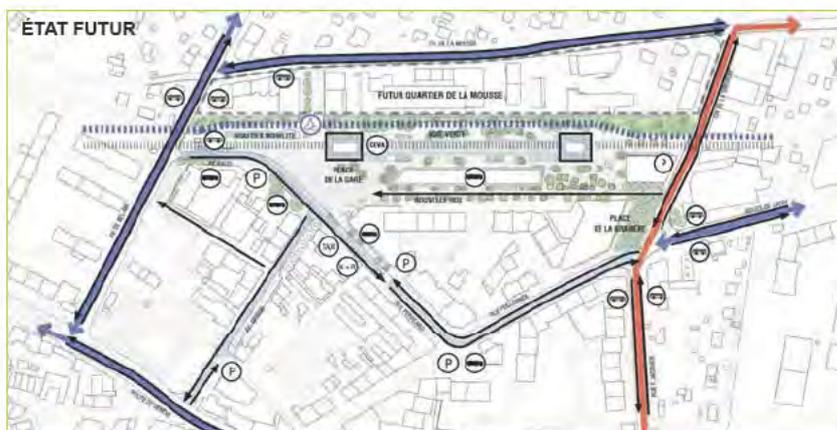
- Améliorer l'accessibilité tous modes à la halte CEVA
- Accompagner le développement urbain du secteur
- Améliorer la cohérence du réseau routier

ACTIONS LIÉES

- PATC Desserte de l'interface CEVA de Chêne-Bourg
- PAMD Maillage mobilité douce des Trois Chênes

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, personnes à mobilité réduite



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES		PROCÉDURES					
				RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDES : à déterminer
- RÉALISATION : 1.1 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT) / DGGC

PARTENAIRES

- Communes de Chêne-Bourg et Thônex
- OU
- TPG
- CFF

FINANCEMENT

- Canton (PL spécifique)
- Commune de Chêne-Bourg
- CFF

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°11 : ORGANISATION DES CIRCULATIONS DANS LE SECTEUR DE LA GARE CEVA DES EAUX-VIVES

DESCRIPTION DE L'ACTION

Adaptater et mettre en oeuvre le schéma de circulation autour de la gare CEVA (adaptation de la hiérarchie du réseau routier en conséquence, réaménagement de l'av. de la Gare des Eaux-Vives et du barreau Franck-Thomas).

Organiser l'accessibilité aux parkings.

Réalisation du pôle d'échange transports publics (tram route de Chêne, bus et car place de la gare). Cette réflexion devra également porter sur l'offre taxis.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Assurer l'accessibilité tous modes à la halte CEVA
- ↘ Accompagner le développement urbain du secteur
- ↘ Améliorer la cohérence du réseau routier

ACTIONS LIÉES

- ↘ Mesure 5 PARR: Axe de Frontenex
- ↘ Mesure 2 PAMD: Voie verte

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré, personnes à mobilité réduite



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2014	2015	2016	2017	2018	2019
ÉTUDES et PROCEDURES					
RÉALISATION					

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: à déterminer
- ↘ RÉALISATION: 1.5 mio F (régulation)

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ COMOGEV

PARTENAIRES

- ↘ Ville de Genève
- ↘ DALE (OU)
- ↘ DGT
- ↘ TPG
- ↘ Fondation des Parkings

FINANCEMENT

- ↘ H1 70
- ↘ Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°12 : ORGANISATION DES CIRCULATIONS DANS LE SECTEUR DE LA HALTE CEVA CHAMPEL-HÔPITAL

DESCRIPTION DE L'ACTION

Adaptation du schéma de circulation autour de la halte.
Réaménagement des rues concernées (av.de Champel, Lombard-Roseaie, Michel Servet, Av.Alfred Bertrand, etc.) et réalisation du tunnel piétonnier Champel-Hôpital
Aménagement des Pôles d'échange bus-RER sur l'avenue de Champel et l'av.de la Roseaie.
Cette réflexion devra également porter sur l'offre taxis.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Améliorer l'accessibilité tous modes à la halte CEVA
- ↘ Améliorer la cohérence du réseau routier

ACTIONS LIÉES

- ↘ Mesure 1 : Tunnel piétonnier Champel-Hôpital (DGGC)
- ↘ Mesure 18 PARR : BHNS Veyrier Champel

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré, personnes à mobilité réduite



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2014	2015	2016	2017	2018	2019
	ÉTUDES	PROCÉDURES		RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE : à déterminer
- ↘ RÉALISATION : 100'000 F (régulation)

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Ville de Genève

PARTENAIRES

- ↘ DALE (OU)
- ↘ TPG

FINANCEMENT

- ↘ Ville de Genève
- ↘ Canton (feux de signalisation)



ACTION PARR 2015–2018 N°13 : ACCESSIBILITÉ À LA ROUTE BLANCHE

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'avenue de Thônex et la route Blanche ne sont pas connectées, ce qui contraint à assurer les échanges entre la route Blanche et le réseau primaire des Trois-Chênes par le Sud de la route de Sous-Moulin à travers un quartier de villas. Une nouvelle connexion permettrait :

- ↘ d'offrir un accès direct à la route Blanche depuis le réseau primaire des Trois Chênes.
- ↘ de mettre en place les conditions d'un report du trafic des réseaux secondaires et de quartier vers le réseau primaire.

En outre, l'opportunité et la faisabilité de l'élargissement de la route de Thônex sont confirmées ; les moyens de mise en œuvre restent à définir.

OBJECTIFS DE L'ACTION

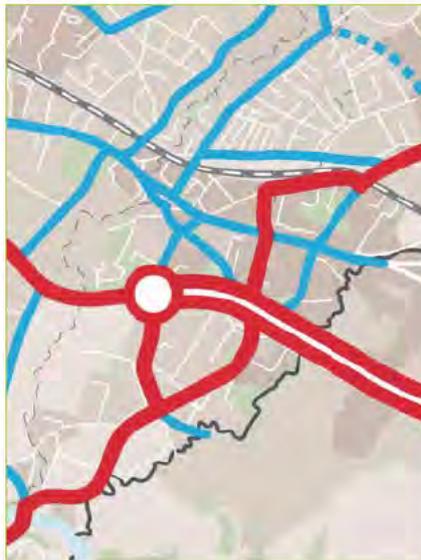
- ↘ Améliorer l'accessibilité au réseau primaire pour les communes Arve-Lac.
- ↘ Améliorer la cohérence du réseau routier.

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, étude d'impact sur l'environnement



HIÉRARCHIE 2014



HIÉRARCHIE 2018



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ÉTUDES			

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDES : 50'000 F

- ↘ RÉALISATION : à déterminer

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT)

PARTENAIRES

- ↘ Communes de Thônex et Chêne-Bourg
- ↘ DGGC

FINANCEMENT

- ↘ DGT (opportunité)

FLUIDIFIER LE TRAFIC

AMÉLIORER L'EXPLOITATION

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°14 : DOUANE DE BARDONNEX

DESCRIPTION DE L'ACTION

Améliorer la capacité routière du franchissement de la douane en optimisant l'utilisation des voies de circulation.

La réflexion doit également envisager la possibilité de réserver cette voie aux véhicules pratiquant le covoiturage.

En parallèle, un examen de la dématérialisation et du contrôle automatique de la vignette autoroutière doit être mené avec la Confédération afin de limiter les ralentissements à la traversée de la douane.

OBJECTIFS DE L'ACTION

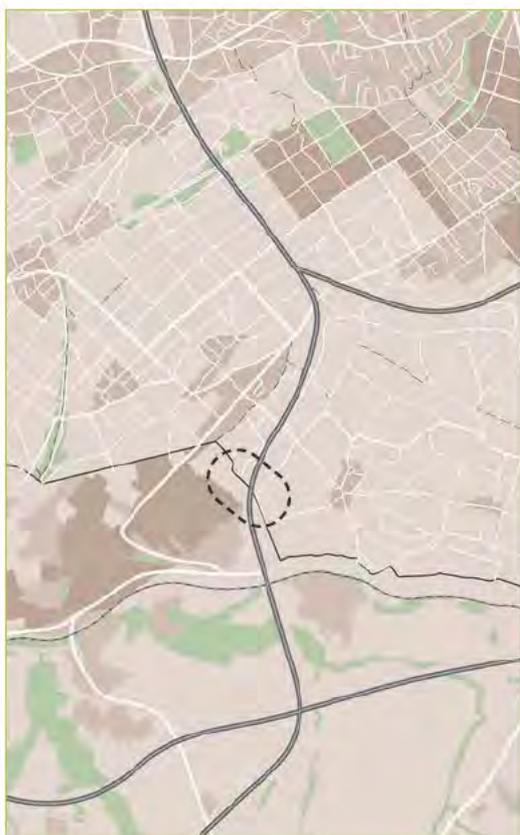
- ↘ Améliorer la capacité autoroutière
- ↘ Améliorer la sécurité au franchissement de la douane et du tunnel de Confignon

ACTIONS LIÉES

- ↘ Liaisons routières Genève Sud
- ↘ Tramway de Genève Saint-Julien

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: Mandat OFROU
- ↘ RÉALISATION: ATMB à déterminer OFROU: 500'000 F.

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ OFROU

PARTENAIRES

- ↘ Douanes
- ↘ DDT74
- ↘ ATMB
- ↘ DGGC
- ↘ PA
- ↘ DGT

FINANCEMENT

- ↘ OFROU

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°15 : AMÉNAGEMENT MULTIMODAL DE LA ROUTE DES ACACIAS

DESCRIPTION DE L'ACTION

Aux heures de pointe, le temps de parcours des trams atteint parfois le double du temps prévu. De même l'écoulement du trafic routier en sortie de ville est insuffisant engendrant une congestion jusqu'à Plainpalais. Cette saturation péjore également les mobilités douces.

Il s'agit dès lors de supprimer le cisaillement du tram et d'allonger les voies de présélection pour un meilleur écoulement des flux directionnels aux carrefours stratégiques permettant de préciser le tram aux carrefours par incidence sur la progression des autres modes de déplacement.



OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Améliorer la vitesse commerciale des trams
- ↘ Fluidifier le trafic en sortie de ville

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: -
- ↘ RÉALISATION: 1 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT)
- ↘ Ville de Genève

PARTENAIRES

- ↘ DGGC
- ↘ TPG

FINANCEMENT

- ↘ Canton

FLUIDIFIER LE TRAFIC

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°16 : ONDE-VERTE ROUTE DE CHANCY

DESCRIPTION DE L’ACTION

Cette mesure consiste à optimiser le fonctionnement actuel des carrefours à feux le long de l’axe de route de Chancy en recherchant une meilleure fluidité pour la circulation du trafic routier.

La mise en service reste à programmer en fonction des disponibilités budgétaires.

OBJECTIFS DE L’ACTION

- ↘ Optimiser le fonctionnement des carrefours à feux dans une logique d’onde verte
- ↘ Améliorer la fluidité du trafic routier

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air



NIVEAU D’AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES	RÉALISATION				

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: 150'000 F
- ↘ RÉALISATION: environ 600'000 F

PORTEUR DE L’ACTION

- ↘ Canton

FINANCEMENT

- ↘ Canton

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°17 : BOULEVARD URBAIN PAV

DESCRIPTION DE L'ACTION

Requalification de l'axe par des aménagements de voies bus, modification de la régulation des carrefours, aménagements en faveur des modes doux (réalisation d'ilôts, élargissement de trottoirs, ...).



OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Requalifier cet axe de façon à garantir la meilleure vitesse commerciale des TC.
- ↘ Améliorer et sécuriser les cheminements MD longitudinaux et transversaux.
- ↘ Requalification de la hiérarchie du réseau routier.

ACTIONS LIÉES

- ↘ Mesure d'agglô 2 (30-14)
- ↘ Mesure PATC: Vcom ligne 11 et nouvelles lignes
- ↘ Mesure PAMD: passerelle de La Praille.
- ↘ Fonctionnement du secteur du rondou de Carouge

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré, espace public, étude d'impact sur l'environnement



1. Dussard



2. Carouge



3. Vibert



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES					RÉALISATION

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: 1.9 mio F
- ↘ RÉALISATION: 19 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (OU)
- ↘ Communes

PARTENAIRES

- ↘ Communes de Genève, Carouge et Lancy
- ↘ Canton (DGT)

FINANCEMENT

- ↘ Canton (H1 50)
- ↘ Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°18 : ROUTE DE VEYRIER, ROUTE DU STAND- DE-VEYRIER ET ACCESSIBILITE AU GRAND PROJET DES GRANDS ESSERTS

DESCRIPTION DE L'ACTION

En lien avec le développement du quartier des Grands Esserts (2'600 habitants, 100 emplois), différentes actions visant à améliorer l'accessibilité multimodale du secteur de la route de Veyrier doivent être mises en place :

- Secteur A1 Rondeau de Carouge : élargissement de voirie.
- Secteur A1 Moraine : réalisation d'une voie bus de 300 mètres.
- Secteur A1 Fillon : réalisation d'une voie bus à plus longue échéance
- Secteur A2 : élargissement de la voirie afin de permettre aux bus de croiser et d'augmenter la fréquence de ceux-ci.
- Secteur A3 : dédoublement de la voirie afin de permettre une voie bus dans chaque sens.
- Secteur A4 : mise en place d'un carrefour à feu au croisement Uche – Pas-de-l'Echelle

OBJECTIFS DE L'ACTION

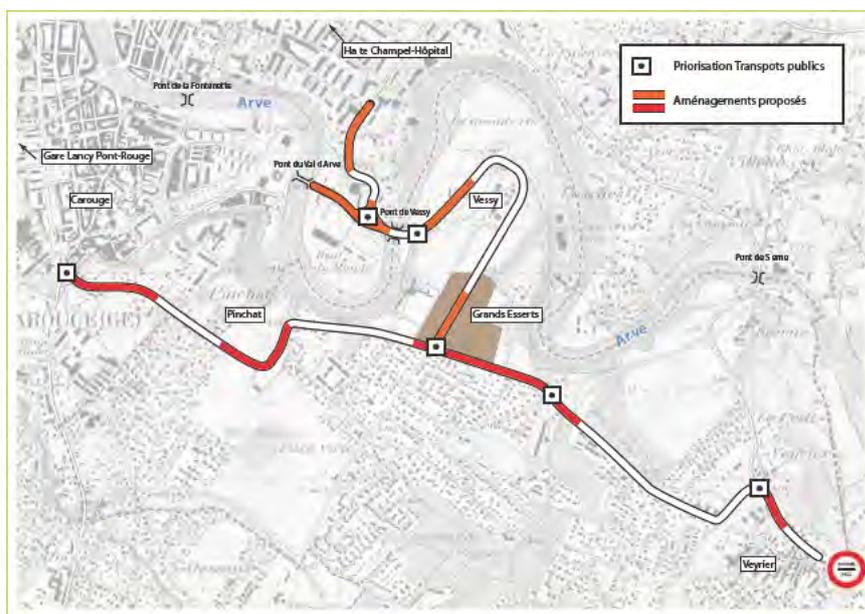
- Mettre en place deux lignes de bus en lien avec le projet des Grands Esserts
- Mettre en place des cheminements cycles sécurisés
- Maintenir dans la mesure du possible la capacité TIM

ACTIONS LIÉES

- Grand Projet Grands Esserts

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, patrimoine arboré, forêt



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE : 1 mio. F
- RÉALISATION : 28 mio. F

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton

PARTENAIRES

- Communes de Genève, Veyrier et Carouge

FINANCEMENT

- Canton (H1 50, H1 70)
- Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°19 : BOULEVARD DES ABAROIS ET ACCESSIBILITÉ AU GRAND PROJET BERNEX

DESCRIPTION DE L'ACTION

Accompagner le développement urbain du Grand Projet Bernex par les mesures d'aménagement tous modes : organisation des flux de déplacements, définition de l'offre en transport.

OBJECTIFS DE L'ACTION

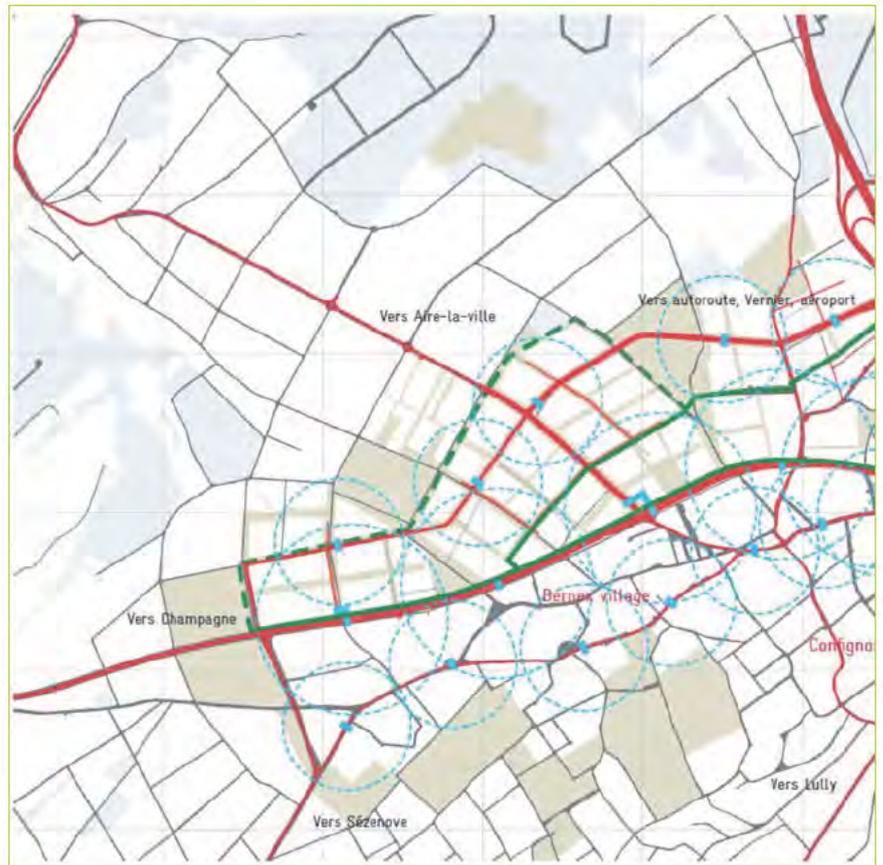
↘ Garantir l'accessibilité multimodale à Bernex

ACTIONS LIÉES

↘ Prolongement tram
↘ Voie verte

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

↘ bruit, air, échanges biologiques, fragmentation des milieux, paysage, forêt, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES					RÉALISATION

COÛT ESTIMÉ

↘ ÉTUDE :
AVP : 2.8 mio F

↘ RÉALISATION ;
45 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

↘ Canton (DGGC)

PARTENAIRES

↘ Communes de Bernex - Confignon
↘ DGT - OU - DGNP - SEIE - DGA, SERMA

FINANCEMENT

↘ Canton (H1 70)

DÉVELOPPER LES RÉSEAUX

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°20 : PROLONGEMENT TCOB

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le prolongement du tramway sur la route de Chancy fait l'objet d'une dépose à la Confédération en cours de traitement des oppositions. L'insertion centrale du tramway sur la route de Chancy garantit à l'avenir une desserte optimale de Bernex.

OBJECTIFS DE L'ACTION

↘ Desservir efficacement le village de Bernex et les développements futurs projetés au nord de la route de Chancy

ACTIONS LIÉES

↘ Grand Projet Bernex
↘ Boulevard des Abarois

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

↘ bruit, air, échanges biologiques, patrimoine arboré, espace public, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES				RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

↘ RÉALISATION ;
96.5 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

↘ DGT - DTC

PARTENAIRES

- ↘ OFT
- ↘ Canton
- ↘ Commune de Bernex

FINANCEMENT

- ↘ Canton (H1 50)
- ↘ Confédération

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°21 :

TRAMWAY GENÈVE - SAINT-JULIEN ET ACCESSIBILITÉ AU GRAND PROJET DES CHERPINES

DESCRIPTION DE L'ACTION

Prolongement du tramway depuis la boucle de rebroussement des Palettes jusqu'à la gare de Saint-Julien-en-Genevois. Le tramway s'insère sur la route de Base, devant les Cherpines, la ZIPLO et Perly. Mise en œuvre d'une nouvelle route de desserte de Perly afin d'assurer la vitesse commerciale du tram tout en préservant l'accessibilité à Perly.

Cette création de route s'accompagnera d'un déclassement de la route de Saint-Julien dans la traversée de Perly

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Relier St-Julien et Genève - axe fort
- ↘ Desservir Cherpines

ACTIONS LIÉES

- ↘ Mesure PAMD : Axes forts route de Base - route de St-Julien

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, échanges biologiques, patrimoine arboré, espace public, étude d'impact sur l'environnement

**NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL**

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE : 2 mio F
- ↘ RÉALISATION : ~ 300 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT)

PARTENAIRES

- ↘ Communes de Lancy, Plan-les-Ouates, Confignon, Perly et St.-Julien
- ↘ DGGC-DGNP-OU-SERMA-TPG
- ↘ Confédération

FINANCEMENT

- ↘ H1 50

AMÉLIORER L'EXPLOITATION

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°22 : AXE AV. DE LA PRAILLE/AXE JOLIVET-GAVARD

DESCRIPTION DE L'ACTION

Amélioration modes doux et mesures de transport public : requalification de l'axe réalisé en deux parties :

- avenue Jolivet - rue de Montfalcon
- route des Jeunes - avenue Jolivet + rue de Montfalcon - pont de Carouge
- réalisation du barreau Jolivet-Gavard et des infras route des Jeunes en lien avec la phase 2.

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

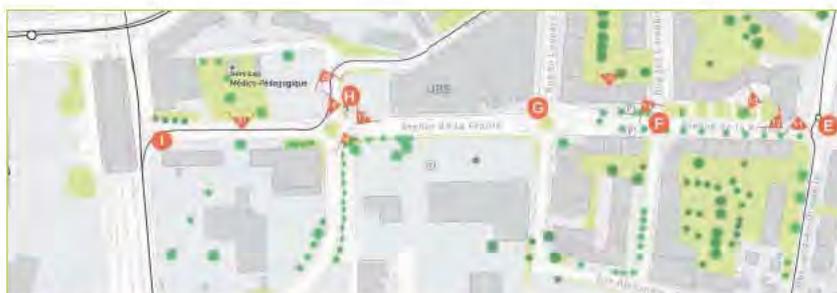
- bruit, air, patrimoine arboré, espace public, flore, étude d'impact sur l'environnement

OBJECTIFS DE L'ACTION

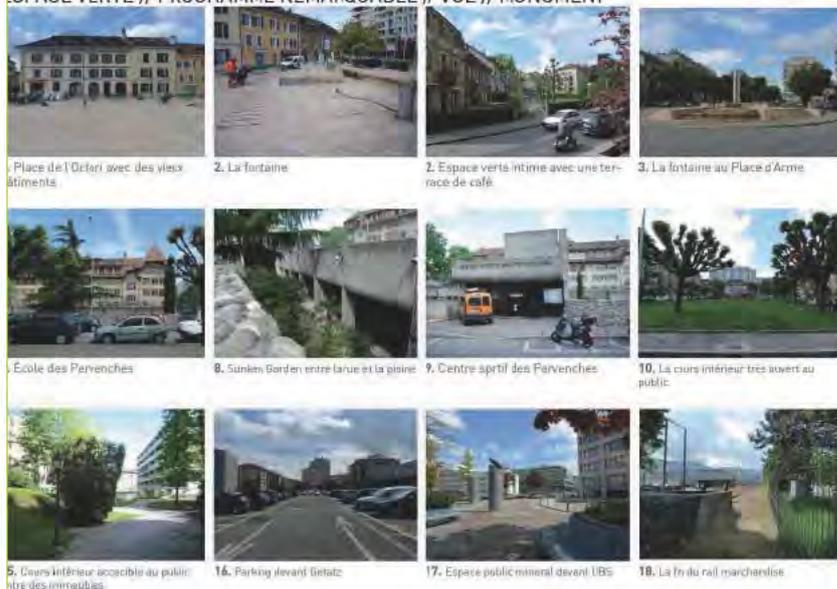
- Requalifier l'avenue de la Praille en axe prioritaire TC et MD
- Réaliser la liaison Jolivet-Gavard pour que cet axe devienne la route collectrice locale du quartier.

ACTIONS LIÉES

- Mesure d'agglomération 2 (mesures 30-15, 30-28 et 30-33)
- Mesure PATC : BHNS Veyrier
- Mesure PAMD : Av. de la Praille.
- Mesure 24 du PARR



ESPACE VERTE // PROGRAMME REMARQUABLE // VUE // MONUMENT



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
	ÉTUDES		RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE : 1 mio F
- RÉALISATION : 8.3 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (OU)
- Communes

PARTENAIRES

- Commune de Carouge

FINANCEMENT

- Canton (H1 70)
- PL
- Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°23 : MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE L'INTERFACE CEVA LANCY-PONT-ROUGE

DESCRIPTION DE L'ACTION

La mise en service de la gare CEVA a fait l'objet d'un projet d'espace public autour des émergences du projet immobilier CFF. L'organisation de la gare et des flux générés par le nouveau quartier (PLQ 29583 - PLQ 29584) génèrent un nouveau schéma de circulation (accès à la place de la gare, accès aux parkings SOVALP), qu'il convient de mettre en œuvre. Cette réflexion devra également porter sur l'offre taxis et l'offre des lignes de transport public interurbain.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ✓ Réaliser l'interface CEVA
- ✓ Mettre en œuvre le schéma de circulation autour de l'interface CEVA
- ✓ Mesure d'accompagnement
- ✓ Offrir un espace public de qualité

ACTIONS LIÉES

- ✓ Développement de l'offre TC autour des gares
- ✓ Continuité pénétrante cyclable
- ✓ Mesure 30 PARR: Itinéraire Rampe du Pont-rouge / Vieux-Chêne

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ✓ bruit, air, patrimoine arboré, flore, personnes à mobilité réduite, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ÉTUDES			
		RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

- ✓ ÉTUDE: 50'000 F
- ✓ RÉALISATION: 500'000 F

PORTEUR DE L'ACTION

- ✓ Canton (OU)

PARTENAIRES

- ✓ Communes de Lancy et Carouge
- ✓ CFF
- ✓ Ports Francs
- ✓ DGT
- ✓ TPG

FINANCEMENT

- ✓ Canton (H1 70)
- ✓ Projet de loi spécifique

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°24 : ACCÈS AU QUARTIER SOVALP

DESCRIPTION DE L'ACTION

Aménager l'accès au nouveau quartier d'activités en tenant compte des nouveaux flux par la création d'une nouvelle voie et des développements ultérieurs du réseau de mobilité du projet PAV.

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

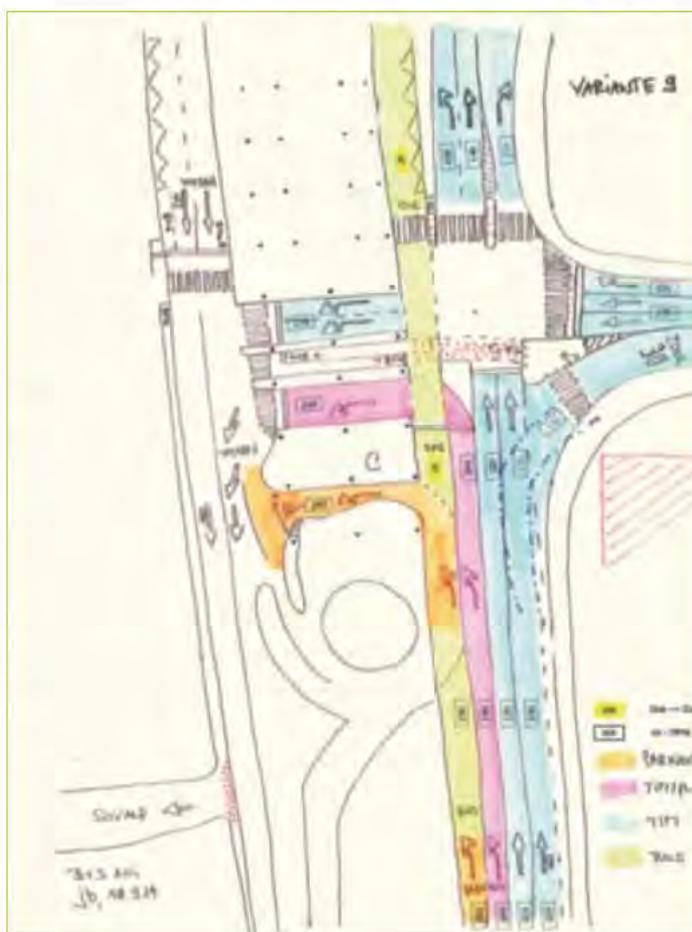
- ↳ bruit, air, patrimoine arboré

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↳ Améliorer la fluidité des bus route des Jeunes en mutualisant avec la voie d'accès au P+R
- ↳ Conserver la continuité itinéraire vélos (pénétrante cyclable)

ACTIONS LIÉES

- ↳ Développement de l'offre TC autour des gares
- ↳ Continuité pénétrante cyclable
- ↳ Mesure 30 PARR : Itinéraire Rampe du Pont-rouge / Vieux-Chêne
- ↳ Mesure 22 PARR



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES				RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

- ↳ ÉTUDE : 460'000 F
- ↳ RÉALISATION : 6.5 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↳ Canton (DDU / PAV / DGT / DGGC)

PARTENAIRES

- ↳ Commune de Carouge
- ↳ Fondation des parkings
- ↳ FTI

FINANCEMENT

- ↳ Canton (PL spécifique)
- ↳ Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°25 : MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE L'INTERFACE CEVA – BACHET

DESCRIPTION DE L'ACTION

La mise en service de la halte CEVA du Bachet a fait l'objet d'un projet d'espace public autour des émergences et en tenant compte de l'urbanisation future du quartier. L'organisation de la plateforme multimodale où les TC et les modes doux sont privilégiés conduit à modifier le schéma de circulation TIM autour de cette halte (des tronçons de routes sont notamment fermés ou déclassés : La Chapelle - Trèfle-Blanc).

Cette réflexion devra également porter sur l'offre taxis et l'offre des lignes de transport public interurbain.

OBJECTIFS DE L'ACTION

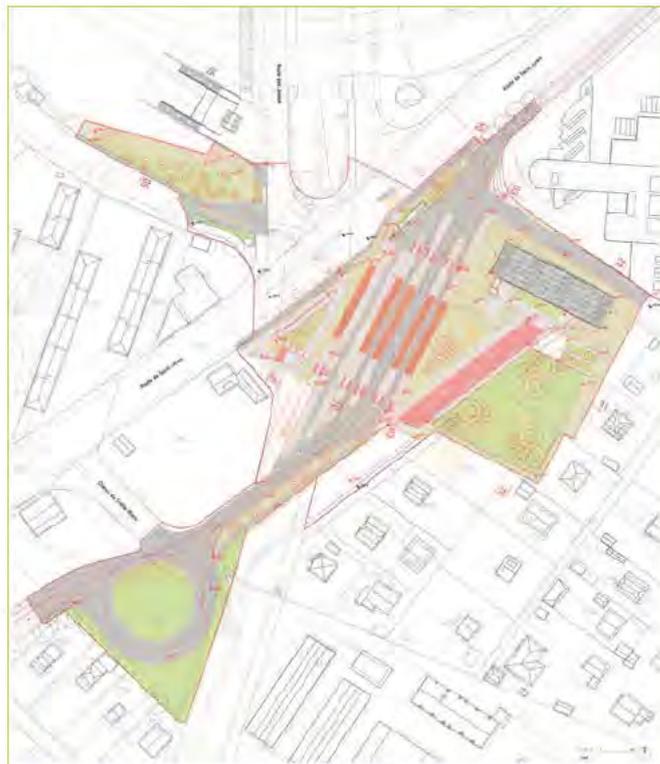
- Réaliser l'interface CEVA
- Mettre en œuvre le schéma de circulation autour de l'interface CEVA
- Mesure d'accompagnement (sur un périmètre élargi)

ACTIONS LIÉES

- Développement de l'offre TC autour des gares
- Continuité itinéraires cyclables existants
- Mesure 29 PARR : Jonction Lancy Sud

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, patrimoine arboré, personnes à mobilité réduite



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES					
		RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

➤ ÉTUDE :
256'000 F

➤ RÉALISATION :
3 Mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT) / DGGC

PARTENAIRES

- Communes de Carouge, Lancy et Plan-les-Ouates
- OU
- TPG

FINANCEMENT

- Canton (H1 50, PL spécifique, budget courant)
- Commune

FLUIDIFIER LE TRAFIC

DÉVELOPPER LES RÉSEAUX

ACTION MOYEN-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°26 : LIAISONS ROUTIÈRES GENÈVE-SUD

DESCRIPTION DE L'ACTION

Réalisation des liaisons 1 (route de Saconnex-d'Arve - route d'Annecy) et 2 (route d'Annecy - route de Pierre-Grand) et les mesures d'accompagnement liées.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Collecter le trafic des communes genevoises
- ↘ Améliorer l'accessibilité du secteur Genève Sud au réseau autoroutier
- ↘ Structurer le réseau routier du secteur Genève - Sud

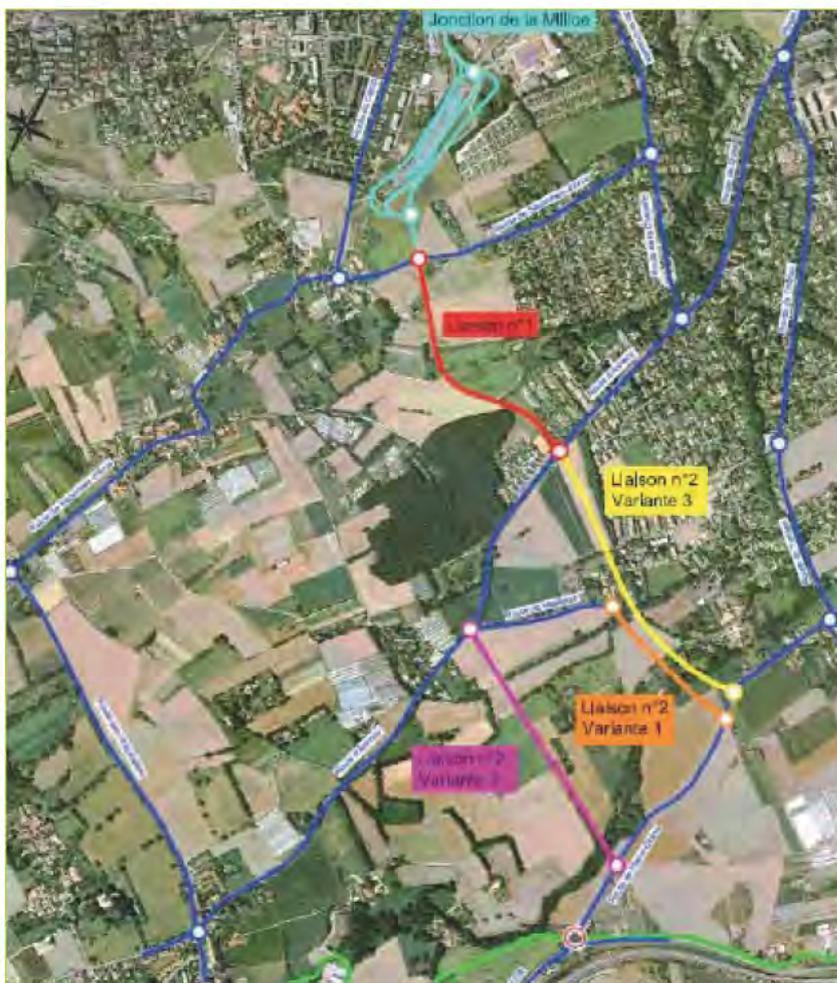
ACTIONS LIÉES

- ↘ Complément de la jonction Lancy Sud

AUTRES ENJEUX

(ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

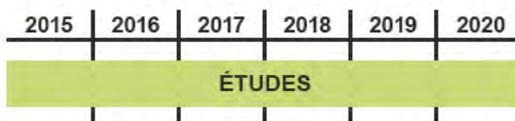
- ↘ bruit, air, échanges biologiques, fragmentation des milieux, paysage, faune, forêt, arbres, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: AVP 1'330'000 F
Projet reste à définir
- ↘ RÉALISATION L1: 21 mio F
- ↘ RÉALISATION L2: 34 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGCC)

PARTENAIRES

- ↘ Communes de Lancy, PLO, Troinex et Bardonnex
- ↘ DGT, DGNP, OU, SERMA, DGE, DGA
- ↘ Confédération

FINANCEMENT

- ↘ Canton (PL spécifique)

ACTION MOYEN-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°27 : CHEMIN DES MATTINES

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dimensionner l'axe primaire des Mattines afin d'assurer le rabattement du trafic sur le réseau autoroutier ainsi que desservir le nord de la ZIPLO (+4'000 places de stationnement en 2018) et des Cherpines. Sécuriser la mobilité douce avec des aménagements adaptés.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Assurer l'accessibilité à la ZIPLO et Cherpines
- ↘ Aménagements MD

ACTIONS LIÉES

- ↘ Tram St.-Julien
- ↘ Développement de la ZIPLO

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
			ÉTUDES		RÉALISATION

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: 200'000 F
- ↘ RÉALISATION: 20 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ DGT

PARTENAIRES

- ↘ DGGC
- ↘ Commune de Perly

FINANCEMENT

- ↘ Canton (PL spécifique)

SÉCURISER LES RÉSEAUX

AMÉLIORER L'EXPLOITATION

ACTION MOYEN-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°28 : CHEMIN DU PONT-DU-CENTENAIRE

DESCRIPTION DE L'ACTION

Permettre l'entrecroisement à vitesse modérée des véhicules motorisés sur la partie centrale du chemin tout en préservant la qualité paysagère du site et assurer l'échange entre les quartiers. Maintenir des effets de porte aux extrémités du chemin pour maintenir un trafic horaire stable aux heures de pointe.

L'étude permettra, au-delà de déterminer la faisabilité du projet, d'évaluer les impacts sur le réseau routier environnant

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

↳ bruit, air, patrimoine arboré, forêt



OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↳ Limiter le trafic au trafic d'échange
- ↳ Améliorer les MD

ACTIONS LIÉES

- ↳ Tram St.-Julien + Cherpines
- ↳ Liaisons TP Bernex PLO Bacht



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ÉTUDES			RÉALISATION

COÛT ESTIMÉ

- ↳ **ÉTUDE:**
250'000 F
- ↳ **RÉALISATION:**
à déterminer à l'issue des études

PORTEUR DE L'ACTION

↳ DGT

PARTENAIRES

- ↳ Commune d'Onex
- ↳ DGNP

FINANCEMENT

- ↳ Canton
- ↳ Commune

ACTION MOYEN-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°29 : JONCTION LANCY SUD

DESCRIPTION DE L'ACTION

Réalisation du complément de la jonction autoroutière existante afin de relier les futures infrastructures Genève-Sud au réseau structurant.

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

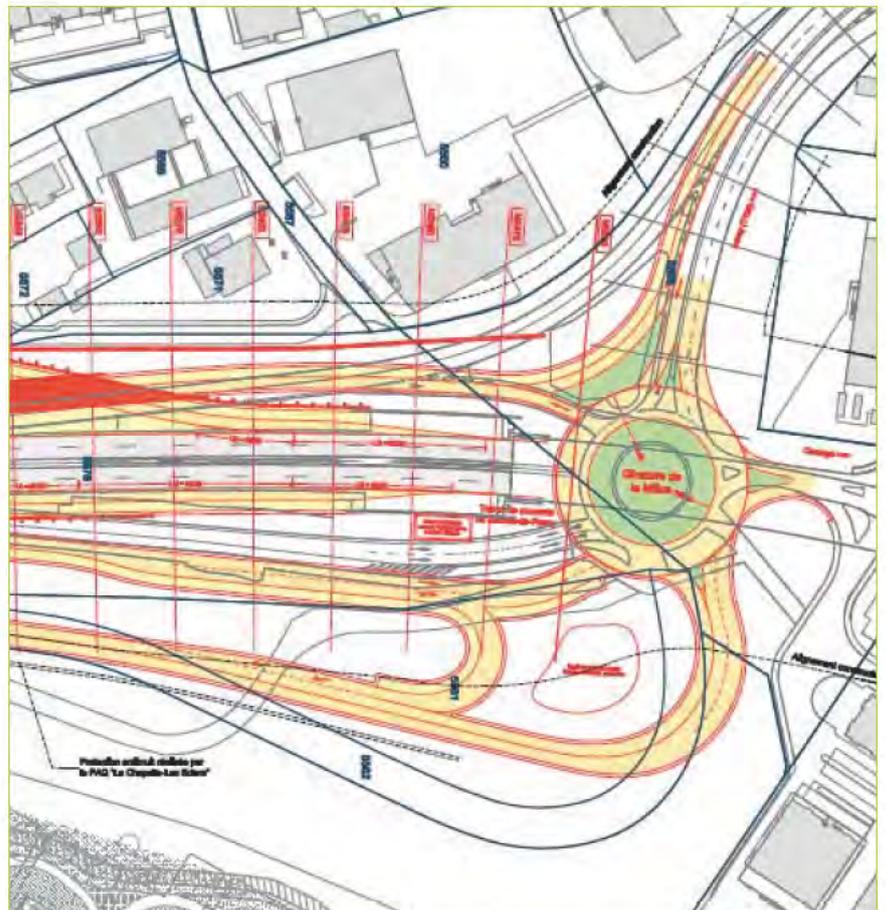
- ↳ bruit, air, patrimoine arboré, étude d'impact sur l'environnement

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↳ Améliorer l'accessibilité du secteur à l'auto-route Genève-Sud

ACTIONS LIÉES

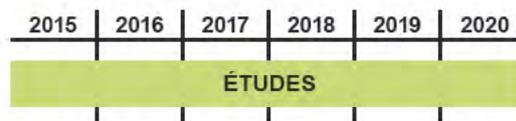
- ↳ Mesure 25 PARR : Interface CEVA Bachtet
- ↳ Mesure 26 PARR : Liaisons Genève Sud



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↳ ÉTUDE : mandat OFROU
- ↳ RÉALISATION : 70.7 mio F dont 26 mio F à charge du canton

PORTEUR DE L'ACTION

- ↳ OFROU

PARTENAIRES

- ↳ Communes de Lancy et Plan-les-Ouates
- ↳ DGGC
- ↳ Confédération

FINANCEMENT

- ↳ OFROU
- ↳ Canton (PL spécifique)

ACTION MOYEN-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°30 : ITINÉRAIRE RAMPE DU PONT-ROUGE / VIEUX-CHÊNE

DESCRIPTION DE L'ACTION

Compte tenu de l'évolution de l'offre TC autour de la future gare CEVA de Lancy Pont-Rouge et du fonctionnement de l'interface, il s'agit d'améliorer la desserte de cette gare pour les lignes TC venant de la Rampe du Pont-Rouge et Vieux-Chêne et d'améliorer également la circulation des cycles.

OBJECTIFS DE LA L'ACTION

Améliorer la circulation des bus descendants et des vélos

ACTIONS LIÉES

Mesure 23 PARR : Interface CEVA Lancy-Pont-Rouge

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

bruit, air, forêt, flore



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ÉTUDES			

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE : 50'000 F
- RÉALISATION : à déterminer suite à l'étude

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT)
- Commune de Lancy

PARTENAIRES

- Commune de Lancy
- TPG

FINANCEMENT

- Canton
- Commune

ACTION MOYEN / LONG TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°31 : ROUTE DU PONT BUTIN - AMÉNAGEMENT MULTIMODAL DU PONT DE LANCY

DESCRIPTION DE L'ACTION

Ce carrefour Pont Butin/Communes-Réunies figure comme l'un des points noirs du réseau routier en termes de capacité. Une intervention sur le profil du Pont de Lancy constitue une opportunité pour améliorer la qualité et le niveau de service offerts à l'ensemble des usagers tous modes confondus empruntant la moyenne ceinture.

OBJECTIFS DE L'ACTION

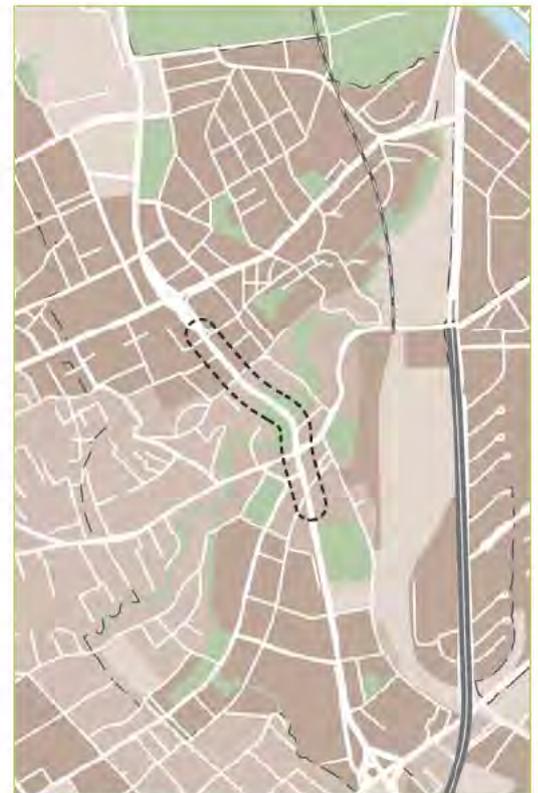
- ↘ Améliorer la fluidité du trafic sur la moyenne ceinture
- ↘ Améliorer la vitesse commerciale des transports publics
- ↘ Améliorer le confort et la sécurité des mobilités douces

ACTIONS LIÉES

- ↘ CEVA
- ↘ Amélioration de la vitesse commerciale

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES					RÉALISATION

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE DE FAISABILITÉ: 250'000 F
- ↘ RÉALISATION: à déterminer à l'issue des études

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ DGT

PARTENAIRES

- ↘ DGGC
- ↘ Lancy
- ↘ DGE

FINANCEMENT

- ↘ Canton (H1 70)
- ↘ Communes

ACTION MOYEN / LONG TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°32 : LIAISON TRANSPORTS PUBLICS BERNEX - PLAN-LES-OUATES - BACHET

DESCRIPTION DE L'ACTION

Desservir et relier les pôles régionaux par une ligne de transport public tangentielle périurbaine à fréquence élevée.

OBJECTIFS DE L'ACTION

➤ Offrir une liaison tangentielle TP Bernex-PLO-Bachet

ACTIONS LIÉES

➤ Mesure 21 PARR: Grand Projet Cherpines

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

➤ bruit, air, échanges biologiques, fragmentation des milieux, paysage, forêt, arbres



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ÉTUDES			

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE: 1.1 mio F
- RÉALISATION: 13 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

➤ Canton (DGT, DGNP)

PARTENAIRES

- Communes de PLO, Bernex, et Confignon
- DGNP-DGGC-TPG, DGA

FINANCEMENT

➤ Canton (H1 70)

ACTION MOYEN / LONG TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°33 : FONCTIONNEMENT DU SECTEUR RONDEAU DE CAROUGE

DESCRIPTION DE L'ACTION

La commune de Carouge souhaite évaluer l'opportunité et la faisabilité du réaménagement du Rondeau de Carouge en vue de la mise en valeur de ce lieu emblématique.

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

↳ bruit, air, forêt

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↳ Etudier un réaménagement du Rondeau de Carouge.
- ↳ Améliorer l'accessibilité à la commune de Carouge depuis Genève-sud en tenant compte de la mise en service du BHNS de Veyrier.
- ↳ Diminuer le trafic de transit à travers la commune de Carouge.

ACTIONS LIÉES

- ↳ Projet PAV
- ↳ Aménagement de la gare de Bachet (libération de la boucle)
- ↳ Mesure PATC : BHNS Veyrier
- ↳ Mesure PATC : tram 12 et 18
- ↳ Mesure PAMD :
Amélioration des MD sur la route de St-Julien et sur la route de Drize



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
			ÉTUDES		

COÛT ESTIMÉ

- ↳ ÉTUDE :
150'000 F
- ↳ RÉALISATION :
à déterminer à l'issue des études

PORTEUR DE L'ACTION

↳ Commune de Carouge

PARTENAIRES

↳ DGT

FINANCEMENT

- ↳ Commune
- ↳ Etat

FLUIDIFIER LE TRAFIC

DÉVELOPPER LES RÉSEAUX

AMÉLIORER L'EXPLOITATION

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°34 : ROUTE DES NATIONS ET JONCTION AUTOROUTIÈRE DU GRAND-SACONNEX

DESCRIPTION DE L'ACTION

Réalisation d'une pénétrante routière située au Nord-Ouest du canton (mesure 32-2-4 PA II). Cette nouvelle infrastructure, en grande partie souterraine, reliera la jonction autoroutière du Grand-Saconnex à l'avenue Appia. Sa réalisation nécessite de redimensionner la jonction autoroutière du Grand-Saconnex existante (mesure 32-2-1 PA II).

Ce projet s'accompagne de mesures d'aménagements et de mesures de circulation afin d'obtenir une affectation adéquate des trafics routiers:

- ↘ By-pass bus au droit du carrefour rte de Colovrex / rte de Bois-Brulé afin de mieux contrôler le niveau de trafic de transit qui circule sur la commune du Grand-Saconnex sans pour autant péjorer la progression des TC.
 - ↘ Réaménagement de la partie nord de la rue de la Paix qui sera amenée à accueillir le nouveau trafic, en particulier redimensionnement du carrefour Ariana / av de la Paix et ajout d'une voie bus.
 - ↘ Mesures de modération de trafic sur les communes du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy afin d'orienter le trafic de transit sur la route des Nations.
- Enfin, la rte des Nations pourra être empruntée par les TC afin d'offrir une liaison directe entre le Pays de Gex, le quartier des Nations et la gare de Cornavin.

ACTIONS LIÉES

- ↘ PARR Prolongement du tram des Nations au Gd-Saconnex et requalification de la rte de Ferney
- ↘ PAMD liaison mode doux Cours des Nobel et promenade de la Paix
- ↘ PARR Requalification de l'avenue de la Paix
- ↘ PARR Requalification de la route de Colovrex secteur Grand-Saconnex
- ↘ Grand Projet Grand-Saconnex

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Améliorer l'accessibilité au secteur des Organisations Internationales et diminuer la pression du trafic de transit sur les communes.
- ↘ Améliorer la cohérence du réseau routier au niveau des échanges entre le réseau autoroutier et le réseau cantonal.
- ↘ Permettre la requalification de la Route de Ferney dans le cadre du prolongement du tram des Nations au Grand-Saconnex.

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré, milieux naturels, forêt, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↘ **RÉALISATION:** 151 mio F y compris mesures d'accompagnement :
- Av. de la Paix
- By pass Colovrex

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGGC)
- ↘ Communes

PARTENAIRES

- ↘ Communes de Pregny-Chambésy, Bellevue, Grand-Saconnex et Ville de Genève
- ↘ OFROU
- ↘ DETA (DGT)

FINANCEMENT

- ↘ Canton (PL spécifique, H1 70)
- ↘ OFROU (jonction autoroutière)
- ↘ Communes

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°35 : EXPLOITATION MULTIMODALE DU "U LACUSTRE"

DESCRIPTION DE L'ACTION

La mise en œuvre de la nouvelle hiérarchie du réseau routier se traduit par une confirmation du rôle des quais comme élément principal pour structurer la desserte du cœur d'agglomération, avec notamment l'objectif de faire de l'axe Chantepoulet un axe d'accès local du secteur de Cornavin. Par ailleurs, dans la perspective de la pénétrante modes doux "Versoix", il s'agit d'assurer autant que possible la continuité rive droite - rive gauche sur l'ensemble de l'itinéraire.

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

↳ bruit, air, patrimoine arboré, parcs

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↳ Confirmer le rôle d'axe structurant TIM du "U Lacustre"
- ↳ Assurer un itinéraire MD de qualité



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↳ ÉTUDE: 200'000 F.
- ↳ RÉALISATION: env. 1'400'000 F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↳ Canton (DGT)
- ↳ Ville de Genève

PARTENAIRES

- ↳ Ville de Genève

FINANCEMENT

- ↳ Canton (DGT)



ACTION PARR 2015–2018 N°37 : ONDE-VERTE ROUTE DE VERNIER

DESCRIPTION DE L'ACTION

Cette mesure consiste à optimiser le fonctionnement actuel des carrefours à feux le long de l'axe de la route de Vernier en recherchant une meilleure fluidité pour la circulation du trafic routier.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Optimiser le fonctionnement des carrefours à feux dans une logique d'onde-verte
- ↘ Améliorer la fluidité du trafic routier

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
RÉALISATION					

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: 150'000 F
- ↘ RÉALISATION: 190'000 F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton

FINANCEMENT

- ↘ Canton

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015 – 2018 N°38 : REQUALIFICATION DE LA TRAVERSÉE DE VERSOIX (ROUTE SUISSE)

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Création d'aménagements en faveur des cycles (pistes, bandes cyclables en trottoirs mixtes) le long de l'itinéraire.
- Assainissement des points noirs de l'axe en sécurisant les traversées piétonnes et cycles le long de l'axe.
- Adaptation du gabarit routier dans un objectif multimodal.
- Amélioration de la qualité urbaine de l'espace-rue.
- Réalisation d'un nouveau carrefour à feux au niveau de la route de Sauvergnny pour assurer la fluidité des TIM le long de l'axe.
- Evolution du carrefour à feux au niveau du chemin de Montfleury pour accompagner les développements du secteur.

OBJECTIFS DE L'ACTION

Requalifier l'espace-rue de la route Suisse dans la traversée de Versoix (mesure 12-15 PAI), afin d'améliorer la cohabitation entre les différents usagers et en particulier les modes doux par l'apaisement du trafic individuel.

ACTIONS LIÉES

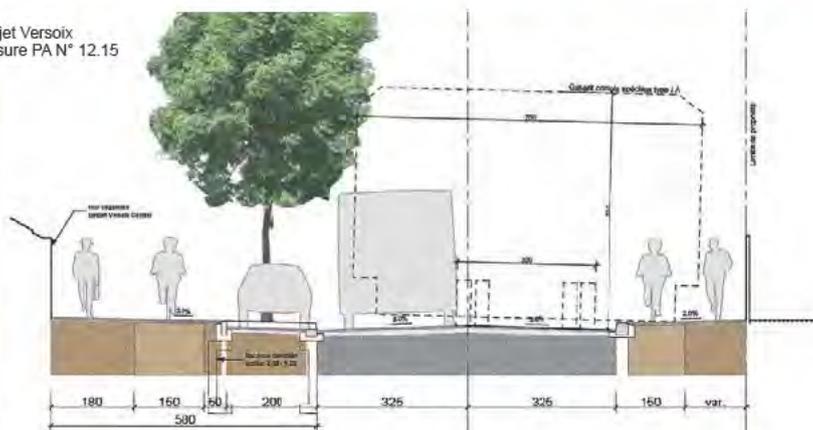
- PAMD Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal Versoix

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, patrimoine arboré



Projet Versoix
Mesure PA N° 12.15



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- RÉALISATION: 25 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- DETA (DGCC)

PARTENAIRES

- Ville de Versoix

FINANCEMENT

- Canton
- Confédération (Projet d'Agglomération)
- Commune

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015 – 2018 N°39 : REQUALIFICATION DE LA TRAVERSÉE DE GENTHOD / BELLEVUE (ROUTE DE LAUSANNE)

DESCRIPTION DE L'ACTION

- ↘ Création d'aménagements en faveur des cycles (pistes, bandes cyclables en trottoirs mixtes) le long de l'itinéraire.
- ↘ Assainissement des points noirs de l'axe en sécurisant les traversées piétonnes et cycles le long de l'axe.
- ↘ Adaptation du gabarit routier dans un objectif multimodal.
- ↘ Amélioration de la qualité urbaine de l'espace-rue.

OBJECTIFS DE L'ACTION

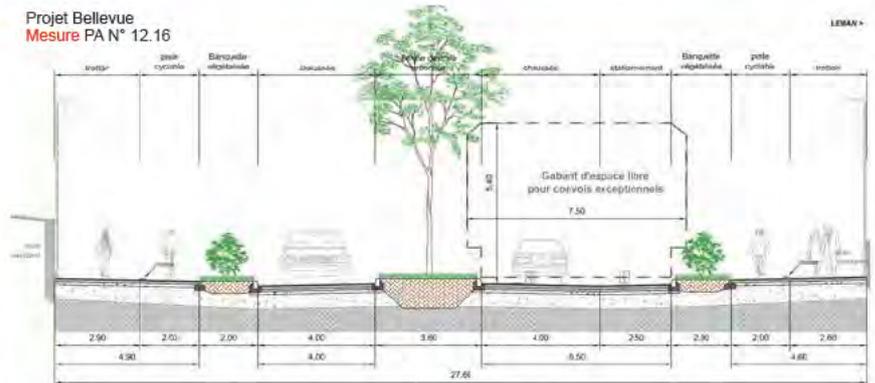
Requalifier la route de Lausanne dans la traversée de Genthod et Bellevue (mesure 12-16 PAI), afin d'améliorer la cohabitation entre les différents usagers et en particulier les modes doux par l'apaisement du trafic individuel.

ACTIONS LIÉES

- ↘ PAMD Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal Versoix

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
			ÉTUDE		

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: 0.3 mio F
- ↘ RÉALISATION: 7.7 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ DETA (DGGC)

PARTENAIRES

- ↘ Commune de Bellevue
- ↘ Commune de Genthod

FINANCEMENT

- ↘ Canton (H1 70)
- ↘ Communes

SÉCURISER LES RÉSEAUX

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015 – 2018 N°40 : AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DANS LA TRAVERSÉE DE SATIGNY

DESCRIPTION DE L'ACTION

- ✔ Étude et mise en place de zones à trafic modéré (zones 30 ou zones de rencontre) sur le réseau de quartier communal.
- ✔ Étude et mise en place, en coordination, d'une zone à trafic apaisé au niveau de la rue de la gare et de la route du Mandement en traversée du village.
- ✔ Réalisation d'un périmètre homogène.

OBJECTIFS DE L'ACTION

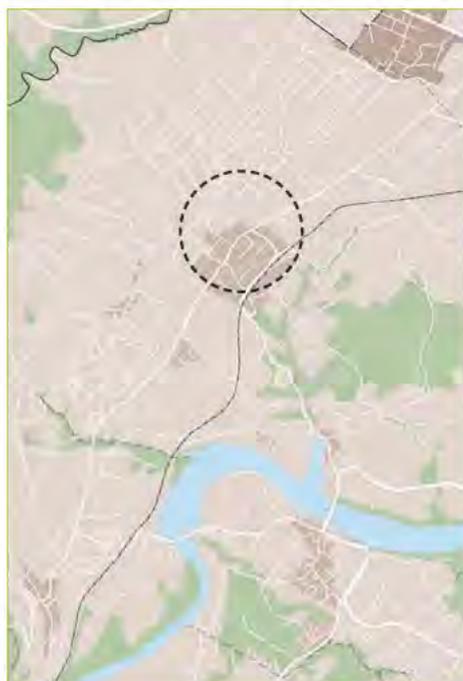
Depuis une dizaine d'années, le village de Satigny connaît un important développement. Cette dynamique entraîne des besoins en termes de sécurité, de confort et de continuité des parcours piétonniers et cyclistes sur le réseau routier. Ceci tout particulièrement dans les secteurs à forte fréquentation comme la rue du village avec le projet de réhabilitation de l'ancienne Cave de Genève ou la gare. Pour ces deux secteurs, la nécessité d'augmenter la sécurité et la transversalité de l'espace-rue est par ailleurs demandée depuis de nombreuses années par les habitants.

ACTIONS LIÉES

- ✔ PARR Amélioration de l'accessibilité multimodale de la gare de Satigny

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ✔ bruit, air, patrimoine arboré, forêt



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION		

COÛT ESTIMÉ

- ✔ RÉALISATION : 1.9 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ✔ DETA (DGCC)
- ✔ Commune de Satigny

PARTENAIRES

- ✔ DETA (DGT)

FINANCEMENT

- ✔ Canton
- ✔ Commune

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°41 : AXE FORT TC TANGENTIEL MOYENNE CEINTURE (SECTION AÉROPORT - PONT BUTIN)

DESCRIPTION DE L'ACTION

À moyen terme, l'axe TC tangentiel utilise les infrastructures existantes situées au nord de l'autoroute mais optimisées dans le cadre du développement de la façade aéroportuaire (route des Batailleux, voie des Traz, route de Pré-Bois et route de Meyrin).

En lien avec le développement du quartier de l'Étang, le chemin de l'Étang et le chemin Philibert-de-Sauvage sont aménagés pour accueillir l'axe fort TC tangentiel (mesure 30-32 PAIII). En particulier l'aménagement multimodal comprend le réaménagement des carrefours avec la route de Meyrin, la route de Vernier et le passage sous-voies CFF.

L'avenue de l'Ain est également réaménagée pour favoriser les TC (mesure 30-31 PAIII).

À plus long terme, l'émergence d'une vitrine économique Cointrin-ouest nécessite une desserte TC performante reliée à l'aéroport. De ce fait, la requalification des chemins du Ruisseau et des Ailes permettra d'accueillir l'axe fort TC tangentiel (mesure 32-2-15 PAIII).

OBJECTIFS DE L'ACTION

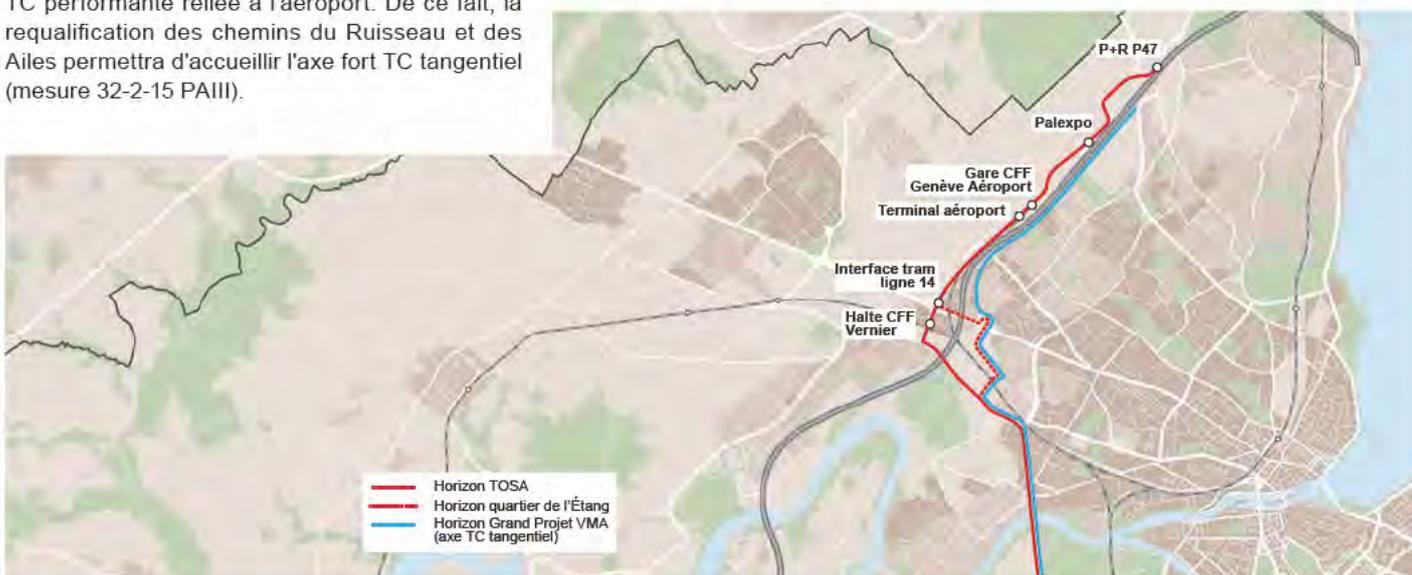
Développer un axe TC tangentiel de moyenne ceinture performant, reliant des pôles générateurs de demande TC : pôle multimodal P+R P47, façade aéroportuaire, vitrine économique Cointrin-ouest, tram 14, quartier de l'Étang, pôle multimodal de Châtelaine, quartier Concorde.

ACTIONS LIÉES

- ↘ TOSA
- ↘ PARR Axe fort TC Genève-Vernier-ZIMEYSAVER
- ↘ PARR Développement de la façade aéroportuaire
- ↘ PARR - Mobilité du quartier de l'Étang
- ↘ Halte de Châtelaine

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, patrimoine arboré, forêt, milieux naturels



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES				RÉALISATION	

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE : 100'000 F
- ↘ RÉALISATION : à déterminer à l'issue des études

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT et DGCC)

PARTENAIRES

- ↘ DETA (DGCC)
- ↘ Ville de Vernier
- ↘ Ville de Meyrin
- ↘ DALE (OU)
- ↘ CFF
- ↘ Privés
- ↘ Grand-Saconnex

FINANCEMENT

- ↘ Canton
- ↘ Communes
- ↘ Privés
- ↘ CFF

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°42 : MOBILITÉ DU QUARTIER DE L'ÉTANG

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le quartier de l'Étang prévoit 2'300 habitants supplémentaires et 1'300 emplois à terme.

Les besoins de mobilité générés par ces nouveaux logements et activités nécessitent d'adapter les infrastructures de mobilité existantes. De plus, dans l'optique de réduire la part modale des TIM pour ces nouveaux habitants et ces nouvelles activités, il est nécessaire de développer l'usage des TC et des modes doux.

Les infrastructures suivantes sont nécessaires :

- 1 Requalification multimodale du chemin de l'Étang et du ch. Ph.-de-Sauvage pour accueillir en particulier un axe TC performant (TOSA), y compris le réaménagement des carrefours avec la route de Meyrin et la route de Vernier (mesure 30-32 PAIL).
- 2 Réfection et agrandissement du pont CFF Ph.-de-Sauvage pour y intégrer une voie bus et des aménagements modes doux (mesure 30-32 PAIL).
- 3 Amélioration de la bretelle d'accès à l'autoroute au niveau de l'ICC.
- 4 Réalisation d'une passerelle mode doux reliant le quartier de l'Étang à Blandonnet (mesure 33-15 PAIL).
- 5 Amélioration de la liaison mode doux du quartier de l'Étang avec le tram 14, aux Avanchets et stationnement vélos en conséquence.
- 6 Bretelle routière reliant la route de Meyrin au viaduc du Pailly pour permettre ce mouvement sur le réseau primaire (Horizon 2025)

ACTIONS LIÉES

- PARR Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture
- PARR Amélioration de l'accessibilité multimodale de la gare de Vernier
- Grand Projet VMA
- TOSA

OBJECTIFS DE L'ACTION

Répondre à la demande de mobilité induite par le développement urbain du Grand Projet VMA (3'600 nouveaux logements, 4'800 nouveaux emplois à l'horizon 2030).

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGGC, DGT)

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, forêt, milieux naturels, flore, étude d'impact sur l'environnement



PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES				RÉALISATION	

PARTENAIRES

- OU
- Commune de Vernier
- Commune de Meyrin
- CFF
- Privés

COÛT ESTIMÉ

- ETUDES : à déterminer
- RÉALISATION : ~ 16.3 mio F (part cantonale)

FINANCEMENT

- Canton (L 11 758)
- Privés
- Confédération (projet d'agglo.)
- Communes
- CFF

ACTION COURT-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°43 : MOBILITÉ QUARTIER DE LA CONCORDE

DESCRIPTION DE L'ACTION

À court terme, l'urbanisation du quartier Concorde nécessite la mise en œuvre des mesures suivantes :

- 1 Création d'une bretelle d'accès Aire / Ain (vers le nord) et d'un U-turn en direction du Lignon pour délester le quartier de la Concorde du trafic de transit et permettre la rénovation / densification du secteur T (mesure 30-26 PA II)
- 2 Création d'un nouveau carrefour Ain/Simonet pour assurer l'accessibilité au nouveau quartier en TIM et modes doux (mesure 30-26 PAII)
- 3 Fermeture du giratoire Henri-Golay pour supprimer le trafic de transit dans le nouveau quartier et permettre la création d'une place (Place de la Concorde) ainsi que la perméabilité aux modes doux vers le Lignon (mesure 30-20 PA II)

OBJECTIFS DE L'ACTION

Répondre progressivement à la demande de mobilité induite par le développement urbain du Grand Projet Châtelaine (4'500 nouveaux logements, 2'500 nouveaux emplois à l'horizon 2030).

ACTIONS LIÉES

- TOSA
- Halte de Châtelaine
- VVA
- PARR Axe TC tangential
- Grand projet Châtelaine
- PDQ Concorde

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, patrimoine arboré, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES					RÉALISATION

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE : 100'000 F
- RÉALISATION :
 - carrefour Ain/Simonet : 6 mio F
 - UTurn av. d'Aire / av. Ain : 6 mio F
 - Place de la Concorde : à dét.

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGGC, OU)
- Ville de Genève
- Commune de Vernier

PARTENAIRES

- Canton (DGT)
- Communes

FINANCEMENT

- Canton
- Ville de Vernier
- Ville de Genève
- Privés
- Confédération (projet d'agglo.)
- Communes

FLUIDIFIER LE TRAFIC

ACCOMPAGNER LES DÉVELOPPEMENTS

ACTION MOYEN-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°44 : AMÉLIORATION DE L'ACCÈS DE L'AÉROPORT DEPUIS ET VERS L'AUTOROUTE (ETUDES)

DESCRIPTION DE L'ACTION

- ↘ Le développement de l'aéroport nécessite une meilleure connectivité au réseau autoroutier.
- ↘ Redéfinir le schéma d'accessibilité par la création d'un nouvel accès.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Permettre aux usagers d'accéder plus rapidement à la fois à l'autoroute et à l'aéroport
- ↘ Mieux répartir le trafic selon son origine et sa destination (sur réseau cantonal ou national)
- ↘ Désengorger l'axe de Pré-Bois

ACTIONS LIÉES

- ↘ PARR : Réaménagement en faveur des TC le long de la façade aéroportuaire

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
			ÉTUDES		

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE : 150'000 F
- ↘ RÉALISATION : env. 20 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ DETA (DGT)
- ↘ DETA (DGGC)

PARTENAIRES

- ↘ Aéroport
- ↘ OFROU

FINANCEMENT

- ↘ Canton
- ↘ Confédération
- ↘ Aéroport

ACTION MOYEN-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°45 :

ROUTE DE MONTFLEURY ET DEMI-JONCTION CANADA

DESCRIPTION DE L'ACTION

- ↘ Construction d'une demi-jonction autoroutière dite de Vernier-Canada (mesure 33-18 PAII) qui permet une entrée/sortie vers et depuis l'auto-route de contournement en direction et depuis Bardonnex.
- ↘ Construction d'une nouvelle route dite du plateau de Montfleury reliant cette demi-jonction à la zone industrielle de la ZIMEYSAVER (mesure 33-14 PAIII).

OBJECTIFS DE L'ACTION

La mise en œuvre du Grand Projet ZIMEYSAVER nécessite d'une part une forte restructuration du réseau routier pour tenir compte de la demande et d'autre part un développement de l'offre des infrastructures TC afin de favoriser le report modal.

ACTIONS LIÉES

- ↘ Grand Projet ZIMEYSAVER
- ↘ Mesures PA II (33-18 et 33-14)

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, échanges biologiques, fragmentation des milieux, paysage, faune, forêt, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020...
ÉTUDES					RÉALISATION

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: 4.5 mio F
- ↘ RÉALISATION: Rte de Montfleury: 49 mio F, 1/2 jonction Canada: 35.5 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGGC, DGT)
- ↘ OFROU

PARTENAIRES

- ↘ OU
- ↘ OFROU
- ↘ FTI
- ↘ DALE (OU)
- ↘ Villes de Vernier, Meyrin et commune de Satigny

FINANCEMENT

- ↘ Canton (PL spécifique)
- ↘ OFROU
- ↘ FTI
- ↘ Communes

SÉCURISER LES RÉSEAUX

AMÉLIORER L'EXPLOITATION

ACTION MOYEN-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°46 : REQUALIFICATION DE L'AVENUE LOUIS-CASAÏ

DESCRIPTION DE L'ACTION

Réaménagement de la voirie et des espaces publics et privés aux abords de l'avenue Louis-Casaï ainsi que des carrefours avec les axes transversaux (Mesure 32-2-7 PAII).

ACTIONS LIÉES

- PARR Axe fort TC tangentiel ZIPLO aéroport
- Grand-Projet Vernier-Meyrin-Aéroport

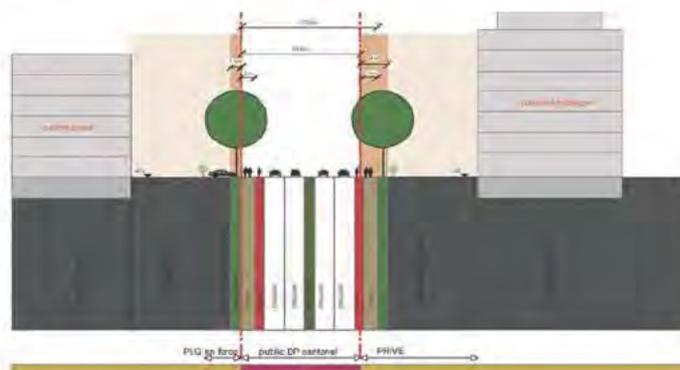
AUTRES ENJEUX

(ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, patrimoine arboré

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Créer des liens entre les quartiers qui bordent l'avenue
- Conserver les capacités de cet axe primaire
- Favoriser l'usage des modes doux par des aménagements sécurisés
- Offrir une infrastructure performante pour les TC par l'insertion de sites propres bus nécessaires
- Permettre l'insertion perpendiculaire de l'axe fort TC tangentiel ZIPLO – aéroport le long de l'autoroute
- Améliorer les déplacements en modes doux et les relations piétonnes entre les quartiers
- Améliorer l'aspect paysager de ce secteur actuellement très routier



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES					RÉALISATION

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE: 100'000 F
- RÉALISATION: à déterminer

PORTEUR DE L'ACTION

- DALE (OU)

PARTENAIRES

- DETA (DGT)
- DETA (DGCC)
- Villes de Meyrin et Vernier

FINANCEMENT

- Canton (H1 50)
- Communes

ACTION MOYEN-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°47 : RÉAMÉNAGEMENT EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS LE LONG DE LA FAÇADE AÉROPORTUAIRE

DESCRIPTION DE L'ACTION

Optimiser l'offre et la performance en transport public de l'ensemble de la façade aéroportuaire depuis la gare de Meyrin jusqu'au P+R P47, en s'appuyant sur la réalisation de sites propres bus sur la route de Pré-Bois (mesures 32-2-8 PA II), la route des Batailleux et la voie des Traz (mesure 32-2-13 PAIII)

OBJECTIFS DE L'ACTION

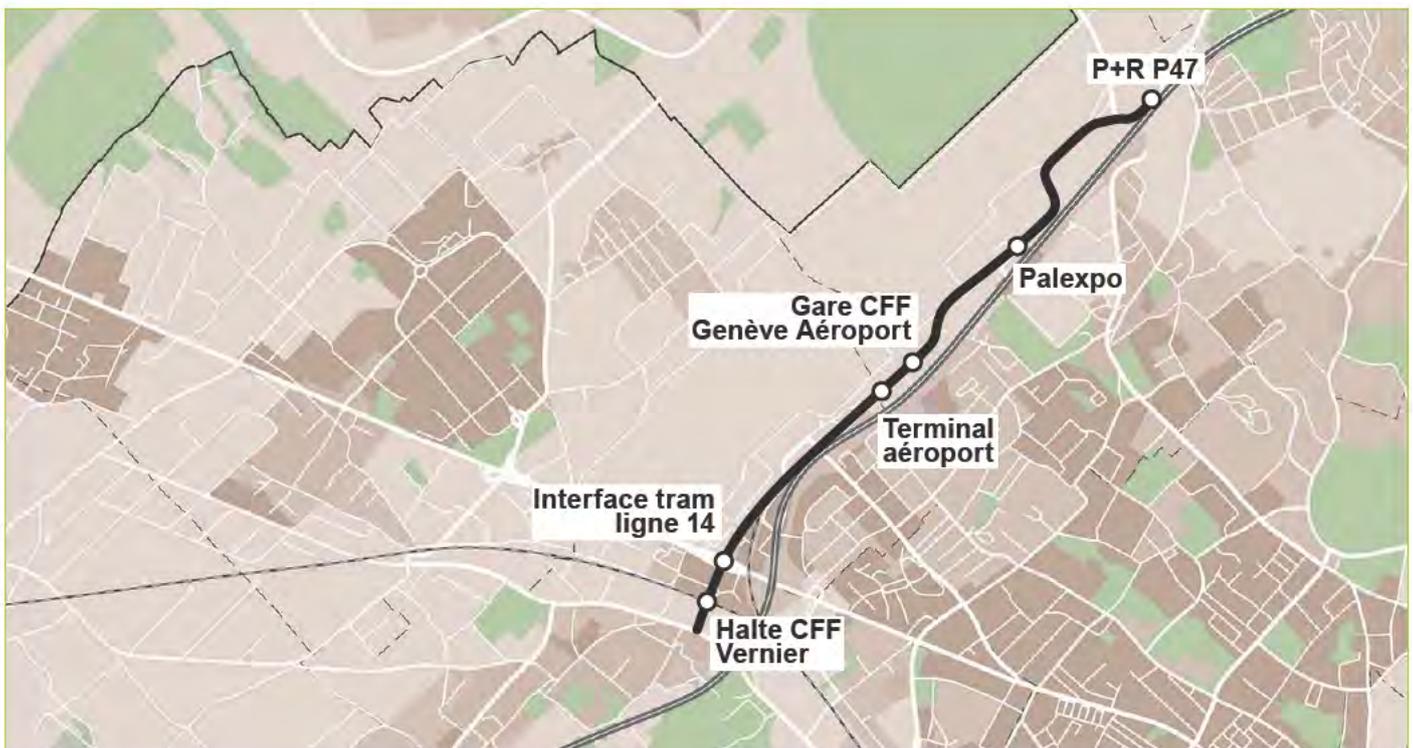
Genève-Aéroport prévoit de doubler sa fréquentation d'ici à 2030. Les infrastructures d'accueil des passagers doivent être dimensionnées en conséquence.

ACTIONS LIÉES

- ↳ Cointrin - Vision
- ↳ Élargissement de l'autoroute
- ↳ PARR P+R P47
- ↳ PARR Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture
- ↳ TOSA

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↳ bruit, air



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
FAISABILITÉ		AVP			RÉALISATION

COÛT ESTIMÉ

- ↳ ÉTUDE: 150'000 F
- ↳ RÉALISATION: 23 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↳ DETA (DGT)

PARTENAIRES

- ↳ DETA (DGGC)
- ↳ Genève-Aéroport
- ↳ CFF
- ↳ OFROU
- ↳ TPG
- ↳ DALE (OU)

FINANCEMENT

- ↳ Canton
- ↳ Genève-Aéroport

ACTION MOYEN-TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°48 : RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERFACE TC DE L'AÉROPORT

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les besoins en découlant en terme de mobilité sont :

- ↘ Création d'un pôle TC rassemblant les différents types d'offre (urbaine et interurbaine)
- ↘ Réorganisation intermodale de la plateforme d'échanges de l'aéroport (mesure 32-2-9 PA II) en cohérence avec le développement du projet Cointrin Vision qui prévoit la couverture de l'autoroute.

OBJECTIFS DE L'ACTION

Genève-Aéroport prévoit de doubler sa fréquentation d'ici à 2030. Les infrastructures d'accueil des passagers doivent être dimensionnées en conséquence.

ACTIONS LIÉES

- ↘ Cointrin - Vision
- ↘ Élargissement de l'autoroute
- ↘ PARR Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture
- ↘ TOSA

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: 100'000 F
- ↘ RÉALISATION: à déterminer

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ DETA (DGT)

PARTENAIRES

- ↘ DALE (OU)
- ↘ Genève-Aéroport
- ↘ CFF
- ↘ OFROU
- ↘ TPG
- ↘ Fondation des parkings

FINANCEMENT

- ↘ Canton (H1 50)
- ↘ Genève-Aéroport
- ↘ OFROU
- ↘ Privé

ACTION MOYEN / LONG TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°49 : PROLONGEMENT DU TRAM DES NATIONS AU GRAND-SACONNEX ET REQUALIFICATION DE LA ROUTE DE FERNEY (ÉTUDES)

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Prolongement du tram depuis la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex et requalification de la route de Ferney en y intégrant un itinéraire cyclable sécurisé (mesures 32-1-2 PAII).
- Sa réalisation est coordonnée avec les projets urbains du secteur du Grand-Saconnex et du Jardin des Nations ainsi que le réaménagement de la place de Carantec (mesures 32-1-13 et 32-1-14 PAII).

OBJECTIFS DE L'ACTION

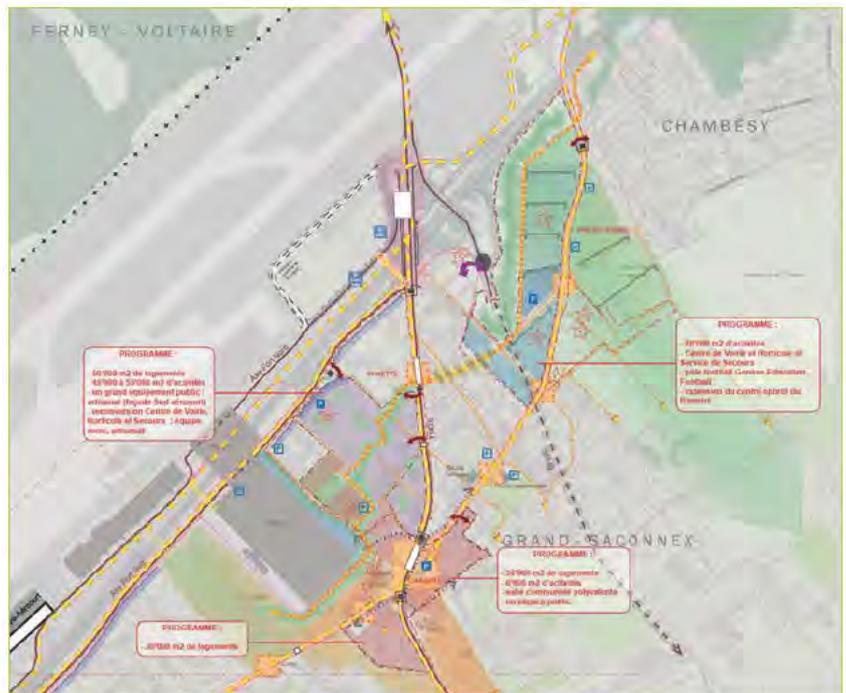
- Améliorer l'accessibilité en matière de TC et de MD pour le secteurs des Organisations Internationales et en accompagnement des développements urbains communaux.
- Permettre le transfert modal des habitants du Pays de Gex grâce à la connexion au P+R P47.

ACTIONS LIÉES

- PARR Route des Nations (y.c. jonction)
- PARR P+R P47
- Grand Projet Gd-Saconnex

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, patrimoine arboré, forêt, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDES : ~8 mio F
- RÉALISATION : 100 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT)

PARTENAIRES

- Commune du Grand-Saconnex
- Ville de Genève
- DALE (OU)
- DETA (DGGC)
- TPG
- OFT
- Privés

FINANCEMENT

- Canton (H1 50, H1 70)
- Communes

DÉVELOPPER LES RÉSEAUX

ACTION MOYEN / LONG TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°50 : PROLONGEMENT DU TCMC DU CERN JUSQU'À SAINT-GENIS

DESCRIPTION DE L'ACTION

Prolongement du tram de son terminus actuel au CERN jusqu'à Saint-Genis-Pouilly et requalification multimodale de l'espace public de la route de Meyrin (mesure 33-7 PAI).

OBJECTIFS DE L'ACTION

Amélioration de la desserte TC vers le Pays de Gex et augmentation de la part modale TC sur ce couloir, en particulier pour le rabattement sur des P+R, côté français.

ACTIONS LIÉES

↳ P+R Porte de France

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

↳ bruit, air, patrimoine arboré, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2020	2021	2022	2023	2024	2025
		RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

↳ RÉALISATION :
15 mio F
(section Suisse)

PORTEUR DE L'ACTION

↳ Canton (DGGC)

PARTENAIRES

- ↳ DETA (DGT)
- ↳ CG01
- ↳ Ville de Meyrin
- ↳ Commune de St-Genis-Pouilly (FR)
- ↳ CERN

FINANCEMENT

- ↳ H1 50
- ↳ Confédération (projet d'agglo)
- ↳ France (Etat, CG01, communes)

ACTION MOYEN / LONG TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°51 : P+R TUILERIES (ÉTUDES)

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le P+R Tuileries est directement connecté au Réseau Express Régional (halte Les Tuileries), mais son accessibilité routière et vélos doivent être fortement améliorées pour le rendre attractif et par conséquent accroître sa capacité (qui pourrait aller jusqu'à 800 places) - mesure 12-14 PAIII.

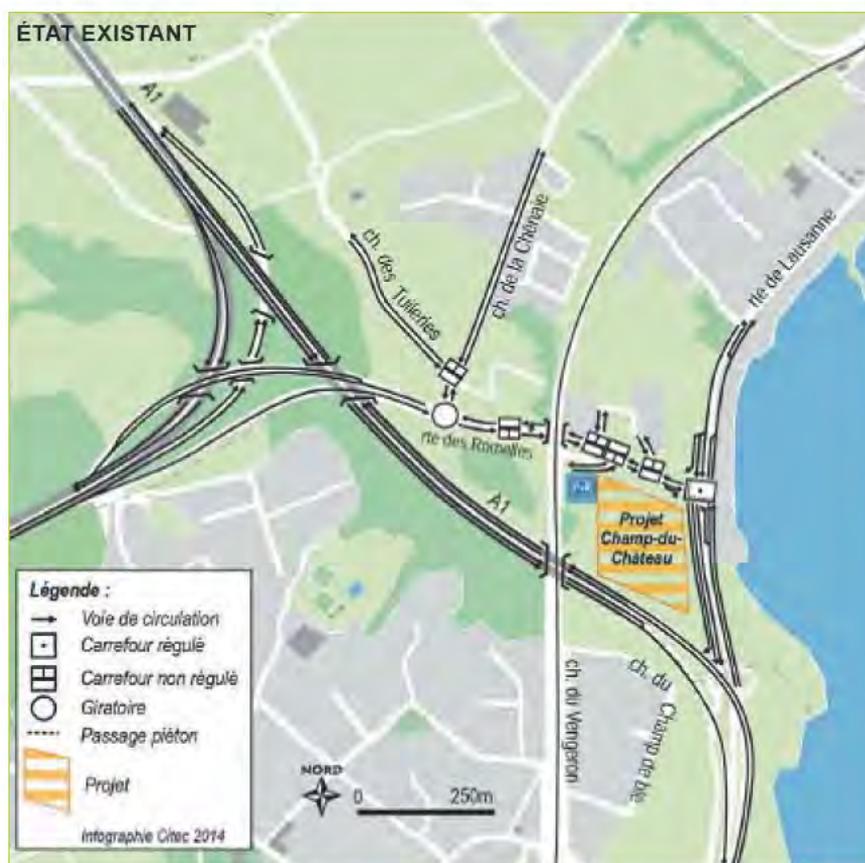
Il s'agit d'évaluer les solutions envisageables pour améliorer cette accessibilité et également d'évaluer l'opportunité de créer un P+B à cet endroit.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Amélioration de l'accessibilité T1 et vélos depuis Lausanne au P+R

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
			ÉTUDE		

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE:
100'000 F
- RÉALISATION:
à déterminer à l'issue des études

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT)

PARTENAIRES

- Fondation des Parkings
- OFROU
- Commune de Bellevue

FINANCEMENT

- DGT

ACTION MOYEN / LONG TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°52 : INFRASTRUCTURES MULTIMODALES LIÉES AU P+R P47 - P49 (ÉTUDES)

DESCRIPTION DE L'ACTION

- ↘ L'emplacement est très bien connecté à l'auto-route et aux transports collectifs.
- ↘ La création d'un ouvrage "multifonctions" permettant d'accompagner la croissance de l'aéroport et le développement des infrastructures.
- ↘ Construction d'une infrastructure multimodale (mesure PA III 32-1-20)

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Offrir une possibilité de rabattement pertinente sur les TC
- ↘ Augmenter la desserte TC du site
- ↘ Proposer du stationnement pour les usagers ou employés de l'aéroport
- ↘ Proposer des services de cars internationaux
- ↘ Ouvrage accueillant également un arrêt de tram "Grand-Saconnex"
- ↘ Créer un ouvrage qui répond aux besoins de Palexpo et de l'Aéroport

ACTIONS LIÉES

- ↘ PARR Prolongement du tram des Nations au Grand-Saconnex
- ↘ PARR Réaménagement en faveur des TC le long de la façade aéroportuaire
- ↘ PARR Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

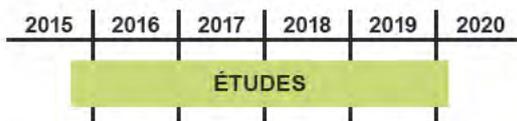
- ↘ bruit, air, patrimoine arboré, espace public



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↘ **ÉTUDE:**
100'000 F
- ↘ **RÉALISATION:**
à déterminer à l'issue des études

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ DETA (DGT)

PARTENAIRES

- ↘ Aéroport
- ↘ Fondation des Parkings

FINANCEMENT

- ↘ Canton
- ↘ Aéroport
- ↘ Fondation des Parkings
- ↘ Palexpo

ACTION MOYEN / LONG TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°53 : REQUALIFICATION MULTIMODALE DU SECTEUR CORNAVIN

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour accompagner progressivement l'augmentation du nombre de voyageurs attendus à Cornavin (100'000 en 2030) liée à la mise en service du RER puis à l'extension de la gare actuelle, il s'agit dans un premier temps d'améliorer les circulations piétonnes entre les différents secteurs du pôle d'échanges de Cornavin et d'accompagner l'évolution du réseau TC.

Par ailleurs, l'évolution de la hiérarchie du réseau routier dont l'objectif est de maîtriser la circulation TIM dans le secteur doit donner lieu à la mise en place d'un nouveau plan de circulation favorisant la desserte locale du secteur.

Dans un second temps, en accompagnement de l'extension de la gare, il s'agit de permettre le fonctionnement de la nouvelle gare avec le pôle d'échanges TC et la ville en réorganisant profondément les circulations TIM, TC, modes doux, taxis et livraisons.

C'est également l'occasion de revaloriser l'ensemble des espaces publics à l'échelle du quartier, dans le cadre d'un projet urbain (mesure 30-29 PAII).

Des mesures court terme vont pouvoir être mise en œuvre dès 2017 pour déjà améliorer le fonctionnement du pôle multimodal notamment pour les TC et ND. (élargissement des quais et trottoirs place de Montbrillant, création d'un trottoir place des Alpes).

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Accompagner l'extension ferroviaire de la gare (2025).
- Réorganiser le pôle d'échanges multimodal et les connexions MD.
- Maîtriser la circulation TIM à l'échelle du secteur.
- Revaloriser les espaces publics.

PRINCIPALES ÉTAPES

- 2017-2018 : mandat d'études parallèles, projet interface / espace public Cornavin et réalisation mesures court terme
- 2017-2018 : avant projet extension ferroviaire Cornavin
- 2019 : mise en service RER FVG
- 2023-2024 : démarrage travaux extension gare
- 2030 : mise en service extension gare



AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, patrimoine arboré, parcs

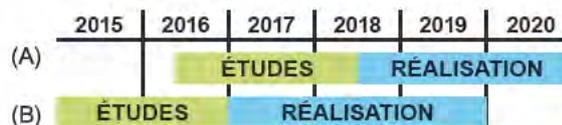


NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

Requalification (A) Mesure court terme (B)

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Opportunité | <input checked="" type="checkbox"/> Opportunité |
| <input checked="" type="checkbox"/> Faisabilité | <input checked="" type="checkbox"/> Faisabilité |
| <input type="checkbox"/> Avant-projet | <input checked="" type="checkbox"/> Avant-projet |
| <input type="checkbox"/> Projet | <input checked="" type="checkbox"/> Projet |
| <input type="checkbox"/> Autorisation | <input checked="" type="checkbox"/> Autorisation |

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- **ÉTUDE:** à déterminer
- **RÉALISATION:** à déterminer à l'issue des études

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT)
- Ville de Genève

PARTENAIRES

- TPG
- OFT
- CFF
- DALE (OU)

FINANCEMENT

- Canton (H1 70)
- Ville de Genève

ACTION MOYEN / LONG TERME LOCALISÉE



ACTION PARR 2015–2018 N°54 : AXE FORT TC GENÈVE - VERNIER - ZIMEYSAVER

DESCRIPTION DE L'ACTION

- À moyen terme, il s'agit de réfléchir à une articulation de cet axe fort avec la desserte du RER (ligne de La Plaine) et des autres axes forts TC du secteur. Il s'agit également de préciser l'infrastructure nécessaire pour la desserte de la ZIMEYSAVER au niveau de la route du Nant-d'Avril.
- Enfin, l'articulation entre la mesure "Construction d'un axe tram entre Genève et Vernier" (mesure 33-16 PAII) et la mesure "Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier" (mesure 33-13 PAIII) devra être précisée.

OBJECTIFS DE L'ACTION

La performance de l'axe TC radial Genève-Vernier-ZIMEYSAVER doit être améliorée pour accompagner la densification des quartiers inclus dans les Grands Projets de Châtelaïne et de VMA. Cet axe doit également être adapté aux projets de densification de la ZIMEYSAVER en incluant la desserte de la route du Nant-d'Avril.

ACTIONS LIÉES

- Grand Projet Châtelaïne
- Grand Projet VMA
- Grand Projet ZIMEYSAVER
- PARR Pôle multimodal nouvelle halte Châtelaïne

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

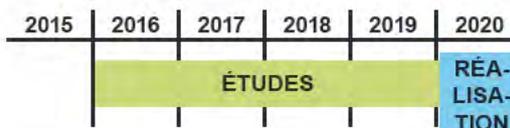
- bruit, air, flore, paysage, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE: 100'000 F
- RÉALISATION: 57.8 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT)

PARTENAIRES

- DETA (DGGC)
- DALE (OU)
- FTI
- Villes de Genève, Vernier, Meyrin, commune de Satigny

FINANCEMENT

- Canton (H1 50)
- Communes
- FTI

ACTION COURT-TERME TRANSVERSALE



ACTION PARR 2015 – 2018 N°55 : ÉLABORATION ET DÉPLOIEMENT D'UNE STRATÉGIE DE RÉGULATION DES FEUX TRICOLORES

DESCRIPTION DE L'ACTION

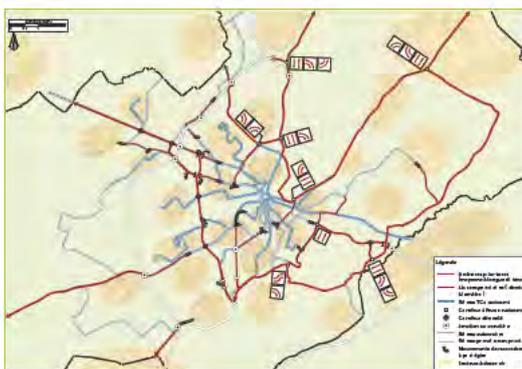
Le canton a engagé en 2013 une mise à jour de la stratégie de régulation des feux tricolores.

Cette démarche vise à faire évoluer les modes de fonctionnement des carrefours à feux existants en concrétisant les politiques cantonales de transport au niveau des carrefours et en offrant un cadre pour les interventions opérationnelles.

Il s'agit également d'établir un plan d'actions dont l'objectif est de déployer progressivement, et en fonction des capacités d'investissement de l'Etat, les nouveaux modes de fonctionnement des carrefours.

Des démarches opérationnelles sont réalisées en parallèle. Celles-ci visent notamment :

- à évaluer et mettre en service des carrefours fonctionnant à l'orange clignotant la nuit
- à optimiser les coordinations existantes des carrefours sur certains axes, dans une logique d'onde-verte.



OBJECTIFS DE L'ACTION

- Mettre en oeuvre la hiérarchie du réseau routier
- Améliorer la fluidité, la performance et le confort des différents modes de transport
- Assurer la sécurité de l'ensemble des modes de transport

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- Bruit, air

4. CONTEXTE GÉNÉRAL
La première couronne de Genève est une zone de transition entre le centre-ville et la périphérie. Du point de vue du BIL, ce secteur présente une densité hétérogène. Le réseau de déplacement y est par conséquent variable selon les quartiers. De plus, la première couronne attire la plupart des points de raccordement avec le réseau régional. Une règle générale de fonctionnement des carrefours est par conséquent dédiée à établir si les acteurs réseaux doivent être justifiés par le contexte local. Capacité relative suffisante ou limitée, présence de demande prioritaire et de transports publics, mesure liée à la maîtrise du trafic, possibilité de sanction ou de restriction, etc.

5. ENJEUX

- Améliorer les performances des réseaux existants
- Adapter à l'usage des modes doux
- Garantir un niveau de service élevé pour les transports individuels motorisés, mais uniquement par des solutions dédiées
- Intégrer les points de conflits des flux convergents et divergents (accidents) et prendre le "voilage" de ce dernier

6. OBJECTIFS

Type de carrefours	Fonctions dans le réseau routier	Droits des axes	Principes de régulation	Équipement prioritaire	Performances
	Carrefour d'accès au réseau routier central. Niveau de service élevé à garantir. Remplissage de flux de véhicules sur l'autoroute à proximité.	Série de réseau national Carrefours coordonnés avec le contexte local permet une solution	- Périodes de pointe : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 100" max. - Périodes creuses : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 30" max.	Temps d'attente moyen : 30" combinés sur les deux carrefours (TP complétés avec le trafic du réseau primaire)	Temps d'attente moyen/mois en itinéraire des axes routiers : National : < 60" / 70" Primaire : < 40" / 50" Secondaire : < 30" / 40" Quartier : < 20" / 30"
	Carrefour structurant du réseau routier. Carrefour prioritaire de la circulation des poids lourds.	Primaire Carrefours coordonnés avec le contexte local permet une solution	- Périodes de pointe : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 100" max. - Périodes creuses : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 30" max.	Temps d'attente moyen en carrefour avec le réseau : Primaire : < 10" Secondaire : < 10" Quartier : < 5"	Gestion des conflits avec le trafic prioritaire : - possibilité de réseau national et primaire - possibilité de réseau secondaire - possibilité de réseau tertiaire et quaternaire - possibilité de réseau de transit - possibilité de réseau de transit - possibilité de réseau de transit
	Carrefour de distribution : passage prioritaire de la circulation des poids lourds. Niveau de service élevé à garantir sur les chemins prioritaires.	Secondaire Carrefours coordonnés avec le contexte local permet une solution	- Périodes de pointe : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 100" max. - Périodes creuses : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 30" max.	En cas de conflit avec une autre ligne (TP) (15 secondes supplémentaires pour le BIL développement des chemins prioritaires)	En cas de conflit avec une autre ligne (TP) (15 secondes supplémentaires pour le BIL développement des chemins prioritaires)
	Point de régulation des flux prioritaires sur le réseau structurant. Niveau de service élevé à garantir sur les chemins prioritaires.	Quartier Carrefours coordonnés avec le contexte local permet une solution	- Périodes de pointe : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 60" max. - Périodes creuses : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 30" max.	Un service de service de plus d'un mètre en longueur, la fréquence de passage variable peut être gérée	En cas de conflit avec une autre ligne (TP) (15 secondes supplémentaires pour le BIL développement des chemins prioritaires)
	Carrefour de distribution.	Quartier Carrefours coordonnés avec le contexte local permet une solution	- Périodes de pointe : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 60" max. - Périodes creuses : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 30" max.		
	Carrefour de desserte.	Quartier Carrefours coordonnés avec le contexte local permet une solution	- Périodes de pointe : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 60" max. - Périodes creuses : non cadré, si impossible : cadré avec cycle de 30" max.		

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Définir les itinéraires prioritaires pour les transports individuels motorisés (y compris les mouvements bidirectionnels secondaires et ceux pouvant être limités)
- Offrir les points de mesure des flux de trafic convergents vers le centre-ville (carrefours d'accès permettant de garantir une bonne fluidité du trafic dans l'hypercentre)
- Eventuellement définir une hiérarchie entre les lignes de transports publics pour régler les conflits entre modes

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
	ÉTUDE	DÉPLOIEMENT PROGRESSIF			

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE : 200'000 F
- RÉALISATION : 7 mio de F

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT)

PARTENAIRES

- Police cantonale

FINANCEMENT

- Canton (PL spécifique)

FLUIDIFIER LE TRAFIC

AMÉLIORER L'EXPLOITATION

ACTION COURT-TERME TRANSVERSALE



MESURE PARR 2015-2018 N°56 : RENOUVELLEMENT DES ÉQUIPEMENTS DE SIGNALISATION LUMINEUSE

DESCRIPTION DE LA MESURE

175 carrefours genevois sont régulés par des équipements obsolètes âgés de 25 à 60 ans. Leur entretien devient impossible par manque de pièces de rechange, les programmer est compliqué, long et onéreux.

L'objectif est de disposer d'équipements récents correspondant à la législation en vigueur et offrant une souplesse de programmation afin de réguler les circulations en fonction de la demande réelle et ainsi fluidifier le trafic et améliorer l'exploitation de l'ensemble des modes de transport.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- ↘ Fluidifier le trafic et améliorer l'exploitation multimodale des carrefours par le renouvellement d'équipements de signalisation lumineuse

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ Bruit, air

NOUVEAU CONTRÔLEUR DE CARREFOUR



CONTRÔLEUR DE CARREFOUR OBSOLÈTE



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE: 100'000 F
- ↘ RÉALISATION: 25 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT)

PARTENAIRES

- ↘

FINANCEMENT

- ↘ Canton (PL spécifique)

ACTION COURT-TERME TRANSVERSALE



ACTION PARR 2015–2018 N°57 : MISE EN PLACE D'UN OBSERVATOIRE DE L'ACCIDENTOLOGIE

DESCRIPTION DE L'ACTION

Cette action a pour objectif de mettre en place un observatoire de l'accidentologie à l'échelle cantonale visant à évaluer et analyser les accidents qui surviennent sur le réseau routier pour en comprendre les causes et, cas échéant, adapter les aménagements réalisés.

A terme, il s'agit de mettre en place une structure pérenne de suivi associant l'ensemble des autorités et acteurs concernés par ce sujet (autorités organisatrices, services de la police, services de la Confédération, ...).

Sur la base du module d'accidentologie MISTRA, développé par les services de la Confédération, le canton de Genève a commencé à constituer une base de données des accidents qui ont eu lieu ces dernières années sur le réseau national, cantonal et communal, engageant par là une méthode d'analyse systématique visant à :

- géoréférencer les lieux de l'accident
- cibler les points noirs et les potentiels d'amélioration en adaptant l'environnement du réseau routier
- participer à des comparaisons intercantionales.

Au-delà de la collecte des données, il s'agit maintenant de mettre sur pied la coordination au niveau cantonal pour apporter une réponse pertinente aux problématiques d'accidentologies.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Garantir la sécurité de tous les modes de transport, notamment les plus vulnérables

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
MISE EN PLACE PROGRESSIVE					

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT)

PARTENAIRES

- ↘ DGGC
- ↘ Police cantonale
- ↘ OFROU

FINANCEMENT

- ↘ Canton

ACTION COURT-TERME TRANSVERSALE



ACTION PARR 2015–2018 N°58 : DÉVELOPPER UNE PLATEFORME D'INFORMATION MULTIMODALE

DESCRIPTION DE L'ACTION

Cette action vise à faire évoluer l'outil "infomobilité" (www.ge.ch/infomobilité) dans une perspective multimodale et multisupports.

Aujourd'hui, Infomobilité présente l'état de fonctionnement du réseau routier, l'occupation des principaux parkings du canton et les événements susceptibles d'impacter la circulation (chantiers, perturbations).

Porté fin 2014 sur une application mobile, l'objectif est maintenant d'étoffer d'une part les contenus existants, d'autre part les fonctionnalités offertes aux usagers et de positionner cette évolution dans une perspective géographique d'agglomération.

Les développements à envisager sont de deux ordres :

- la mise à disposition d'informations multimodales de bases, cas échéant en temps réel, concernant :
 - le réseau de transport public
 - le stationnement
 - les deux roues motorisés
 - la marche à pied
 - le réseau vélo
 - l'autopartage
 - le covoiturage
 - les taxis
 - l'environnement
- La mise en place de fonctions plus élaborées telles que des calculateurs d'itinéraires en temps réel.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Encourager une utilisation multimodale du réseau de voirie
- ↘ Informer les usagers des conditions de circulation tous modes

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ personnes à mobilité réduite

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE : 150'000 F
- ↘ RÉALISATION : à déterminer

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Canton (DGT)

PARTENAIRES

- ↘ à déterminer en fonction des périmètres concernés

FINANCEMENT

- ↘ à déterminer en fonction des partenaires

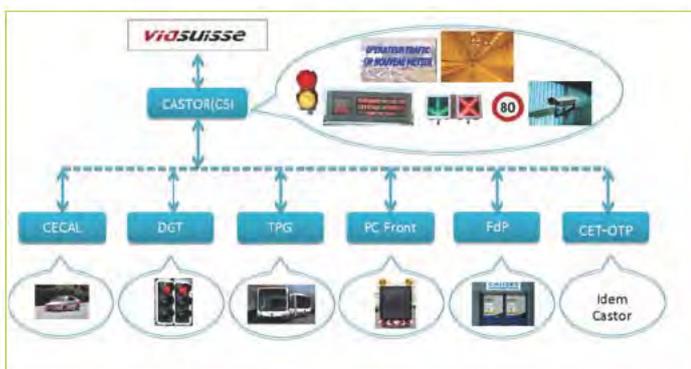
ACTION COURT-TERME TRANSVERSALE



ACTION PARR 2015–2018 N°59 : DÉVELOPPEMENT D'UNE CENTRALE RÉGIONALE DE GESTION DU TRAFIC (CRGT)

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mise en œuvre d'une centrale régionale de gestion du trafic coordonnant, à un niveau local, l'exploitation des réseaux routiers nationaux et cantonaux.



OBJECTIFS DE L'ACTION

- Coordination active des partenaires de la mobilité pour minimiser les impacts sur la circulation lors d'événements prévisibles (chantier) ou imprévisibles (accident) en utilisant au mieux les infrastructures, les équipements de télématique et les ressources humaines.



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDES			RÉALISATION			

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE: 140'000 F
- RÉALISATION: 14 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT)

PARTENAIRES

- OFROU
- Police
- TPG
- Canton de Vaud
- Grand Genève à l'horizon 2020

FINANCEMENT

- Canton (PL Spécifique)
- OFROU

AMÉLIORER L'EXPLOITATION

ACTION COURT-TERME TRANSVERSALE



ACTION PARR 2015–2018 N°60 : ÉLABORATION ET DÉPLOIEMENT D'UN SCHEMA DIRECTEUR DU JALONNEMENT ROUTIER

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le canton a engagé en 2014 l'élaboration d'un schéma directeur du jalonnement routier.

Ce schéma directeur a pour objectif de d'identifier les différents pôles à jalonner, en fonction de leur importance et de définir les différents itinéraires qui devraient être utilisés pour atteindre ces pôles.

Au-delà de ce document, la démarche vise également à adapter la signalisation directionnelle en place.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Mettre en oeuvre la hiérarchie du réseau routier
- Réduire la percolation des véhicules dans les quartiers
- Mieux guider les usagers

Jalonnement autoroute- Lect



4.31 Indicateur de direction pour autoroutes et semi autoroutes (art. 37a)

4.32 Indicateur de direction pour routes principales (art. 51)

4.33 Indicateur de direction pour routes secondaires (art. 51)

4.35 Indicateur de direction en forme de tableau (art. 51)

4.36 Indicateur de direction avancé sur route principale (art. 52)

4.37 Indicateur de direction avancé sur route secondaire (art. 52)

4.38 Indicateur de direction avancé avec répétition des voies sur route principale (art. 52)

4.39 Indicateur de direction avancé avec répétition des voies sur route secondaire (art. 52)

4.46.1 Indicateur de direction « parking » avec services transports publics (exemple) (art. 54)

4.46 Indicateur de direction « Parc de stationnement » (art. 54)

4.47 Indicateur de direction « Place de camping » (art. 54)

4.48 Indicateur de direction « Terrain pour caravans » (art. 54)

4.49 Indicateur de direction « Entreprise » (art. 54)

4.53 Indicateur de direction avancé pour centre de village (exemple) (art. 55)

4.54 Indicateur de direction avancé pour centre de village (exemple) (art. 55)

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDE						
DÉPLOIEMENT PROGRESSIF						

COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE : 150'000 F
- RÉALISATION : 4 mio F

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT)

PARTENAIRES

- Ville de Genève

FINANCEMENT

- Canton (PL spécifique)

ACTION MOYEN / LONG TERME



ACTION PARR 2015–2018 N°61 : CRÉATION DE ROUTE D'ÉVITEMENT DE VILLAGE

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans un contexte de pression croissante du trafic individuel motorisé sur les différentes voies du canton et de flux pendulaires très marqués aux heures de pointe, différentes communes ont fait la demande de réaliser des contournements de leurs localités.

Pour répondre à ces demandes, le canton propose de mettre en place un processus d'évaluation des voies d'évitement pour conclure à l'entrée en matière cantonale ou non sur la réalisation des projets.

Cette méthode consiste en une évaluation multi-critères selon trois thématiques :

- l'environnement des riverains
- la mobilité offerte aux usagers
- la possibilité de réalisation du contournement

Si cette première analyse conclut au besoin du projet, sur la base d'une décision politique, les procédures et démarches nécessaires peuvent être engagées.

Si l'analyse fait apparaître une opportunité limitée, d'autres mesures peuvent répondre aux dysfonctionnements constatés, telles des mesures d'aménagement (maîtrise de la vitesse, marquage, signalisation, ...) ou d'assainissement des nuisances. De manière prospective, l'Etat peut également garder des réserves foncières nécessaires à la réalisation future de l'aménagement. Ce volet devra également être exploré dans la perspective de la capacité du Canton à garantir son quota de surface d'assolement à long terme."

Cette démarche peut également donner lieu à une révision locale du classement administratif des voiries. Compte-tenu des budgets resserrés de l'Etat, le portage et le financement de telles mesures restent cependant à déterminer au cas par cas, en fonction notamment des intérêts partagés Etat / communes, sachant qu'aujourd'hui, aucun de ces contournements n'est planifié.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↘ Apporter une réponse adéquate aux demandes communales de contournement de village

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- ↘ bruit, air, échanges biologiques, fragmentation des milieux, paysage, faune, forêt, arbres, étude d'impact sur l'environnement

COMMUNES AYANT DÉJÀ FAIT UNE TELLE DEMANDE

A ce jour, les communes suivantes se sont déjà manifesté pour réaliser des routes d'évitement, avec des projets dont le degré de maturité peut varier :

- ↘ Commune de Cartigny
- ↘ Commune de Chancy
- ↘ Commune de Soral
- ↘ Commune de Meinier

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
ÉTUDE	ÉTUDE	ÉTUDE			
Chancy	Soral	Cartigny Meinier			

COÛT ESTIMÉ

- ↘ ÉTUDE :
à déterminer
- ↘ RÉALISATION :
à déterminer

PORTEUR DE L'ACTION

- ↘ Communes

PARTENAIRES

- ↘ Canton (DGT, DGGC)

FINANCEMENT

- ↘ à déterminer au cas par cas

ACTION MOYEN / LONG TERME



ACTION PARR 2015–2018 N°62 : JONCTION AUTOROUTIÈRE DE VERSOIX (ÉTUDES)

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le canton a piloté en 2012 – 2013 une étude visant à élaborer un concept d'organisation des réseaux de transport en rive droite du lac intégrant une éventuelle nouvelle jonction à Collex-Bossy ou Versoix.

Cette étude partenariale (OFROU, communes suisses et françaises, CCPG, Conseil Général de l'Ain) a conclu à la réalisation d'une nouvelle jonction sur l'A1 au niveau de Versoix offrant une nouvelle structuration des réseaux de transport, s'appuyant notamment sur :

- La création de la nouvelle jonction
- la route de Sauverny
- La création du BHNS sur la RD 1005
- Des requalifications des voiries existantes en vue d'accompagner la mise en place du concept.

Si la réalisation de la nouvelle jonction est prévue au-delà de l'élargissement de l'autoroute A1 dans sa section entre Coppet et le Vengeron, il convient, dans les prochains mois d'affiner la réflexion avec les services de la Confédération, notamment pour évaluer finement l'impact de la création de cette nouvelle jonction sur le fonctionnement de l'autoroute dans son ensemble, notamment au droit de l'échangeur de Coppet et du Vengeron.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ✔ Améliorer l'accessibilité multimodale de la rive droite
- ✔ Mieux structurer les réseaux de transport
- ✔ Répondre aux problématiques de traversée de village

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

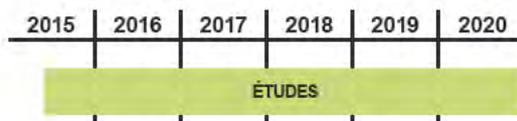
- ✔ bruit, air, échanges biologiques, fragmentation des milieux, paysage, faune, forêt, arbres, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

✔ ÉTUDE :
20'000 F

✔ RÉALISATION :
à déterminer

PORTEUR DE L'ACTION

- ✔ Canton (DGT)
- ✔ Confédération (OFROU)

FINANCEMENT

- ✔ Canton
- ✔ Confédération

ACTION MOYEN / LONG TERME



ACTION PARR 2015–2018 N°63 : ÉLARGISSEMENT DE L'AUTOROUTE ENTRE COPPET ET PERLY

DESCRIPTION DE L'ACTION

La stratégie cantonale de développement du réseau autoroutier s'articule en deux étapes. Elle est cohérente avec les travaux réalisés par le Canton et les services de la Confédération ces dernières années.

↳ **La première étape** consiste à élargir l'autoroute de contournement actuelle progressivement à l'horizon 2020 – 2025.

↳ **La seconde étape** consiste à réaliser le bouclage autoroutier en reliant les autoroutes suisse et française entre le Vengeron et Thônex-Vallard avec la grande traversée du Lac et le bouclage est.

Le 26 février 2014, le Conseil fédéral a approuvé le 2^{ème} message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement.

Dans ce message mis à jour, les tronçons genevois de l'autoroute de contournement sont classés en priorité 1 et 2, assurant par là leur financement par l'actuel fonds d'infrastructure et confirmant ainsi la première étape de la stratégie genevoise de développement des infrastructures autoroutières.

Sur cette base, l'Office fédéral des routes (OFROU) a engagé les études devant conduire à la réalisation de l'élargissement pour l'entier des sections du contournement autoroutier genevois.

Cette action vise à accompagner les services de la Confédération dans l'élaboration des études de réalisation de l'élargissement avec l'objectif de confirmer l'urgence de réaliser les travaux d'élargissement dès l'horizon 2020.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ↳ Élargir l'autoroute de contournement actuel pour résoudre les goulets d'étranglement

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

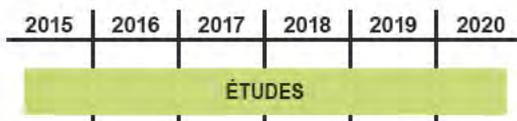
- ↳ bruit, air, échanges biologiques, fragmentation des milieux, paysage, faune, forêt, arbres, étude d'impact sur l'environnement



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ↳ **ÉTUDE:**
sans objet
- ↳ **RÉALISATION:**
1.5 milliard de francs

PORTEUR DE L'ACTION

- ↳ OFROU

PARTENAIRES

- ↳ DGGC
- ↳ DGT

FINANCEMENT

- ↳ Confédération

ACTION MOYEN / LONG TERME



ACTION PARR 2015–2018 N°64 : RÉALISATION DU BOUCLEMENT AUTOROUTIER

DESCRIPTION DE L'ACTION

La stratégie cantonale de développement du réseau autoroutier s'articule en deux étapes. Elle est cohérente avec les travaux réalisés par le Canton et les services de la Confédération ces dernières années.

- La première étape consiste à élargir l'autoroute de contournement actuelle progressivement à l'horizon 2020 – 2025.
- La seconde étape consiste à réaliser le bouclément autoroutier en reliant les autoroutes suisse et française entre le Vengeron et Thônex-Vallard avec la grande traversée du Lac et le bouclément est.

Le 15 octobre 2014, le Conseil d'Etat a validé un rapport complet relatif à la réalisation du bouclément autoroutier et le plan d'actions y relatif dont l'objectif est la réalisation du bouclément à l'horizon 2030.

Les conclusions de ce rapport mettent en évidence plusieurs points confirmant la pertinence de la réalisation du bouclément autoroutier et sa faisabilité à l'horizon 2030, notamment du point de vue du développement territorial en rive gauche, de l'intérêt d'un préfinancement par le Canton des infrastructures dans la perspective d'un transfert des ouvrages à la Confédération, en ayant recours, éventuellement à la mise en place d'un péage et au partenariat public-privé. Enfin, l'intérêt du bouclément autoroutier pour la requalification du cœur d'agglomération est confirmé et se concrétise, permettant ainsi de repenser l'accessibilité de l'agglomération, d'améliorer la performance des transports publics et de renforcer la qualité de l'espace rue.

Le 5 juin 2016, le principe de réalisation d'une traversée du lac et d'un bouclément autoroutier a été soutenu en votation populaire par près de 63% des genevois. Le Conseil d'Etat a sur cette base poursuivi le développement du projet en nommant

AUTRES ENJEUX (ENVIRONNEMENT, PAYSAGE, ...)

- bruit, air, échanges biologiques, fragmentation des milieux, paysage, faune, forêt, arbres, étude d'impact sur l'environnement

LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE DU BOUCLEMENT AUTOROUTIER



OBJECTIF DE RÉALISATION HORIZON 2030
Bouclément autoroutier :

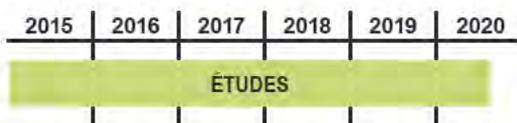
➤ Entre le Vengeron et Thônex-Vallard : 14 km	➤ Sur la Rive gauche : 9 km en tunnel
➤ Traversée du lac (pont ou tunnel) : 3 km	➤ Jonctions et échangeurs : 2 km

un conseil consultatif, composé de membres de la société civile et des partis politiques genevois, chargé d'accompagner le comité de pilotage du projet tout au long de ses principales étapes. Il est ainsi chargé de rendre un avis sur la question de la traversée en pont ou en tunnel d'ici septembre 2017. En outre le Conseil d'Etat a constitué un comité stratégique composé des maîtres d'ouvrages de toute l'agglomération chargée notamment d'assurer la coordination transfrontalière du projet.

NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet
- Autorisation

PLANIFICATION



COÛT ESTIMÉ

- ÉTUDE : à déterminer
- RÉALISATION : 3.5 milliards de francs

PORTEUR DE L'ACTION

- Canton (DGT et DGGC)

PARTENAIRES

- Autres directions de l'Etat (OU, DGNP, DGE, DGEau, DGA, SAEF, DGFE, DSE)
- Services de la confédération
- Communes suisses
- Partenaires français

FINANCEMENT

- Canton de Genève



CONCLUSION

UN PLAN D'ACTIONS RESPONSABLE

Ce plan d'actions du réseau routier 2015-2018 présente 64 mesures concrètes pour la mobilité visant à fluidifier le trafic, sécuriser et développer les réseaux de transport, accompagner les différents projets du Canton et améliorer l'exploitation du réseau routier.

Si ces mesures concrètes démontrent une certaine ambition pour améliorer la mobilité, il est également de la responsabilité de chacun, politiques, autorités et membres de la société civile de contribuer à leur mise en œuvre :

- ↘ Le plan d'actions est accompagné d'un projet de loi d'investissement portant sur plusieurs mesures. Son acceptation permettra de donner la dynamique nécessaire à sa mise en œuvre.
- ↘ Canton et communes doivent rechercher des solutions pragmatiques, innovantes, à déployer rapidement pour améliorer la qualité de vie des citoyens.
- ↘ Cette amélioration passe également par le respect des réglementations par les usagers de tous les modes de transport pour que chacun vive mieux sa mobilité.

UN PLAN DE TRANSITION AVANT CEVA

Ce plan d'actions s'inscrit également dans la perspective de la mise en service de CEVA. Ainsi, nombreuses sont les actions qui permettront d'accompagner cette mise en service, par exemple en termes d'accessibilité des futures gares ou bien de garantir les bénéfices apportés sur la voirie par le report modal qui l'accompagnera. Ainsi, sans pour autant anticiper la réalisation de ces mesures, il illustre la coordination entre le développement de tous ces projets dont les effets seront maximisés à l'horizon 2019.

VERS UN "NEW-DEAL" POUR LES TRANSPORTS

Ce document vise à définir une nouvelle manière de travailler et de développer les projets en réinterrogeant les pratiques actuelles et en trouvant des solutions innovantes, en proposant des réalisations plus pragmatiques et en demandant plus de responsabilité citoyenne dans le respect des réglementations.

Au final, ce plan d'actions ambitionne de définir une nouvelle façon de mettre en œuvre la mobilité avec l'objectif d'apaiser une situation encore conflictuelle sur le sujet des transports.

ANNEXES

SIGLES

- ACG** Association des communes genevoises
- CEVA** Liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse
- CFF** Chemins de fer fédéraux (CH)
- CODEP** Conseil des déplacements
- DALE** Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
- DEAS** Département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé
- DELTA** Délégation du Conseil d'Etat aux transports et à l'aménagement
- DETA** Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
- DGGC** Direction générale du génie civil du canton de Genève
- DGE** Direction générale de l'environnement du canton de Genève
- DGT** Direction générale des transports du canton de Genève
- DGNP** Direction générale de la nature et du paysage
- DSE** Département de la sécurité et de l'économie
- EPFL** École polytechnique fédérale de Lausanne
- FdP** Fondation des parkings
- MD** Mobilité douce
- OFS** Office fédéral de la statistique
- OPAir** Ordonnance (fédérale) sur la protection de l'air
- OU** Office de l'urbanisme du canton de Genève
- P+R** Parking relais
- PAMD** Plan d'actions de la mobilité douce
- PARR** Plan d'actions du réseau routier
- PDRR** Plan directeur du réseau routier
- PMR** Personnes à mobilité réduite (qui éprouvent des difficultés de mobilité, de perception ou d'orientation)
- RER** Réseau express régional
- SGOI** Service de géomatique et de l'organisation de l'information
- SIC** Service de l'information et de la communication du canton de Genève
- SITG** Système d'information du territoire genevois
- TC** Transports en commun
- TIM** Transports individuels motorisés
- TP** Transports publics
- TPG** Transports publics genevois
- ZIMEYSAVER** Zone industrielle Meyrin – Satigny – Vernier
- ZIPLO** Zone industrielle Plan-les-Ouates

LISTE DES FIGURES

P. 11 — **Figure 1**

Structure projetée des documents de planification
(source : Mobilité 2030)

P. 14 — **Figure 2**

Étapes d'un projet d'aménagement routier
(source : DGT)

P. 37 — **Figure 3**

Hiérarchie 2014 du réseau routier
(source : PDRR 2011–2014)

P. 40 — **Figure 4**

Dimensionnement du réseau routier cantonal
(source : SITG)

P. 41 — **Figure 5**

Carte des aménagements en faveur des transports en commun
(source : SITG)

P. 41 — **Figure 6**

Aménagements cyclables existants sur domaine cantonal et communal
(source : SITG)

P. 42 — **Figure 7**

Évolution des charges de trafic 2003 - 2009
(source : DGT)

P. 43 — **Figure 8**

Localisation des principaux problèmes de fluidité : les points noirs routiers
(source : DGT)

P. 44 — **Figure 9**

Points noirs TC
(source : Transports publics genevois)

P. 45 — **Figure 10**

Évolution du nombre d'accidents sur le canton de Genève 1990 - 2013
(source : DGT)

P. 46 — **Figure 11**

Répartition des accidents selon la catégorie du véhicule fautif (2013)
(source : DGT)

P. 47 — **Figure 12**

Carte du bruit routier journalier (2014)
(source : SERMA)

P. 48 — **Figure 13**

Carte des immissions moyennes de NO₂ sur le Canton de Genève
pour la période 2007 à 2014
(source : SERMA)

P. 50 — **Figure 14**

OPAM
(source : SERMA)

P. 53 — **Figure 15**
Concept d'évolution
des réseaux structurants
du Canton
(source : DGT)

P. 55 — **Figure 16**
Hiérarchie 2018 du réseau routier
(source : DGT)

P. 63 — **Figure 17**
Réseau routier structurant "prioritaire"
(source : DGT)

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE (DETA)
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS
4, chemin des Olliquettes
1213 Petit-Lancy
Adresse postale : case postale 271 – 1211 Genève 8

Tél. +41 (0)22 546 78 00
Fax +41 (0)22 546 78 01
www.ge.ch/transport



**MES CHOIX,
NOTRE MOBILITÉ**

VERS UNE MOBILITÉ PLURIELLE