

100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES



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



100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES

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

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

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

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

100 MESURES ARTICULÉES AUTOUR DE 6 PRINCIPES

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

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

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

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

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

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

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

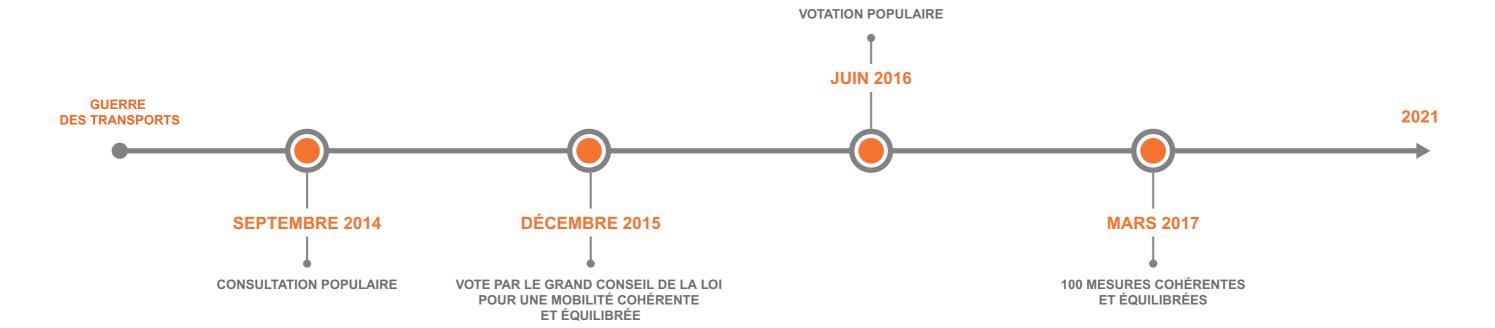
UNE MISE EN ŒUVRE PAR ÉTAPE, EN 5 ANS

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

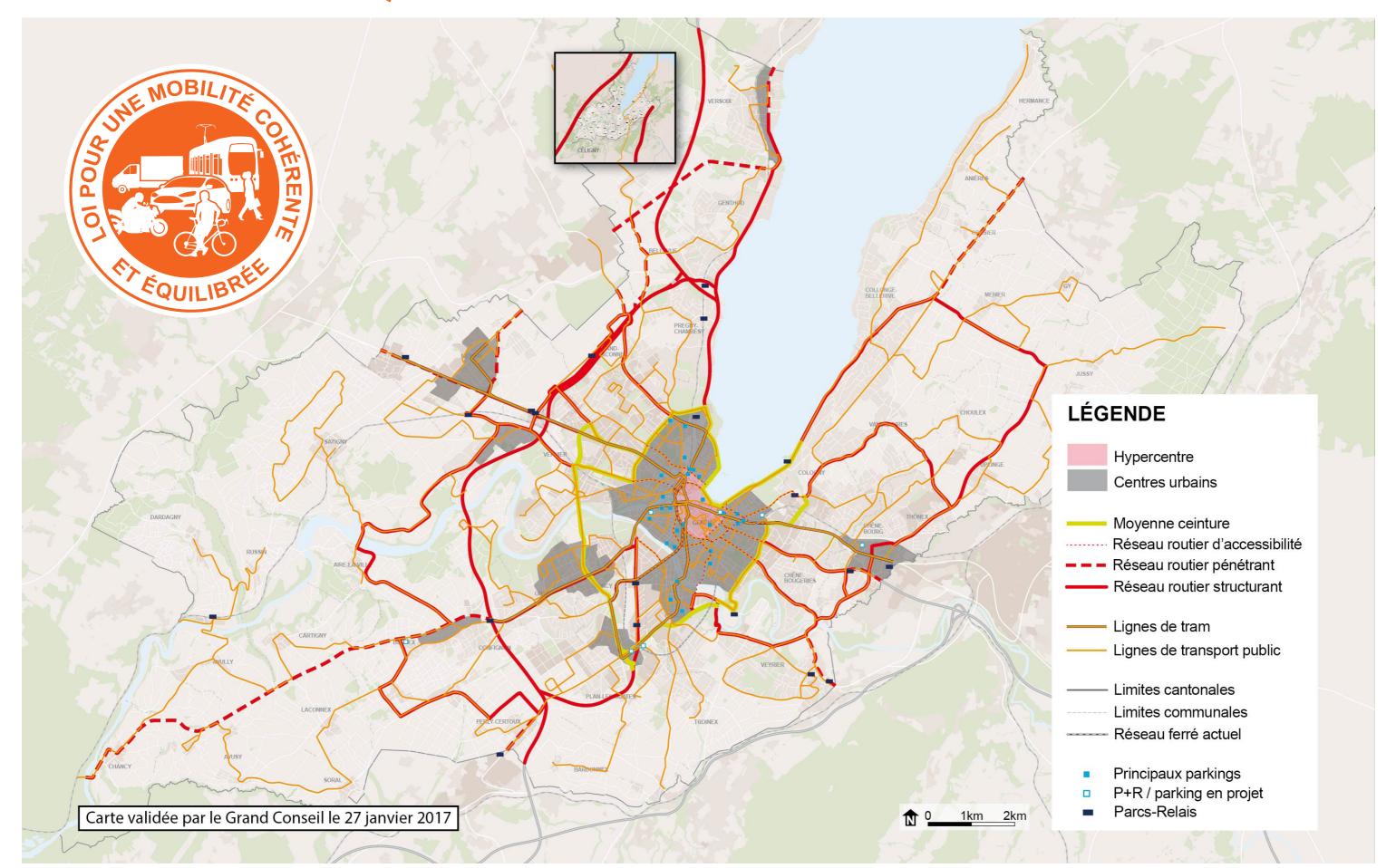
La première étape (printemps 2017 – printemps 2018) s'attache à constituer la moyenne ceinture en rive droite du Rhône et le U-Lacustre, puis à développer les mesures de pacification de l'hyper-centre et des centres urbains. Elle vise également à engager la mise en place des principales pénétrantes multimodales.

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

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



100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES



MOYENNE CEINTURE

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

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

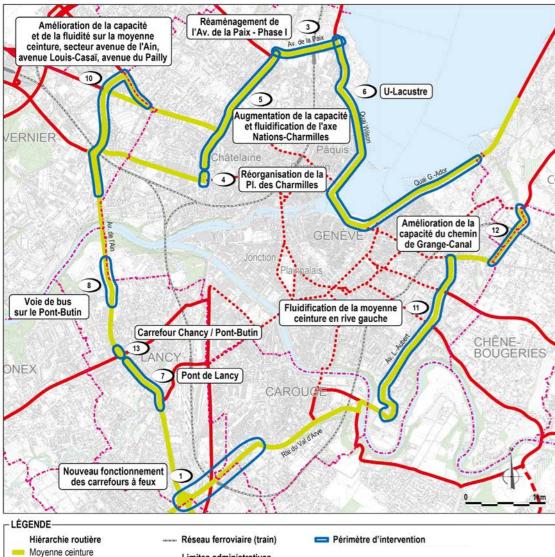
Art. 4 al. 4: la moyenne ceinture routière n'est pas soumise au régime de priorité défini dans ces zones Art. 7 al. 5: Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement sont possibles

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

OBJECTIFS

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

LOCALISATION



	· · · (0	22.00
GENDE-				
Hiérarchie routière	********	Réseau ferroviaire (train)	Périmètre d'intervention	
Moyenne ceinture Réseau routier structurant		Limites administratives		
Réseau routier pénétrant		Limite communale		
Réseau routier d'accessibilité				

			AVA	NCEM	ENT	PL	_ANI	FICA	TION	
MESURES	PLANS D'ACTIONS LIÉS*	PORTEUR	Prêt à être réalisé	Études à finaliser	Principes à confrimer	2017	2018	2019	2020 2021	
1: Nouveau fonctionnement des carrefours à feux sur la moyenne ceinture: fluidité des transports individuels motorisés et efficacité des transports publics En particulier sur les secteurs suivants: Route du Grand-Lancy et route de Saint-Julien	PA II: 30-27 PA III: 30-40 PARR: 55 PAMD: 4.4	DGT								
2: Mise à jour de la signalisation directionnelle (jalonnement) sur l'ensemble de la moyenne ceinture	PARR: 60	DGT								
3: Réaménagement de l'Avenue de la Paix • Phase I: Fluidification et déplacement du terminus bus	PARR: 36	DGT / Ville de Genève								
4: Réorganisation de la place des Charmilles • Phase I: nouveau fonctionnement du carrefour en vue d'une fluidification • Phase II: insertion du transport en commun en site propre Vernier - Genève		DGT	phase I	phase II						
5: Augmentation de la capacité et fluidification de l'axe Nations-Charmilles: • Phase I: fluidification de l'axe aux carrefours à feux • Phase II: requalibrage	PA II: 30-19	DGT	phase I	phase II						
6: U-Lacustre: • Section I: quai Wilson – quai du Général Guisan: onde verte et aménagements cyclables, expérimentation d'un aménagement cyclable sur le pont du Mont-Blanc • Section II: quai Gustave-Ador: onde verte et aménagements cyclables	PARR: 35 PA III: 30-50	DGT / Ville de Genève	section I							
7: Amélioration du Pont de Lancy • Phase I: modification des feux et pose de signalisation pour améliorer la fluidité et les transports publics • Phase II: élargissement du pont de Lancy	PARR: 31 PA II: 35-23 PA III: 35-26	DGT	phase I	phase II						
8: Réaménagement route du Pont-Butin Réalisation d'une voie bus, sens nord-sud, sur le Pont-Butin		DGT								
9: Améliorations ponctuelles de la capacité pour favoriser la fluidité sur le réseau structurant (écopoints, livraisons,)		DGT								
10: Amélioration de la capacité et de la fluidité sur la moyenne ceinture: avenue de l'Ain, avenue Louis-Casaï, avenue du Pailly, avenue de Châtelaine et route de Meyrin	PARR: 43,46 PA II: 32-2-7	DGT								
11: Fluidification de la moyenne ceinture en rive gauche: • tronçon Amandolier Nord. • tronçon Aubert. • tronçon Rieu. • tronçon Amandolier Sud.	PA III: 30-53 VCom 1	DGT / Ville de Genève		Amando Aubert Rieu Amando						
12: Amélioration de la capacité du chemin de Grange-Canal	PA III: 36-1-28	Genève / Chêne- Bougeries / Cologny								
13: Amélioration du carrefour route du Pont-Butin / Route de Chancy pour faciliter les mouvements entre moyenne ceinture et la pénétrante de Chancy		DGT / Onex								

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



PÉNÉTRANTES MULTIMODALES

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

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

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

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

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

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

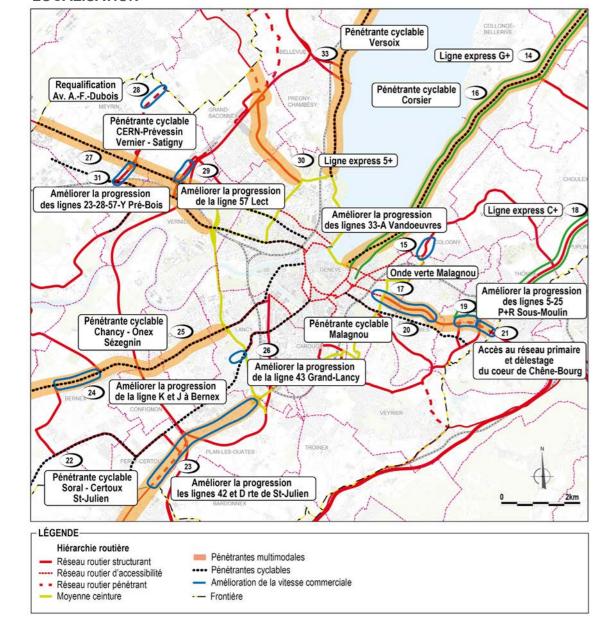
Art. 7 al. 6a: la gestion et l'aménagement des pénétrantes et des tangentielles structurantes a pour but de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal.

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

OBJECTIFS

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

LOCALISATION



100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES

*PARR (Plan Action Réseau Routier 2015-2018)

PA III (Plan d'Agglomération III)

PAMD (Plan Action de la Mobilité Douce 2015-2018)

VCom: Vitesse commerciale des transports publics

Études

Réalisation

_
h

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

CENTRES URBAINS

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

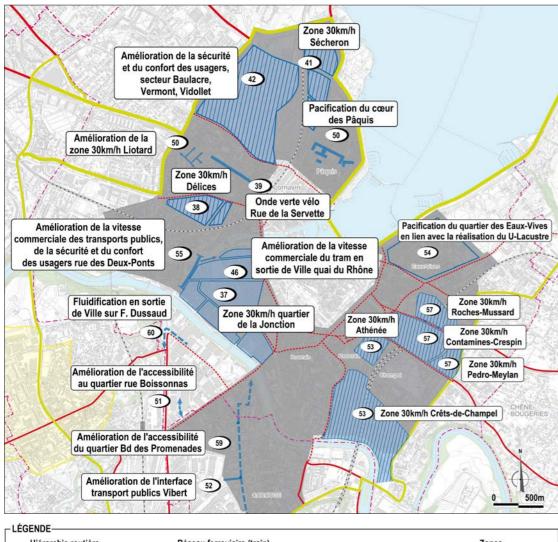
Art. 7 al. 4f: le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues.

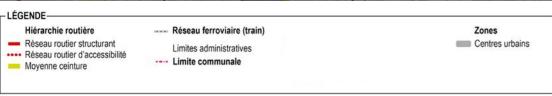
OBJECTIFS

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

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

LOCALISATION





100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES

PA III (Plan d'Agglomération III)

VCom: Vitesse commerciale des transports publics

Réalisation

\sim
n

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

CENTRES URBAINS

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

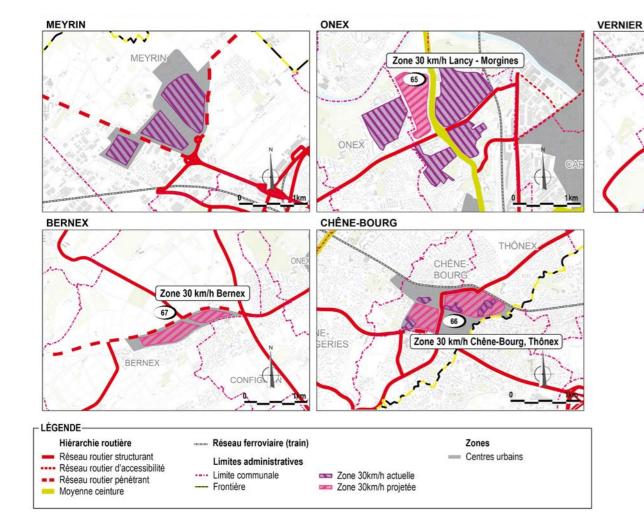
OBJECTIFS

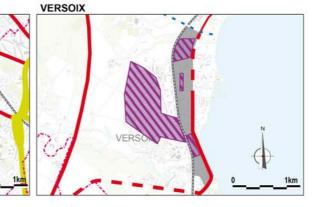
Dans les centres urbains, les mobilités douces (piétons et vélos) et les transports publics sont priorisés et le trafic de transit est fortement restreint.

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

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

LOCALISATION





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



HYPER-CENTRE

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

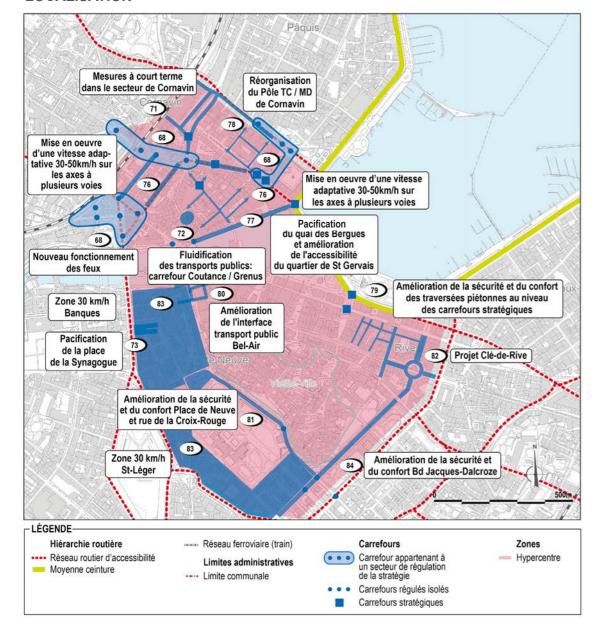
Art. 7 al. 3f: le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant.

OBJECTIFS

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

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

LOCALISATION



100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES

		,
		١.

			AVA	NCEM	ENT	PLANIFICATION				
MESURES	PLANS D'ACTIONS LIÉS*	PORTEUR	Prêt à être réalisé	Études à finaliser	Principes à confrimer	2017	2018	2019	2020	
 68: Nouveau fonctionnement des carrefours à feux: priorité modes doux et transports publics, en particulier secteurs: Dorcière XXII-Cantons, Isaac Mercier 	PAII: 30-27 PAIII: 30-40 PARR: 50 PAMD: 4.4	DGT								
69: Favoriser le stationnement visiteur dans l'hyper-centre: • Phase 1: zones macaron A, B et C • Phase 2: zones macaron E et H		DGT	phase I	phase II						
70: Augmenter l'offre deux-roues motorisés et vélos	PAMD, PAST	DGT, Ville de Genève								
71: Mesures à court terme dans le secteur de Cornavin: aménagements piétons, régulation, déplacement des arrêts de bus		DGT, Ville de Genève					:			
72: Fluidification des transports publics au carrefour Coutance/Grenus		DGT								
73: Pacification de la Place de la Synagogue		Ville de Genève								
74: Développement du jalonnement cyclable		DGT, Ville de Genève								
75: Amélioration de la sécurité et du confort des circulations vélos, en particulier au niveau des points noirs identifiés	PAMD 1.10, 1.11, 1.12, 1.16	DGT, Ville de Genève								
76: Mise en œuvre d'une vitesse adaptative 30-50 km/h sur les axes à plusieurs voies: opportunité/modalité à étudier sur Chantepoulet, Fazy, Dalcroze, Terreaux-du-Temple		DGT						•		
77: Pacification du quai des Bergues et amélioration de l'accessibilité du quartier de St Gervais		Ville de Genève	,					• !		
 78: Réorganisation du pôle transport public / modes doux de Cornavin Phase I: pacification de la place de Montbrillant, modification du plan de circulation, amélioration des transports publics Phase II: Réorganisation du stationnement, nouveau schéma de circulation Phase III: Pacification de la place de Cornavin et amélioration des arrêts transport publics 	PAIII: 30-29	DGT, Ville de Genève		phase II phase III						
79: Amélioration de la sécurité et du confort des traversées piétonnes au niveau des carrefours stratégiques		DGT, Ville de Genève]						•	
80: Amélioration de l'interface transport public Bel-Air		DGT							•	
81: Amélioration de la sécurité et du confort des usagers Place de Neuve et rue de la Croix-Rouge		Ville de Genève								
82: Projet Clé-de-Rive: création d'un parking, piétonisation et réorganisation du pôle TC	PARR: 9	Ville de Genève	3							
83: Zone 30 km/h Banques, Saint-Léger		Ville de Genève]				
84: Amélioration de la sécurité et du confort Bd Jacques-Dalcroze en lien avec le projet Clé-de-Rive		Ville de Genève								
	*PARR (Plan Action	Páseau Poutier 20	15_2018	3)	•		•		_	

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

Études

Réalisation

SÉCURISATION DES TRAVERSÉES DE LOCALITÉ SUR RÉSEAU PRIMAIRE OU SECONDAIRE

ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

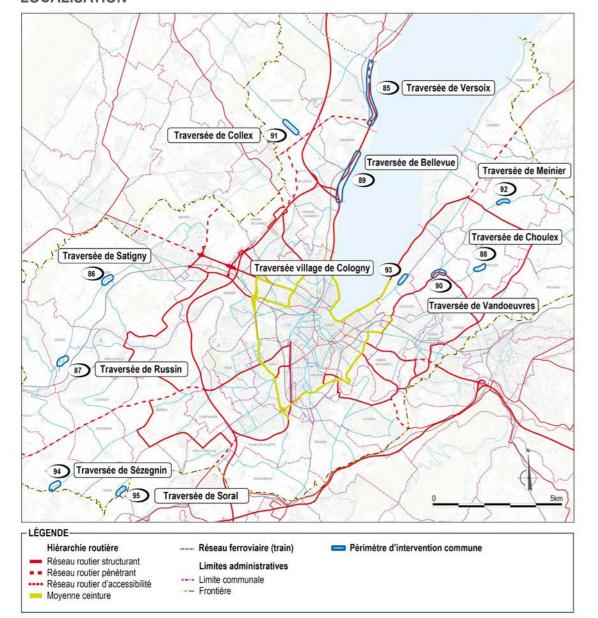
Art. 7 al. 6 : En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics.

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

OBJECTIFS

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

LOCALISATION



			AVANCEMENT			PI	N			
MESURES		PORTEUR	Prêt à être réalisé	Études à finaliser	Principes à confrimer	2017	2018	2019	2020	2021
85: Réaménagement et amélioration de la sécurité de la traversée de Versoix	PARR: 38 - 39	DGGC, DGT, communes concernées								
86: Amélioration de la sécurité en traversée de Satigny	PARR: 40	DGGC, DGT, communes concernées								
87: Amélioration de la sécurité en traversée de Russin		DGGC, DGT, communes concernées								
88: Amélioration de la sécurité en traversée de Choulex		DGGC, DGT, communes concernées								
89: Amélioration de la sécurité en traversée de Bellevue		DGGC, DGT, communes concernées								
90: Amélioration de la sécurité en traversée de Vandoeuvres		DGGC, DGT, communes concernées								
91: Amélioration de la sécurité en traversée de Collex		DGGC, DGT, communes concernées								
92: Amélioration de la sécurité en traversée de Meinier		DGGC, DGT, communes concernées								
93: Amélioration de la sécurité en traversée de Cologny		DGGC, DGT, communes concernées								
94: Amélioration de la sécurité en traversée de Sézegnin		DGGC, DGT, communes concernées								
95: Amélioration de la sécurité en traversée de Soral		DGGC, DGT, communes concernées								

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



SERVICES DE MOBILITÉ ET EXPÉRIMENTATIONS

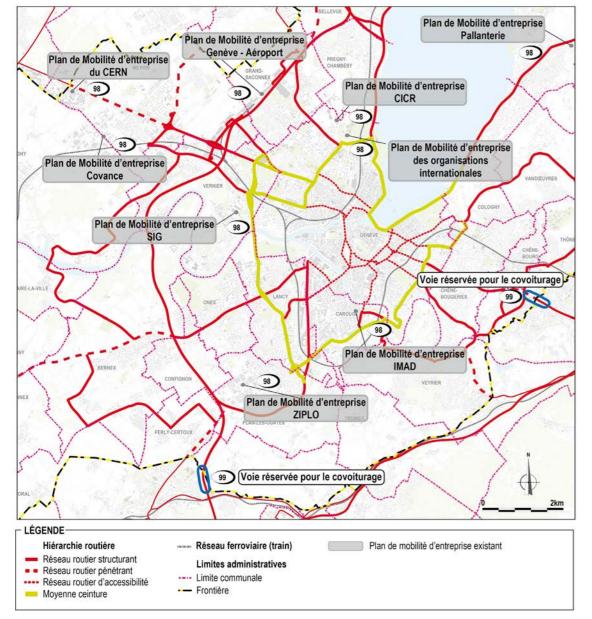
ARTICLES DE LA LOI H 1 21, RÉFÉRENCES DES MESURES

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

OBJECTIFS

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

LOCALISATION



			AVANCEMENT			PL	ANIF	ICAT	ΓΙΟΝ	
MESURES		PORTEUR	Prêt à être réalisé	Études à finaliser	Principes à confrimer	2017	2018	2019	2020	
96: Mise en œuvre de services d'autopartage		DGT								
97: Mise en œuvre d'un service de Scooter électrique en libre-service		DGT					•			
98: Développement des plans de mobilité d'entreprise par exemple: CERN, Genève-Aéroport, CICR, Organisations internationales, Covance, SIG, IMAD, ZIPLO, Pallanterie		entreprises pri- vées, OI								
99: Mise à l'essai de voies réservées au co-voiturage aux douanes de Bardonnex et Thônex-Vallard		DGT		Thó Bardon	· I					
100: Expérimentation de déploiement de rues cyclables		DGT, communes concernées								
101: Amélioration de la progression des transports publics par la mise en œuvre de voies bus dynamiques		DGT								
102: Vélos en libre service		DGT		en attent ision judi						

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



