

## Réponse au Rapport du Forum d'agglomération du Grand Genève au sujet de la mobilité douce daté de novembre 2019

- Rapport remis et présenté à l'Assemblée du GLCT du 28.02.2020
- Réponse validée par l'Assemblée du GLCT du 11.06.2020

**Date :** 11.06.2020

---

**De :** Groupe de travail thématique (GTT) Mobilité Grand Genève

**A :** Forum d'agglomération Grand Genève

---

Mesdames et Messieurs les membres du Forum d'agglomération,

En premier lieu, nous vous remercions pour votre rapport et nous relevons la qualité du travail accompli qui permet d'alimenter les réflexions sur la nouvelle ambition à donner aux modes doux dans le Grand Genève.

Avant de répondre aux éléments de contenu de votre rapport, nous pensons comme vous qu'il est utile de dresser périodiquement un état des lieux de la mobilité douce dans le Grand Genève. Afin de ne pas multiplier les groupes de travail, nous suggérons que le groupe technique transfrontalier existant pour les modes doux, piloté par le Pôle mobilité du Grand Genève, associe périodiquement un.e ou deux délégué.es du Forum d'agglomération pour assurer ce suivi.

### Réponses aux recommandations générales du rapport

#### Approche générale

- *Stratégie mobilité douce : élaboration d'une planification plus précise des parcours cyclistes et piétons, avec des priorités claires, pour réaliser rapidement le Réseau cyclable du Grand Genève dessiné en 2014, qu'il faudra commencer par mettre à jour.*

Le schéma cyclable d'agglomération a été mis à jour en 2019 et les résultats ont été présentés à l'Assemblée du GLCT du Grand Genève le 28 février 2020. Il était prévu de les présenter également aux associations intéressées mais la réunion annuelle de mars 2020 a été reportée en raison de la crise sanitaire. La mise en œuvre des itinéraires du schéma est en main des collectivités territoriales compétentes. Si les planifications annoncées par ces dernières se concrétisent dans les délais, la réalisation du schéma devrait être achevée à l'horizon 2030. Le Grand Genève soutient les maîtres d'ouvrage dans la réalisation de celui-ci par l'intermédiaire du Projet d'agglomération et des mesures infrastructurelles associées.

- *Comptages : installation d'un système efficace de comptages (domicile-travail) pour connaître les tronçons les plus utilisés par les cyclistes dans tout le Grand Genève, afin d'affiner l'établissement des priorités ; création d'un groupe d'usagers pour déterminer ces priorités.*

Dans le cadre d'un "monitoring multimodal transfrontalier" mis en place l'année dernière, nous travaillons à la collecte et l'analyse de données relatives à la mobilité dans le Grand Genève. Cela inclut les comptages des vélos et s'inscrit dans la perspective d'un observatoire transfrontalier de la mobilité. Le renforcement du dispositif de comptages des vélos nécessite des ressources des collectivités territoriales compétentes, la marge de manœuvre du GLCT du Grand Genève étant relativement limitée en matière budgétaire. D'autre part, nous sommes favorables à renforcer les synergies avec les initiatives privées telles que la campagne de comptages annuels effectuée par plusieurs associations intéressées.

- *Besoins particuliers des personnes handicapées, notamment à mobilité réduite et personnes en fauteuil roulant PMR-PFR : instauration par le GLCT d'un groupe de travail spécifique en collaboration avec les associations de personnes handicapées, qui comparera le cadre légal des territoires et mettra sur pied une démarche de sensibilisation auprès de toutes les instances afin de développer un programme de mise en conformité.*

Avec la Commission du Forum d'agglomération qui accompagne la démarche PA4, un groupe de travail a été mis sur pied pour travailler sur la stratégie piéton d'agglomération en lien avec les principes de l'accessibilité universelle. Un mandat spécifique sur le sujet prévoit la rédaction d'un cahier des recommandations qui permettrait de sensibiliser les collectivités territoriales chargées de la mise en œuvre des projets, et notamment des mesures d'agglomération.

### **Infrastructures**

- *Pénétrantes : sur la base des comptages, hiérarchiser les pénétrantes prioritaires et aménager rapidement les plus fréquentées de manière fluide et sécurisée.*

Le schéma cyclable d'agglomération, mis à jour en 2019, constitue en soi une hiérarchisation des itinéraires cyclables à l'échelle du Grand Genève puisqu'il est construit sur un réseau d'itinéraires cyclables structurants. Ce réseau est complété par les réseaux locaux coordonnés à l'échelle des intercommunalités.

Plus particulièrement sur le canton de Genève, les pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal, sont fixées dans le cadre du réseau cyclable d'intérêt cantonal (réseau permettant une desserte efficace des différentes centralités du canton, à équiper en priorité). Ces pénétrantes sont aujourd'hui majoritairement équipées, même si ces équipements sont perfectibles en termes de sécurité et de fluidité. Dans le cadre du plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023, des réflexions sont en cours visant à définir un réseau dense et performant, pensé pour différents usages complémentaires : véloroutes, voies vertes orientées paysages et loisirs, réseau de desserte et aménagements piétons de qualité. La question des liaisons avec les territoires français et vaudois sera traitée dans ce cadre.

- *Itinéraires locaux transfrontaliers : réaliser des tronçons nouveaux en concertation entre les différentes communes frontalières et avec l'appui du Chef de projet Transports du Grand Genève.*

La mise à jour du schéma cyclable d'agglomération a permis de mettre en évidence les points de passage de la frontière nationale qui présentent des discontinuités ou une hétérogénéité des aménagements cyclables de part et d'autre. Ce travail permettra d'approcher les communes concernées, ainsi que les autorités douanières, pour tenter d'améliorer la situation compte tenu des contraintes inhérentes au caractère transfrontalier du sujet.

- *Voie verte Annemasse - Saint-Genis : activer la réalisation de cette voie sur le territoire de la Ville de Genève et jusqu'à Saint-Genis.*

Dans le cadre du PA1, la mesure d'agglomération n°30-4 prévoit de continuer la voie verte réalisée entre Annemasse et la gare des Eaux-Vives. Il s'agit de 8 km situés sur les villes de Genève et de Carouge. Ne pouvant conduire d'un seul tenant la réalisation de ces 8 km, seuls certains tronçons jugés prioritaires lors de l'étude de faisabilité, font l'objet de cette mesure. Elle est divisée en quatre tronçons comprenant le parc Agasse-Weber, le passage sous le pont des Acacias et le quai du Cheval-Blanc, la promenade des Orpailleurs (Fonderie) et le parc Noie-tes-puces en passant sous le pont de la Fontenette, et enfin, le quai des Vernets. Le premier tronçon a été réalisé et la mise en service des autres tronçons est prévue pour 2022. Afin de garantir sa mise en œuvre et l'obtention des subventions fédérales, une coordination étroite a été mise en place entre les villes de Genève et Carouge et le Canton.

Au-delà de la Ville de Genève, la voie verte poursuit son chemin sur la rive droite en traversant les communes de Vernier, Meyrin et Satigny. Cet aménagement qui longe les voies ferrées sur un parcours d'environ 10km comprend les mesures 30-21, 33-9, 33-10 et 33-11 du PA2 pilotées par

l'Office cantonal de l'urbanisme sur délégation des communes concernées et de la FTI. Son tracé débute à l'avenue Henri-Golay et se termine à la route du Mandement en passant par les gares de Vernier, Meyrin et Zimeysa. Une démarche de concertation accompagne le projet depuis sa conception jusqu'à sa réalisation prévue pour fin 2025.

Dans le Pays de Gex, les aménagements de la voie verte seront réalisés par Pays de Gex Agglomération dans le cadre du projet de BHNS entre Meyrin et St-Genis dont la réalisation est programmée d'ici 2023.

- *Région de Nyon : poursuivre la requalification de la Route Suisse en direction de Nyon et Lausanne, réaliser une liaison entre Crassier et Nyon pour prolonger la piste cyclable de Gex-Divonne- Crassier. Enfin prioriser, sur la base d'études et de comptages, les parcours à réaliser dans le cadre du Réseau cyclable régional nyonnais.*

A ce jour, cinq étapes de requalification de la Route Suisse (RC1) sont identifiées sur la partie vaudoise de l'agglomération, pour environ 20 km de linéaire au total :

- 1<sup>ère</sup> étape : les travaux sont en cours sur les communes de Mies, Tannay, Coppet (hors traversée de localité) et Founex dans le cadre d'une mesure du PA1 ;
- 2<sup>ème</sup> étape: une étude de projet est en cours sur les tronçons en traversée de localité des communes de Coppet, Nyon (hors tronçon Colovray), Prangins et Rolle (mesure du PA2) ;
- 3<sup>ème</sup> étape: une étude d'avant-projet sommaire est en cours sur les tronçons hors traversée de localité de Prangins et de Gland (mesure proposée au PA4 – horizon A) ;
- 4<sup>ème</sup> étape : une étude de faisabilité est en cours sur le tronçon Colovray en traversée de localité de Nyon (mesure proposée au PA4 – horizon B) ;
- 5<sup>ème</sup> étape : une étude de faisabilité est en cours sur les tronçons hors traversée de localité sur les communes de Crans-près-Céligny, Dully, Bursinel et Perroy (mesure proposée au PA4 – horizon C).

La liaison cyclable entre Crassier et Nyon concerne un tronçon de Route Cantonale uniquement hors traversée de localité, c'est-à-dire sous la responsabilité du Canton de Vaud. A ce stade, les ressources humaines et financières ne permettent pas d'engager ce projet. Il est prévu d'inscrire une mesure à l'horizon C du PA4.

Un programme de mise en œuvre du schéma cyclable régional va être établi dans les prochains mois sous la coordination de la Région de Nyon.

- *Rabattements vers les gares et stations vélo : instauration, par les communes qui sont traversées par le Léman Express, les lignes CFF ou SNCF d'une politique cyclable crédible qui permette à la population de rejoindre la gare de manière sécurisée. De même, les gares importantes, les terminus-relais des lignes de bus doivent être dotés de parkings sécurisés.*

Avec la mise en service du Léman Express, de gros investissements ont été engagés pour construire ou réaménager les gares et leurs équipements, notamment afin d'assurer la multimodalité entre le train et les autres modes de déplacement. Au niveau de l'agglomération, la dimension du rabattement à vélo vers les gares du Léman Express a été prise en compte dans le schéma cyclable. La mise en œuvre est en main des collectivités territoriales compétentes. Le Grand Genève peut soutenir les maîtres d'ouvrage en apportant une vision d'ensemble et transfrontalière de la situation et en valorisant des mesures infrastructurelles dans le Projet d'agglomération.

- *Le plan piéton a beaucoup apporté au centre du Grand Genève, comme l'évolution des parts modales de la marche en atteste. Mais les infrastructures restent en arrière de la pratique effective et cela crée une gêne pour les marcheurs et pour le fonctionnement global de l'agglomération.*
- *Quelques pistes pour améliorer la situation :*
  - *assurer une meilleure qualité de la circulation piétonne, y compris PMR-PFR, notamment de l'entretien des trottoirs comme de tous les cheminements piétonniers et de la signalisation à hauteur des travaux ;*

- *travailler systématiquement sur les continuités piétonnes, avec des tracés au sol avant aménagement définitif. Prévoir un phasage des travaux en deux temps, avec une expérimentation intermédiaire ;*

Au niveau genevois, l'amélioration des cheminements pour piétons sera traitée dans le cadre des réflexions en lien avec l'intégration des piétons dans le réseau cyclable d'intérêt cantonal. Dans cette perspective, des améliorations des cheminements piétons seront étudiées, notamment au centre-ville. A noter que 64% des projets du Plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 concernent les piétons.

Au niveau du Grand Genève, une démarche conjointe avec la Commission du Forum d'agglomération qui accompagne la démarche PA4 a été initiée pour traiter des enjeux spécifiques à la mobilité piétonne en lien avec les principes de l'accessibilité universelle. Un groupe de travail a été mis sur pied pour travailler sur la stratégie piéton d'agglomération dans le cadre d'un mandat spécifique sur le sujet prévoyant notamment la rédaction d'un cahier des recommandations qui permettrait de sensibiliser les collectivités territoriales chargées des travaux d'aménagements, de marquages et d'entretien.

- *adopter une signalétique sur le terrain qui reprenne les données de temps parcouru fournies par le Plan piétons.*

De multiples démarches de signalétiques vélos et/ou piétons existent dans le territoire. Les ressources affectées actuellement à la mobilité douce limitent la capacité d'action du Grand Genève pour développer ce sujet qui nécessiterait un haut degré de coordination avec les collectivités territoriales concernées jusqu'au niveau communal.

#### **Cadre**

- *Stationnement des vélos : une concertation doit être lancée pour adopter les mêmes standards dans les immeubles de logement en Suisse et en France ; développer le stationnement en ville ou aux abords des grands équipements, particulièrement en France où les parkings vélos sont quasi inexistantes.*

Le Grand Genève peut jouer un rôle de suivi pour le développement du stationnement des vélos dans les interfaces multimodales majeures, par exemple les gares du Léman Express, mais les ressources affectées actuellement à la mobilité douce limitent la capacité d'action du Grand Genève pour développer le sujet au niveau local qui nécessiterait un haut degré de coordination avec les collectivités territoriales concernées jusqu'au niveau communal.

- *Signalétique : élaborer une charte Grand Genève de la signalétique vélos et piétons et commencer à mettre en place cette signalétique pour faciliter les déplacements.*

La première version du schéma cyclable d'agglomération, élaborée en 2014, comprenait une mise en correspondance des signalétiques franco-suisse, afin de disposer d'un langage transfrontalier commun en la matière. Le sujet du jalonnement fait partie des axes de travail pour favoriser l'usage de la mobilité douce dans l'agglomération et le Grand Genève mais reste complexe dans sa concrétisation. En Suisse la signalétique vélo est réglée au niveau fédéral ce qui réduit la marge de manœuvre à l'échelon local. D'autre part les ressources affectées actuellement à la mobilité douce limitent la capacité d'action du Grand Genève pour développer ce sujet qui nécessite un haut degré de coordination avec les collectivités territoriales concernées jusqu'au niveau communal.

- *Trottinettes électriques : une campagne d'information et de sensibilisation doit être élaborée par les autorités du Canton de Genève, de la Région de Nyon et du Pôle métropolitain du Genevois français, à la fois pour rappeler les règles d'utilisation des trottinettes électriques et pour signaler les différences de législation entre la France et la Suisse.*

Le traitement de ce sujet dépend des missions et des compétences allouées aux collectivités territoriales, au demeurant fort différentes entre les trois collectivités citées ci-dessus.

Pour le canton de Genève, le Plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 s'est saisi de cette question suite au constat de la multiplication des modes transports actifs : vélos, vélos à assistance électrique normaux ou rapides, trottinettes, gyropodes, roues électriques, vélocargos, etc. Dans la perspective de mieux prendre en compte ces nouvelles formes de mobilité et d'accompagner le changement, plusieurs actions sont envisagées : communication dédiée à cette question, rappel des droits et devoirs de chacun, organisation d'une table ronde pour réfléchir à la meilleure manière d'accompagner le changement. Les milieux associatifs seront consultés dans le cadre de ces actions.

- *Utilisation partagée de la chaussée : un travail de prévention doit être instauré dans ce domaine, en collaboration avec les associations d'utilisateur·e·s (ATE, Pro Vélo, Mobilité piétons Genève, APiCy, TCS, etc.) et les associations de personnes handicapées, notamment par le biais de leur Fédération genevoise (Fégaph).*

Cet enjeu a été discuté en Assemblée du GLCT Grand Genève du 28 février suite à la présentation de votre rapport. A cette occasion l'Assemblée a émis le souhait que le Forum d'agglomération, qui regroupe plusieurs associations concernées, puisse approfondir le sujet pour formuler des propositions plus concrètes au GLCT. La cohabitation des modes sera également abordée dans la démarche de stratégie piéton à laquelle trois délégués du Forum d'agglomération participent.

#### **Demandes prioritaires**

- *Achever dans les plus brefs délais la création de la **véloroute Gex-Ferney**.*

Inscrite au Projet d'agglomération franco-valdo-genevois depuis la première génération, la véloroute Gex - Ferney-Voltaire est en cours de réalisation. La fin des travaux est programmée pour le 4<sup>ème</sup> trimestre 2021.

- *Sécuriser la liaison **Ferney – Grand-Saconnex**. Le passage frontière cycliste doit être amélioré, le tunnel sous l'aéroport doit être doté d'un revêtement phono-absorbant et la sécurité de la traversée de la Voie-des-Traz améliorée, dès maintenant et pendant toute la phase de travaux du secteur.*

Sur ce point, nous vous renvoyons à la réponse du 4 septembre 2019 de l'Office cantonal des transports à la lettre de l'APiCy du 28 juin 2019.

- *Réaliser l'aménagement du **carrefour « Porte de France »** à Saint-Genis en veillant à prendre en compte les mobilités douces.*

L'aménagement du carrefour « Porte de France » est actuellement à l'étude par le Département de l'Ain et Pays de Gex Agglomération. Plus largement, le secteur « Porte de France » a vocation à devenir un pôle multimodal complet intégrant le transport public, le transport individuel motorisé et les modes doux. Le programme de l'opération intègre l'exigence du maintien de la continuité des modes doux dans l'emprise du projet.

- *Créer la liaison cyclable **Ferney – Mategnin – Meyrin**. La requalification de l'avenue Auguste-François Dubois, prévue côté Genève, doit se faire de concert avec la partie française. Un projet commun avec Ferney-Voltaire doit être développé.*

Le projet côté Suisse a été élaboré en coordination avec la France. Le Conseil départemental de l'Ain ainsi que la commune de Ferney-Voltaire ont fait partie du comité technique. Le démarrage des travaux est prévu en 2021.

- *Aménager et sécuriser la **traversée d'Annemasse**, notamment les deux grands giratoires (celui de l'Étoile et celui de Zola Parc), afin d'améliorer la continuité de la Voie verte depuis Bonne.*

Dans le cadre de la mise à jour du schéma cyclable d'agglomération, Annemasse – Les Voirons Agglomération et la Ville d'Annemasse ont exprimé leur intention de répondre à cet enjeu. En mai 2020, le giratoire de l'Étoile a d'ailleurs été aménagé pour sécuriser les cycles (aménagements tactiques en réponse à la crise sanitaire Covid-19).

- *Compléter rapidement la **pénétrante Meyrin – Centre-ville** par une passerelle permettant une traversée fluide, rapide, sécurisée de l'autoroute, en lien avec une signalisation lumineuse favorable aux cycles.*

Le franchissement de l'autoroute pour les modes doux sur l'axe de la Route de Meyrin est l'objectif de la mesure d'agglomération n°32-2-10 (PA2) dont la mise en service est prévue fin 2023. Il s'agit plus précisément d'une double passerelle bidirectionnelle : une première permettant de franchir la route de Pré Bois et une seconde au-dessus de l'autoroute.

## Perspectives

En guise de conclusion ouverte sur l'avenir, le GTT Mobilité du GLCT Grand Genève souhaite souligner la prise en compte croissante de la marche à pied et du vélo dans le bouquet de mobilité pour tous les types de déplacements.

Avec les objectifs de transition écologique du territoire et la nécessité de s'aligner sur une trajectoire visant la neutralité carbone en 2050, notre stratégie de mobilité d'agglomération doit faire l'objet d'une révision. Les réflexions préliminaires sur ce travail de fond ont déjà commencé dans le cadre du Programme d'actions concerté pour la transition écologique (PACTE) du Grand Genève qui vise l'adoption d'une charte d'engagement politique début 2022 et d'un plan d'actions d'urgence d'ici 2023.

Cette démarche devra impliquer la diversité des acteurs du territoire, notamment de la société civile afin de mobiliser toutes les ressources et initiatives existantes. Bien que le Grand Genève soit doté de ressources limitées, son existence offre un terrain favorable à la coopération transfrontalière mais ne suffira pas à elle seule sans une participation active des acteurs du territoire, notamment des collectivités territoriales qui vont certainement aussi devoir se réinterroger en parallèle sur tout ou partie de leurs planifications.

Décarboner la mobilité pour répondre au défi climatique demandera probablement des choix de rééquilibrage et des arbitrages politiques forts, tout en préservant la cohésion transfrontalière de l'agglomération par une approche différenciée selon les caractéristiques propres à chaque secteur de celle-ci. Cela étant, nous pouvons d'ores et déjà imaginer que des investissements globalement plus importants dans les infrastructures et des espaces de qualité pour les modes doux seront indispensables à la réussite de la transition écologique du territoire.

Une clef de cette transition sera de travailler ensemble, comme les acteurs du Grand Genève ont appris à le faire ces quinze dernières années. Assurément le Forum d'agglomération sera appelé à y contribuer et son rapport sur la mobilité douce en constitue déjà un acte concret.

Les trois co-présidents du GTT Mobilité Grand Genève :

Astrid Baud-Roche

Gérald Cretegy

Serge Dal Busco