



MISE EN SERVICE INTÉGRALE DU LÉMAN EXPRESS : MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

DÉCEMBRE 2018



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

SOMMAIRE

LE LÉMAN EXPRESS, PLUS GRAND RÉSEAU FERROVIAIRE RÉGIONAL TRANSFRONTALIER D'EUROPE	4
STRUCTURE DE LA MOBILITÉ DANS LE GRAND GENÈVE	6
UNE NOUVELLE FAÇON DE SE DÉPLACER POUR TOUTE UNE RÉGION	7
LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE (LMCE)	8
UN BESOIN DE CHANGER DE PHILOSOPHIE	10
DES MESURES DÉJÀ ANTICIPÉES	11
MESURES POSTÉRIEURES À LA MISE EN SERVICE INTÉGRALE DU LÉMAN EXPRESS	15
ANNEXE : FICHES EXPLICATIVES	22

ÉDITORIAL

Le dynamisme économique et l'essor démographique de l'agglomération genevoise impliquent d'importantes mutations territoriales. La croissance et le changement d'échelle de l'urbanisation retentissent sur l'organisation des besoins et des infrastructures de mobilité au sein du Grand Genève.

Nous devons être à la hauteur de ces enjeux majeurs.

Demain, la fin des travaux du CEVA permettra de mettre en œuvre un pan important du dispositif conçu par le Conseil d'État pour répondre à la demande en déplacements d'un bassin de population de plus d'un million d'habitants.

Les réseaux ferroviaires existants, et avec eux les deux rives du lac, seront désormais connectés, facilitant la circulation des personnes et renforçant l'attractivité de toute la région.

Aux alentours des nouvelles stations, le paysage urbain a été repensé au profit de nouveaux quartiers d'habitations riches en surfaces d'activités commerciales et publiques.

Ainsi la mise en service intégrale du réseau Léman Express sur 230 km de lignes de part et d'autres des frontières cantonales verra la mobilité genevoise changer d'échelle.

Afin d'accompagner le déploiement de cette nouvelle artère et pour que les habitants du Grand Genève soient réellement incités à modifier leurs habitudes pour utiliser cette nouvelle offre de transport, un éventail d'actions sera mis en œuvre par le canton.

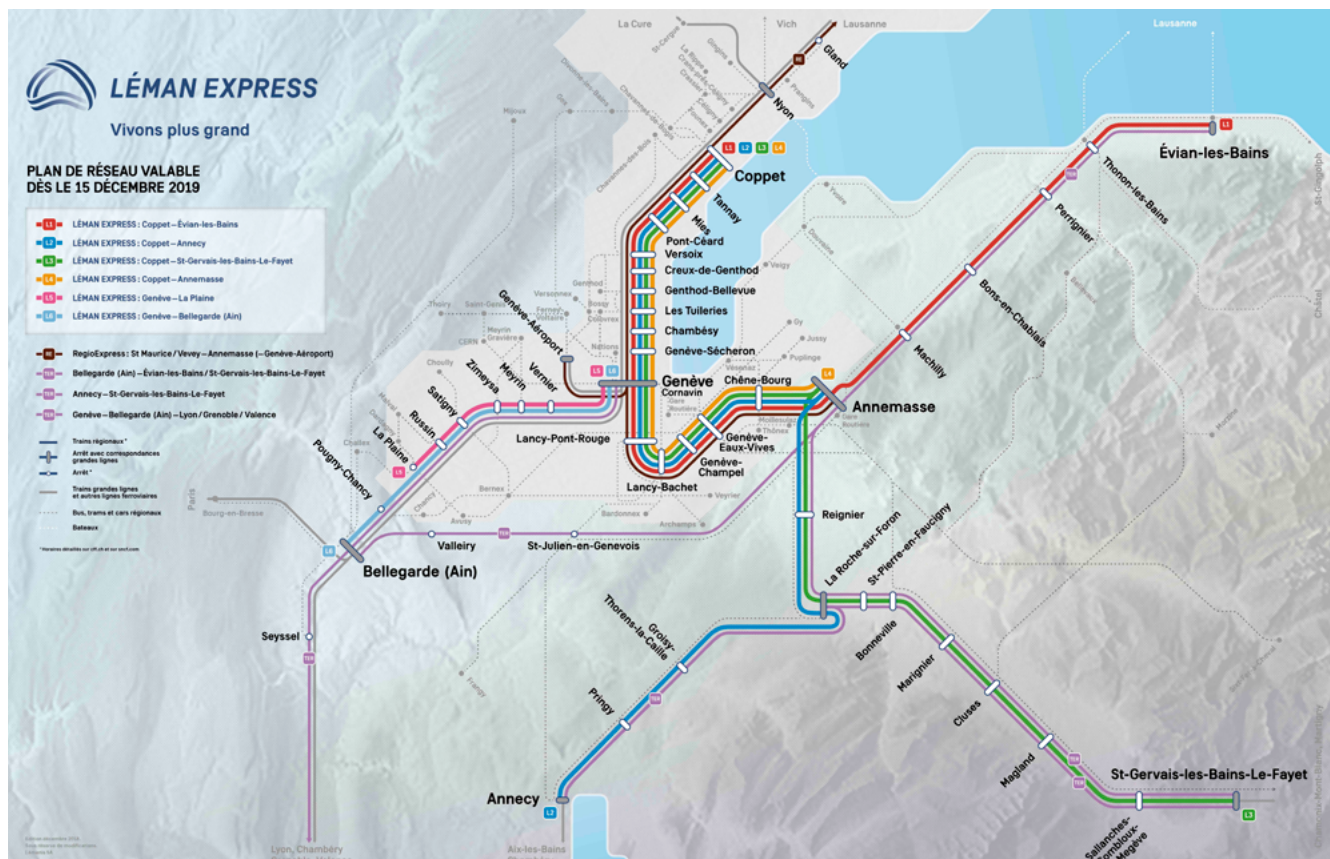
Serge Dal Busco
Conseiller d'État chargé du Département des infrastructures

LE LÉMAN EXPRESS, PLUS GRAND RÉSEAU FERROVIAIRE RÉGIONAL TRANSFRONTALIER D'EUROPE

Le 15 décembre 2019, la fin des travaux de la nouvelle liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) permettra la mise en service intégrale du Léman Express, connectant 45 gares vaudoises, genevoises et françaises sur 230 km de lignes, simplifiant ainsi la mobilité de plus d'un million d'habitants du Grand Genève.

Cette nouvelle offre ferroviaire gommara l'effet frontière dans les déplacements entre le cœur de l'agglomération, le district de Nyon, la Haute-Savoie et l'Ain.

Véritable trait d'union de toute une région, le Léman Express accueillera chaque jour 50'000 voyageurs dans les 240 trains qui circuleront. Historique et unique, le Léman Express sera le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe entre Coppet, Genève, Bellegarde, Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, Annecy et Evian-les-Bains. La flotte Léman Express, habillée d'une robe unique déclinée sur l'ensemble du train, est déjà en service sur le tronçon Coppet – Lancy-Pont-Rouge et a été pensée pour être facilement identifiable par les usagers.



Au cœur du réseau, soit entre Genève et Annemasse, jusqu'à six trains par heure et par sens circuleront, y compris des RegioExpress des CFF qui seront prolongés jusqu'à Annemasse. Sur le reste du réseau transfrontalier, un minimum de deux relations par heure, aux périodes de pointe, seront mises en service en complémentarité avec les TER de la SNCF.

À Genève, le réseau Léman Express sera intégré à la tarification unireso.

Un seul billet ou abonnement sera nécessaire pour faire l'entier de son voyage en train et emprunter les réseaux urbains de transports publics des principales agglomérations desservies. Les billets et abonnements pourront être achetés auprès des différents canaux de vente des opérateurs (CFF, SNCF, tpg, Réseau TAC Annemasse, Bus Urbain Thononais (BUT), etc). La carte OÛRA! en France et le SwissPass en Suisse pourront contenir ces titres de transports.

AU-DELÀ DES FRONTIÈRES GENEVOISES

Le travail se poursuit en collaboration avec nos partenaires français et vaudois et des mesures d'accompagnement au-delà des frontières cantonales seront d'ores et déjà mises en place pour décembre 2019.

Ainsi, côté français, les réseaux de transports collectifs urbains, régionaux et transfrontaliers seront réorganisés. Par exemple, en Haute-Savoie, le réseau interurbain sera progressivement restructuré, afin de renforcer la complémentarité et les rabattements sur le réseau régional ferroviaire.

Du côté du Bas-Chablais, les autorités françaises étudient la mise en place d'une offre de transports collectifs attractive permettant de relier la presqu'île (Yvoire, Sciez, Douvaine) aux gares Léman Express de Machilly, Bons-en-Chablais et Perrignier. Ces nouvelles liaisons viendraient compléter le réseau du secteur comprenant notamment la liaison à haut niveau de service entre Thonon et Genève.

Au-delà de ces exemples, des discussions sont en cours auprès des partenaires français et vaudois concernés pour accélérer la réalisation des P+R planifiés, des dessertes en transports collectifs et des mesures de rabattement contenues dans les projets d'agglomération.

STRUCTURE DE LA MOBILITÉ DANS LE GRAND GENÈVE

L'agglomération du Grand Genève compte actuellement près d'un million d'habitants et plus de 500'000 emplois.

Mais la répartition des postes de travail n'est pas uniforme dans toute l'agglomération ; le canton de Genève en concentrant à lui seul 370'000, générant ainsi des flux pendulaires importants.

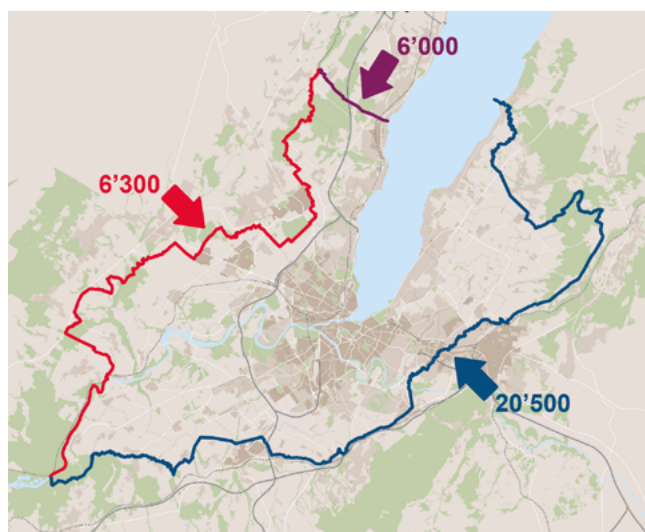
On compte actuellement en jour de semaine, plus de 630'000 déplacements qui entrent et sortent de notre territoire.

Par ailleurs, près du tiers des places de travail du canton, soit 130'000, sont occupées par des non-résidents.

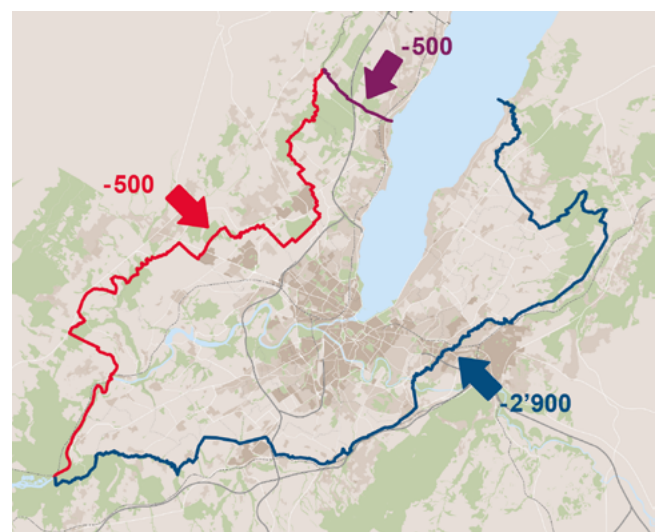
Près de 30'000 actifs proviennent du canton de Vaud et environ 100'000 de France (dont 70'000 de Haute-Savoie).

Alors que plus de la moitié des résidents vaudois travaillant dans le canton de Genève utilisent le train comme moyen de transport principal pour se rendre à leur travail, seuls 12.5% des résidents français travaillant à Genève s'y rendent en transports collectifs, faute d'infrastructures et d'offres adaptées.

FLUX DE VÉHICULES ENTRANTS ENTRE 7H ET 8H EN 2017



POTENTIEL DE REPORT (VÉHICULE/HEURE)



UNE NOUVELLE FAÇON DE SE DÉPLACER POUR TOUTE UNE RÉGION

Dans le canton de Genève, le Léman Express reliera 19 haltes et gares sur l'ensemble du territoire. Ainsi, plus de 80% des habitants et près de 86% des emplois seront situés à moins de 1.5 km d'un arrêt ferroviaire.

Le réseau desservira directement près de 30% des actifs qui résident hors du canton mais qui y travaillent, soit environ 36'000 personnes.

L'offre au cœur du réseau Léman Express proposera chaque heure 3'200 places entre Annemasse et Genève dans chaque sens.

D'ores et déjà, la cadence au ¼ d'heure entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge permet d'offrir 600 places supplémentaires entre les cantons de Vaud et Genève et l'allongement des quais sur la ligne Bellegarde – Genève permettra, dès fin 2019, d'accueillir des trains plus grands et augmentera ainsi l'offre horaire de 600 places supplémentaires.

À cette nouvelle offre s'ajoutent les possibilités induites par les extensions et inaugurations de nouveaux P+R (environ 2'500 places) ainsi que les lignes de rabattement des transports collectifs prévues vers les nouvelles gares du Léman Express.

À terme, en complément du train, divers développements renforceront encore l'attractivité des transports collectifs : l'extension des tramways vers Saint-Julien-en-Genevois et le Grand-Saconnex et la création du bus à haut niveau de service Ferney-Voltaire – Genève-Sécheron (via la route des Nations). D'ici là, les lignes transfrontalières seront renforcées en terme de fréquence (ligne F) à l'image de ce qui a été fait avec la ligne D.

Ces nouvelles offres de transports collectifs permettront de mettre en œuvre une réorganisation progressive de la mobilité genevoise en application des principes de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée.

En effet, les différentes routes situées sur le canton de Genève devraient être délestées d'une importante charge de trafic. La réduction du nombre de véhicules bénéficiera aux autres usagers, et notamment à tous les transporteurs professionnels. Cette diminution permettra, notamment, d'améliorer la vitesse commerciale des transports collectifs et la sécurité et le confort des modes doux.

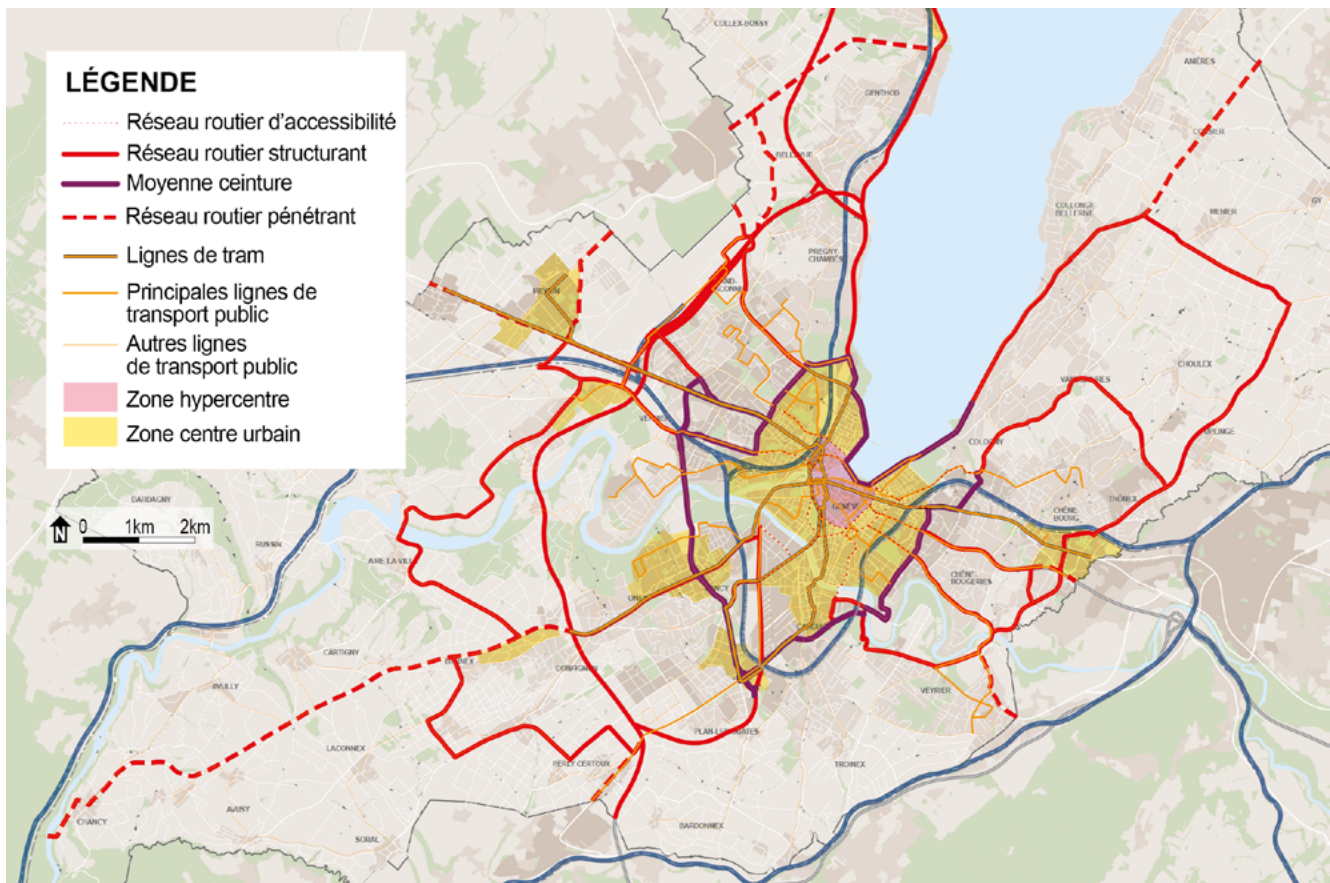
On estime que 3'900 véhicules (soit 12% des flux) devraient se reporter vers le Léman Express.

Ce chiffre est à mettre en relation avec la diminution de trafic constatée durant l'été (de l'ordre de 7%) qui engendre une fluidité du trafic.

LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE (LMCE)

Au-delà de la mise en service des principales infrastructures et services de transports prévus ces prochaines années, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) fixe le cadre de la réponse cantonale que nous devons apporter sans attendre aux enjeux de mobilité. La LMCE, votée par près de 68% de la population en juin 2016, organise la mobilité sur le territoire genevois selon des principes qui visent à améliorer les déplacements de tous les modes de transports en les priorisant par zones.

- pacifier les centres :
 - dans l'hyper centre et les centres urbains, octroyer la priorité aux modes doux et aux transports publics tout en réduisant le trafic de transit y circulant; dans ces zones, le trafic individuel sera essentiellement composé des habitants, des visiteurs et des professionnels
 - sécuriser les traversées de localités sur les réseaux primaire ou secondaire, notamment pour apaiser des axes subissant un trafic pendulaire important
- créer une moyenne ceinture incluant un « U-lacustre » (contournement de la rade) pour assurer des déplacements en voiture fluides et efficaces en contournant le centre-ville. Une reprogrammation des feux adaptée et des aménagements accompagnent cette mise en œuvre
- développer des pénétrantes multimodales visant à assurer une liaison efficace et performante entre les limites cantonales et la moyenne ceinture pour l'ensemble des modes de transports
- encourager de nouveaux services de mobilité et des innovations afin d'alléger le nombre de véhicules sur les réseaux, par exemple en favorisant l'autopartage, le co-voiturage, etc.



La moyenne ceinture avec le « U-lacustre » constitue un axe routier fluidifié qui permettra de passer de quartier en quartier en évitant le centre-ville, qui, lui, sera réservé en priorité à la mobilité douce et aux transports collectifs.

Les travaux s'articulent autour de deux axes principaux :

- déploiement d'une nouvelle stratégie de régulation du trafic visant à fluidifier les tronçons de la moyenne ceinture
- réalisation des aménagements routiers nécessaires au report du trafic de transit attendu sur la moyenne ceinture

C'est notamment au travers de la programmation des feux que les priorités entre modes de transport seront établies : les feux privilégieront les modes doux (piétons et cyclistes) et les transports publics dans l'hypercentre et les centres urbains, tandis qu'ils donneront la priorité principalement aux transports individuels motorisés sur les pénétrantes et les axes structurants comme la moyenne ceinture.

La stratégie de régulation qui se met en place est basée sur une gestion dynamique des contrôles d'accès, ce qui permet de s'adapter à la demande en temps réel.

En parallèle, des aménagements sont réalisés afin de prioriser les modes doux dans les centres et rediriger le trafic individuel vers les axes de transit.

LE PROJET D'AGGLOMÉRATION

Le projet d'agglomération est un instrument de planification destiné à améliorer les systèmes de transport des agglomérations et à coordonner le développement des transports et de l'urbanisation, par-delà les limites communales, cantonales ou nationales. Pour cela, les organismes responsables d'un projet déterminent à quoi devrait ressembler le futur développement de l'agglomération et élaborent en conséquence des stratégies et des mesures.

Le projet d'agglomération du Grand Genève a développé des programmes de mesures en cohérence sur les thèmes de l'urbanisation, de la mobilité et de l'environnement.

En ce qui concerne la mobilité, les déplacements s'organisent autour de la colonne vertébrale que constitue le Léman Express. Les trois générations successives des projets d'agglomération (PA1 en 2008, PA2 en 2012, PA3 en 2016) continuent d'affirmer cette nécessité.

UN BESOIN DE CHANGER DE PHILOSOPHIE

La création d'un réseau de transports collectifs aussi ambitieux doit permettre à Genève de changer d'ère et de devenir vraiment le cœur de sa région.

Les comportements des usagers doivent dès lors évoluer en parallèle pour changer les habitudes de mobilité et concevoir les déplacements différemment afin de diminuer pollution et bouchons.

Ainsi, pour permettre le succès de la nouvelle offre ferroviaire qui permettra de réduire considérablement les temps de parcours entre les différents pôles de l'agglomération, plusieurs types de mesures d'accompagnement seront instaurées.

Elles visent d'une part, à faciliter l'accès de la clientèle aux haltes et gares du Léman Express et d'autre part, à inciter les voyageurs à utiliser cette nouvelle offre de transports publics.

La mise en œuvre de ces projets est, pour un certain nombre d'entre eux, déjà programmée notamment dans le cadre du projet d'agglomération du Grand Genève.

D'ici fin 2019, des solutions seront mises en place pour améliorer la rapidité, la qualité et la sécurité des déplacements des usagers, tant sur le parcours qu'au niveau des stations. Cela concerne aussi bien les réseaux de transports collectifs que la mobilité douce ou le stationnement des vélos et des automobiles avec une offre type P+R.

Le socle de base de ces mesures d'accompagnement est constitué principalement par le Plan d'Action pour les Transports Collectifs (PATC). Il comprend des mesures de rabattement et des lignes en correspondance ainsi qu'une amélioration de l'offre, qui par effet réseau, rendent les transports publics plus efficaces et donc plus attractifs.

Valoriser les pôles que constituent les futures gares en termes de confort, de services offerts, de qualité des correspondances et de temps d'attente constitue également un enjeu majeur, de même que la réorganisation de la mobilité selon les principes de la LMCE.

Par ailleurs, le Conseil d'État a proposé à l'approbation du Grand Conseil un ensemble de mesures complémentaires qui nécessiteront des modifications légales ou réglementaires.

DES MESURES DÉJÀ ANTICIPÉES

Les mesures les plus visibles qui seront mises en œuvre dans un premier temps sont celles dites de rabattement. Elles viennent accompagner le déploiement de la LMCE qui priorise la mobilité par zone. Des actions concernant le stationnement, qui constitue un levier d'action majeur de report modal sont également envisagées.

En parallèle, de nombreux travaux d'aménagements sont déjà en cours (construction de parkings et de vélostations, mise en place de signalétiques, etc.) pour que des espaces publics de qualité puissent être mis à disposition des usagers. Certains de ces aménagements ne pourront être finalisés le 15 décembre 2019 (nouveaux quartiers par exemple), mais le maximum sera fait pour assurer un service de qualité aux usagers.

1. MESURES DE RABATTEMENT

Ces mesures visent à amener les clients depuis leur lieu de départ vers les haltes et gares du Léman Express. Elles concernent tous les modes de transports :

- pour la mobilité douce, au moyen de cheminements piétons ou d'aménagements cyclables confortables et sécurisés ainsi que de stationnement vélos permettant de les protéger contre le vol et les intempéries
- pour les transports publics, avec des lignes qui disposent de fréquences en correspondance avec les horaires du train
- pour les voitures, avec, notamment dans les pôles situés en périphérie, une offre P+R adaptée à la demande

À destination, une offre similaire permet à la clientèle d'effectuer son dernier kilomètre.

Nombre de ces mesures de rabattement concernent les transports publics et sont intégrées dans le Plan d'Actions des Transports Collectifs 2020-2024 (PATC) qui planifie l'action de l'État dans ce domaine pour les prochaines années et vise à augmenter la part de ce mode de déplacement. Certaines sont déjà effectives dans plusieurs gares ou sont prévues pour la mise en service intégrale du Léman Express en décembre 2019.



L'augmentation de la cadence au ¼ d'heure sur un certain nombre de lignes en correspondance avec la nouvelle desserte ferroviaire est intégrée au PATC. Ce principe de rabattement permet d'assurer un service en complète coordination entre le réseau ferré et les services de bus/tram.

La stratégie d'organisation et de gestion des déplacements du canton intègre tous les modes dans une logique de complémentarité. Alors que la plupart des mesures mentionnées précédemment sont directement en lien avec le Léman Express, il est également nécessaire d'améliorer le réseau des transports collectifs dans d'autres secteurs qui, par effet réseau, contribueront à rendre accessible l'ensemble du territoire de façon plus efficace.

Ainsi, par exemple, le PATC prévoit de développer de façon volontariste les lignes de bus transfrontalières D, F et T72, c'est-à-dire augmenter la fréquence des lignes à l'horizon de la mise en service intégrale du Léman Express.

2. UNE RÉORGANISATION DE LA MOBILITÉ SELON LES PRINCIPES DE LA LMCE ET EN COHÉRENCE AVEC LE PROJET D'AGGLOMÉRATION

Parallèlement à ces mesures de rabattement, la réorganisation de la mobilité selon les principes de la LMCE se met progressivement en place de façon localisée depuis mars 2017. Ainsi, la mise en œuvre par étape de la moyenne ceinture va permettre la priorisation de la mobilité douce et des transports collectifs dans l'hyper-centre et les centres urbains, pour déployer pleinement les effets attendus à l'horizon 2022.

Les travaux d'aménagement concernant la moyenne ceinture interviendront d'abord en rive droite et sur le « U-Lacustre » et seront réalisés conjointement aux premières mesures d'apaisement du trafic dans le secteur de Cornavin et du déploiement de la stratégie de régulation des feux. La seconde étape d'importance portera majoritairement sur la rive gauche et achèvera le déploiement de la moyenne ceinture, notamment par l'élargissement du Pont de Lancy.



3. LE STATIONNEMENT, UN ENJEU MAJEUR

Plusieurs actions permettront de renforcer les mesures en faveur d'un report modal vers les transports publics. Il s'agit notamment de démarches qui permettront un contrôle plus performant du stationnement, de façon directe ou indirecte, ou de mieux prendre en compte les coûts liés à l'usage de la voiture.

Aujourd'hui 40% des usagers seulement payent leur place de stationnement. Par ailleurs, on constate que près de 20% des places sont utilisées par des automobiles parquant entre 5 et 10 heures alors que la durée maximum autorisée est de 1h30.

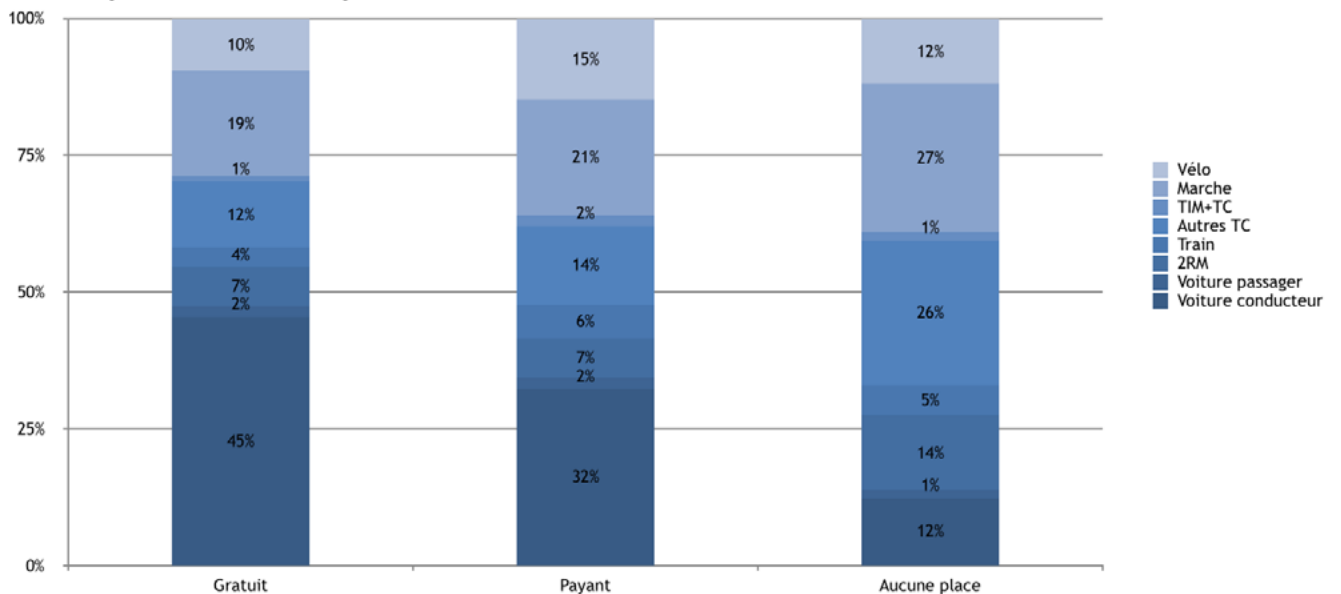
L'arrivée des nouvelles technologies et notamment des voitures « scans cars » permet de repenser les processus de contrôle pour une meilleure efficacité et de rendre l'utilisation des places de stationnement conforme à la politique du stationnement définie notamment dans la LMCE.

En outre, il s'agit d'encourager les plans de mobilité mis en place par les entreprises en faveur de leurs collaborateurs, visant à privilégier un usage alternatif à la voiture individuelle quand cela est possible et à rationaliser l'usage de l'automobile quand elle est le seul mode de transport envisageable (covoiturage).

Le Conseil d'État envisage également de fiscaliser les places de stationnement gratuites sur le lieu de travail et a ouvert des discussions avec l'administration fédérale des contributions pour le rendre possible.

En effet, la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail est déterminante dans le choix modal des individus. Le fait qu'elle soit mise à disposition de façon gratuite ou payante joue également un rôle important.

Répartition modale des déplacements des actifs motorisés selon la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail



Des réflexions sont en cours concernant le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPFSP). Il est envisagé de modifier les ratios de stationnement en fonction des secteurs d'habitation. Ce règlement définit le nombre de places de parking à disposition pour des activités commerciales ou d'habitations en fonction de leur localisation dans le canton. Les zones urbaines comprennent ainsi moins de places de stationnement, les modes doux étant priorités dans ces secteurs. Il s'agirait d'affiner les ratios afin de mieux répondre à la priorisation des zones de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

Le Conseil d'État propose par ailleurs au Grand Conseil deux projets de lois afin de renforcer sa nouvelle politique de mobilité.

Le premier projet amendera à la fois la loi d'application de la loi fédérale sur la circulation routière (LALCR) et la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) afin de modifier les règles de compensation en matière de stationnement. La LMCE sera modifiée afin que les possibilités de dérogation à la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR) soient renforcées. La LALCR sera également amendée. En effet, cette dernière impose notamment la nécessité de compenser toute place de stationnement supprimée sur voirie. Cette règle est très contraignante puisqu'elle oblige, lors de chaque projet (amélioration de la vitesse commerciale, aménagement mobilité douce, sécurité, etc.), de réaliser un nombre équivalent de places sur la voirie ou d'identifier des places existantes en ouvrage qui ne seraient pas utilisées ou encore réaliser de nouvelles places en ouvrage. Le Conseil d'État souhaite ainsi assouplir le principe de compensation figurant dans la loi.

Le second projet de loi concerne la loi sur le réseau des transports publics (H1 50). En complément des modifications relatives au financement des infrastructures, des adaptations seront également proposées pour rendre cette loi en complète adéquation avec les orientations données par la LMCE (modifications relatives au maintien de la capacité routière).

MESURES COMPLÉMENTAIRES

D'autres mesures sont envisagées par le Conseil d'État en appui de celles présentées ici.

La mise en œuvre de nouvelles offres de transports collectifs ou le prolongement de lignes ainsi que le développement de la ville ont pour conséquence que certains P+R sont trop proches du centre-ville ou mal situés par rapport à une ligne de transports publics, ce qui engendre trop de trafic motorisé alors que le report modal pourrait se faire plus en amont. Il convient dans ces conditions de réinterroger l'affectation de ces ouvrages et planifier leur mutation.

L'État doit également se positionner de manière exemplaire sur les questions de mobilité. Dans le cadre de son plan de mobilité interne, des mesures incitatives ont d'ores et déjà été mises en place pour les déplacements professionnels des collaborateurs, ceci notamment par le biais de la mise à disposition de vélos et vélos à assistance électrique et de titres de transports en commun pour les déplacements professionnels. Des réductions sur les abonnements Unireso sont également proposées.

Ces mesures seront néanmoins valorisées de manière plus proactive et seront couplées à des mesures de réglementation, notamment sur la question de l'attribution des places de stationnement à disposition et de leur tarification.

Une souplesse quant aux conditions de travail (autorisation de travail en horaires décalés, généralisation du télétravail et du nomadisme) induira également un effet positif sur les déplacements générés.

MESURES POSTÉRIEURES À LA MISE EN SERVICE INTÉGRALE DU LÉMAN EXPRESS

Le travail ne s'arrêtera pas le 15 décembre 2019. De nombreux autres aménagements devront être effectués pour que les évolutions en matière de mobilité puissent se réaliser, en particulier dans le domaine de la mobilité douce et en vue d'accélérer la vitesse commerciale des transports publics.

L'augmentation de capacité des différents P+R est également au programme.

Stationnement vélos:

En service

1	Satigny	40 places
2	Versoix	50 places
3	Creux-de-Genthod	12 places
4	Genthod-Bellevue	24 places
5	Les Tuileries	24 places
6	Genève-Sécheron	58 places

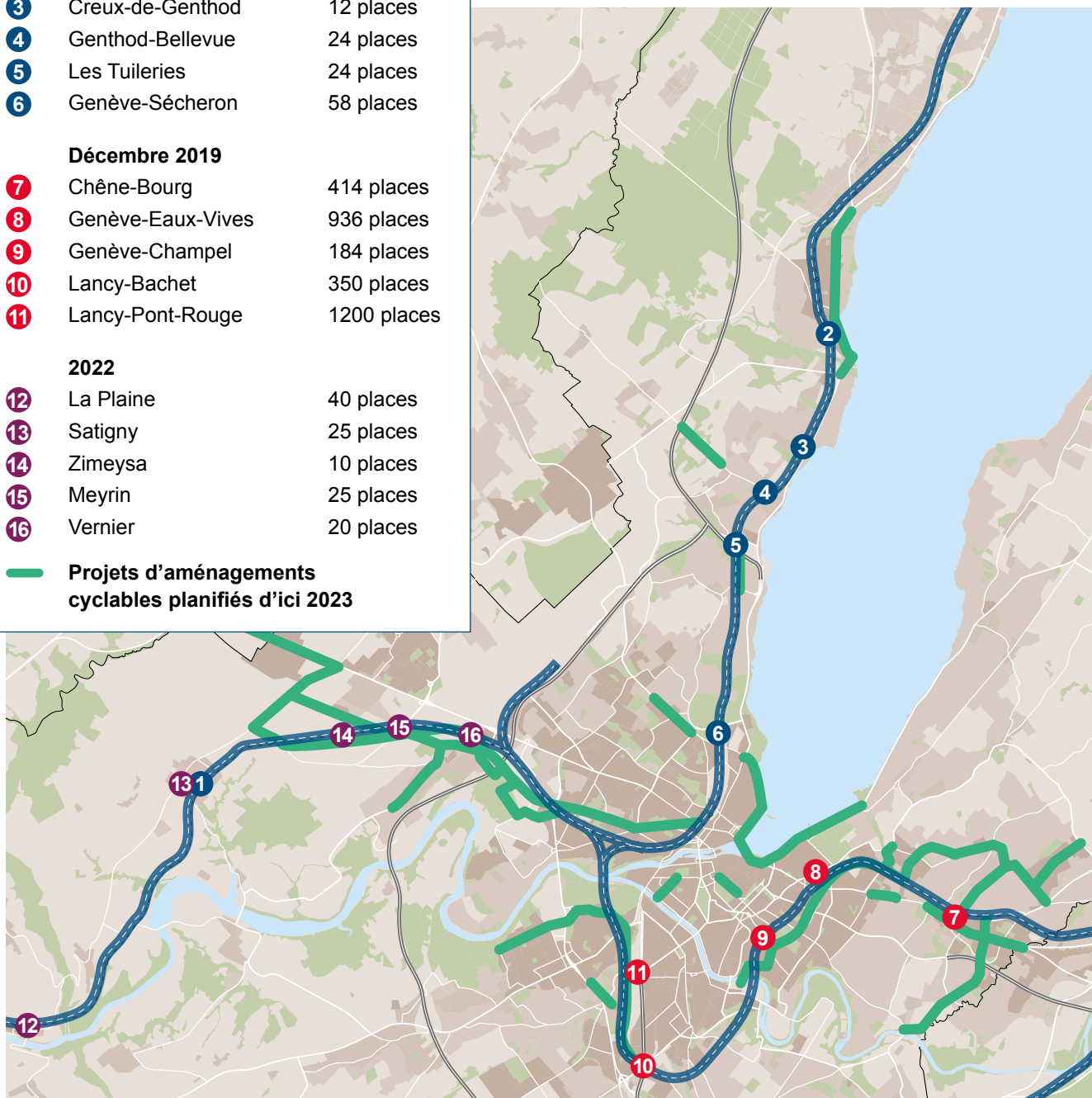
Décembre 2019

7	Chêne-Bourg	414 places
8	Genève-Eaux-Vives	936 places
9	Genève-Champel	184 places
10	Lancy-Bachet	350 places
11	Lancy-Pont-Rouge	1200 places



2022

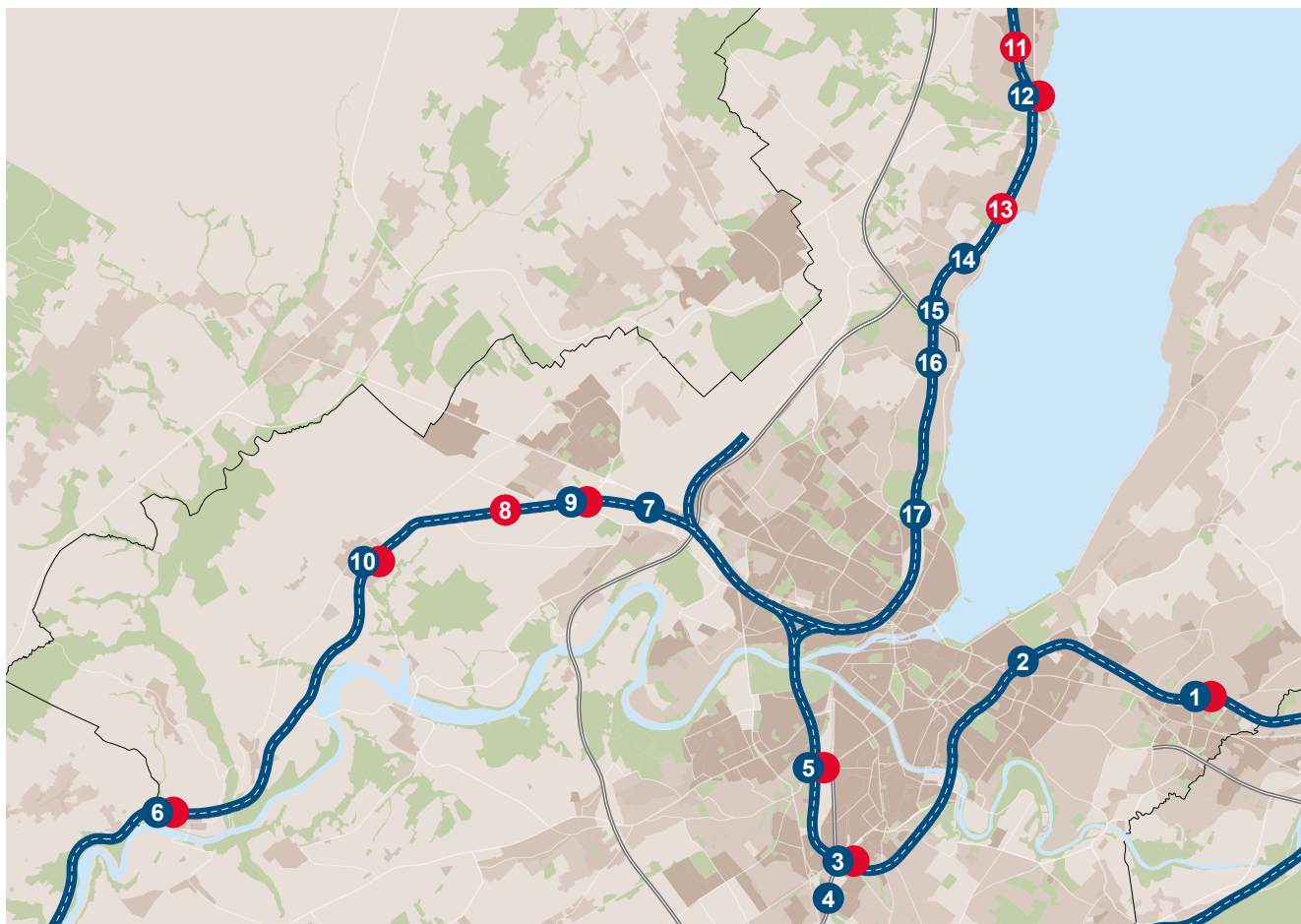
12	La Plaine	40 places
13	Satigny	25 places
14	Zimeysa	10 places
15	Meyrin	25 places
16	Vernier	20 places

 Projets d'aménagements cyclables planifiés d'ici 2023



PARKINGS ET P+R

	EMPLACEMENT	HORIZON		HORIZON	
1	Chêne-Bourg	2019-2022	100	déc. 2019	135
2	Genève-Eaux-Vives	2019-2022	50	—	—
3	Lancy-Bachet	2019-2021	300	2019-2021	30
4	Trèfle Blanc	2019-2022	1000	2019-2022	100
5	Lancy-Pont-Rouge	en service	590	en service	85
6	La Plaine	2019-2022	200	2019-2022	12
7	Vernier/Meyrin	en service	100	—	—
8	Zimeysa	—	—	en service	6
9	Meyrin	en service	62	en service	10
10	Satigny	en service	92	en service	15
		> 2026	108	—	—
11	Pont-Céard	—	—	2022	10
12	Versoix	en service	98	en service	15
		> 2026	105	—	—
13	Creux-de-Genthod	—	—	en service	16
14	Genthod-Bellevue	en service	50	—	—
15	Les Tuilleries	en service	50	—	—
16	Chambésy	en service	6	—	—
17	Genève-Sécheron	en service	340	—	—



1. DES INTERFACES ET DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ

La valorisation du Léman Express passe bien évidemment dans le domaine ferroviaire mais également par des interventions dans le développement urbain autour de l'infrastructure. Si les projets urbains (Grands Projets, PLQ) sont importants, l'organisation et la qualité des espaces autour de chaque gare et halte sont déterminantes. Ces aménagements comprennent des éléments différents selon le contexte, notamment des franchissements de voies, des interfaces de transports publics, des espaces piétons agréables, des vélostations, des lieux de dépose-minute, etc. avec un double objectif de fonctionnalité et de confort pour l'utilisateur.

Dans ce cadre, les espaces publics représentent un enjeu stratégique dont l'aménagement requiert une attention particulière. En effet, les usagers des transports publics sont, pour une grande part de leurs trajets journaliers, également des piétons. Dès lors, un espace public de qualité améliore les conditions de déplacements, induit un effet positif sur le ressenti des distances parcourues et sur la perception du trajet réalisé. Les distances acceptables à parcourir peuvent ainsi être multipliées par trois si les stimuli sont suffisants.

La création d'un espace public de qualité dépend ainsi beaucoup de l'intervention sur les réseaux de transports, notamment des transports individuels motorisés. La pacification de l'espace est essentielle. Dans cette perspective, il est nécessaire de penser les espaces publics pour améliorer la cohabitation entre les différents modes et le partage modal.

2. UN SOLIDE RÉSEAU DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

L'amélioration de la vitesse commerciale et la fiabilisation des temps de parcours sont des objectifs clairement exprimés dans la stratégie de gestion des transports collectifs. Les actions menées s'inscrivent dans la logique d'exploitation des lignes et visent à porter leurs effets principalement sur la fiabilité et la régularité des temps de parcours. Ceci permet notamment de garantir les correspondances et les temps de déplacements, d'augmenter l'attractivité des transports collectifs et de réduire les frais d'exploitation.

Ainsi, des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) sont prévues dans différents secteurs de Genève.

Ces lignes possèdent généralement les caractéristiques suivantes : une forte fréquence avec amplitude horaire élevée, associée à un parcours rationalisé avec un itinéraire intégralement ou partiellement en site propre, un système de priorité et des véhicules spécifiques et adaptés, notamment aux personnes à mobilité réduite.

- sur l'axe Gex – Ferney – Cornavin (2020)
- sur l'axe Veyrier Douane et Lancy-Pont-Rouge (fin 2021)
- sur l'axe Frontenex – gare des Eaux-Vives (fin 2022)
- sur l'axe Genève – Vernier – Zimeysaver (2024)

En 2021, il est également prévu de requalifier la route de Pré-Bois en axe fort pour les transports publics. Ce projet comprendra des aménagements en faveur des transports publics, la création de cheminements pour les cycles et piétons et la réalisation d'aménagements paysagers.

3. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRAMWAYS ET ACHÈVEMENT DU BOUCLEMENT AUTOROUTIER

D'autres changements conséquents sont également préparés sur le réseau urbain de transports collectifs. Ils sont en lien avec la mise en service du prolongement des lignes de tramways ou avec la création d'axes forts permettant d'accompagner le développement des nouveaux quartiers d'habitations tels que les Communaux d'Ambilly, les Vergers, Bernex-Est, les Grands Esserts ou encore les Cherpines.

Outre la route des Nations, dont l'achèvement est prévu en 2022, les projets d'élargissement autoroutier, les autres grands projets routiers cantonaux et de la traversée du lac à venir visent à améliorer la fluidité du trafic individuel sur le réseau primaire et à libérer la ville du trafic transit.



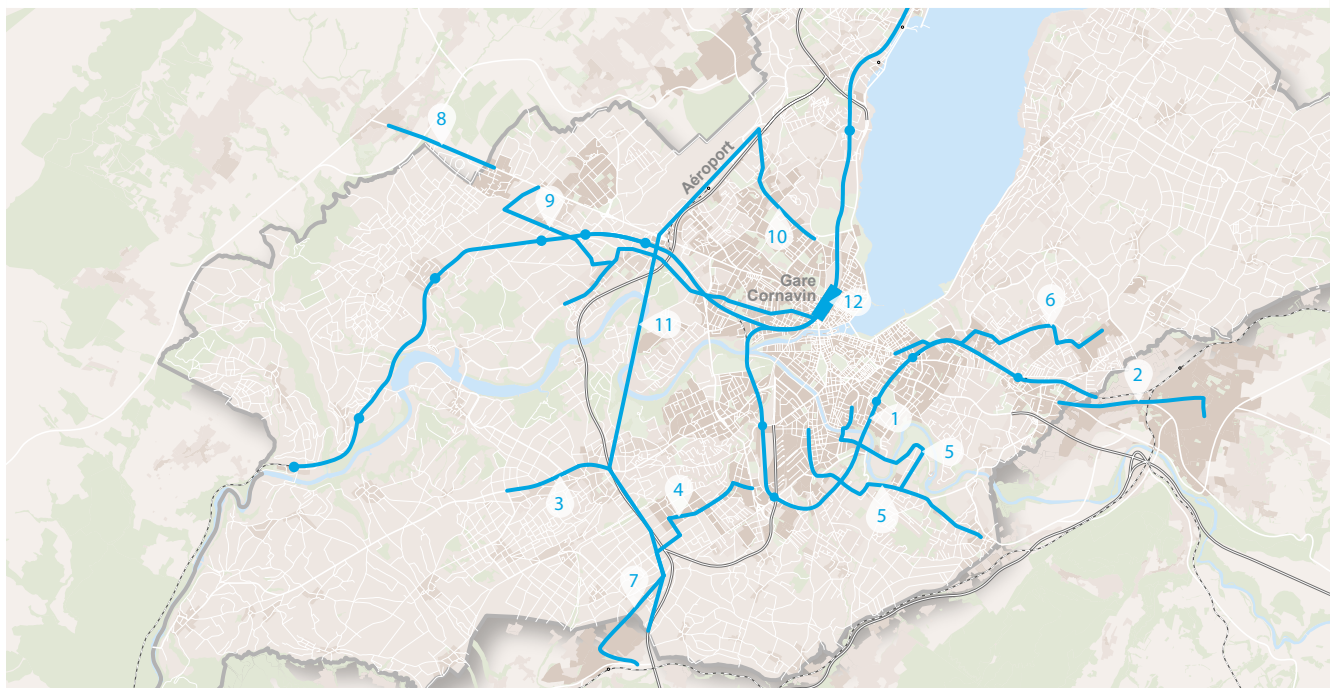
NOUVELLES INFRASTRUCTURES MAJEURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE CANTON

DÉBUT DES TRAVAUX AVANT 2020

- 1 Liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (création du Léman Express: 230 km de ligne et 45 gares): travaux en cours | **mise en service fin 2019**
- 2 Extension du tram 12 à Annemasse: travaux en cours | **mise en service fin 2019**
- 3 Extension du tram 14 à Bernex – En Vailly: début des travaux automne 2018 | **mise en service fin 2020**
- 4 Extension du tram 15 avec la desserte des Cherpines jusqu'à la ZIPL0: début des travaux fin 2019 | **mise en service fin 2021**
- 5 Bus à haut niveau de service Carouge – Grands Esserts – Veyrier: début des travaux fin 2019 | **mise en service fin 2021**
- 5 Ligne urbaine Champel – Grands Esserts: début des travaux fin 2019 | **mise en service fin 2021**
- 6 Bus à haut niveau de service sur l'axe Frontenex: début des travaux en 2020 | **mise en service fin 2022**

DÉBUT DES TRAVAUX ENTRE 2020 ET 2025

- 7 Extension du tram 15: vers Perly – Saint-Julien-en-Genève: début des travaux en 2021 | **mise en service fin 2023**
- 8 Bus à haut niveau de service vers Saint-Genis-Pouilly: début des travaux en 2020 | **mise en service fin 2021**
- 9 Bus à haut niveau de service Genève – Vernier – ZIMEYSAVER: début des travaux fin 2021 | **mise en service en 2024**
- 10 Extension du tram 15 au Grand-Saconnex: début des travaux fin 2022 | **mise en service fin 2024**
- 11 Télécabine urbain Bardonnex – P47: début des travaux fin 2023 | **mise en service fin 2025**
- 12 Extension souterraine de la gare de Cornavin: début des travaux en 2024 | **mise en service en 2031**



NOUVELLES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET AUTOROUTIÈRES SUR LE CANTON

DÉBUT DES TRAVAUX AVANT 2020

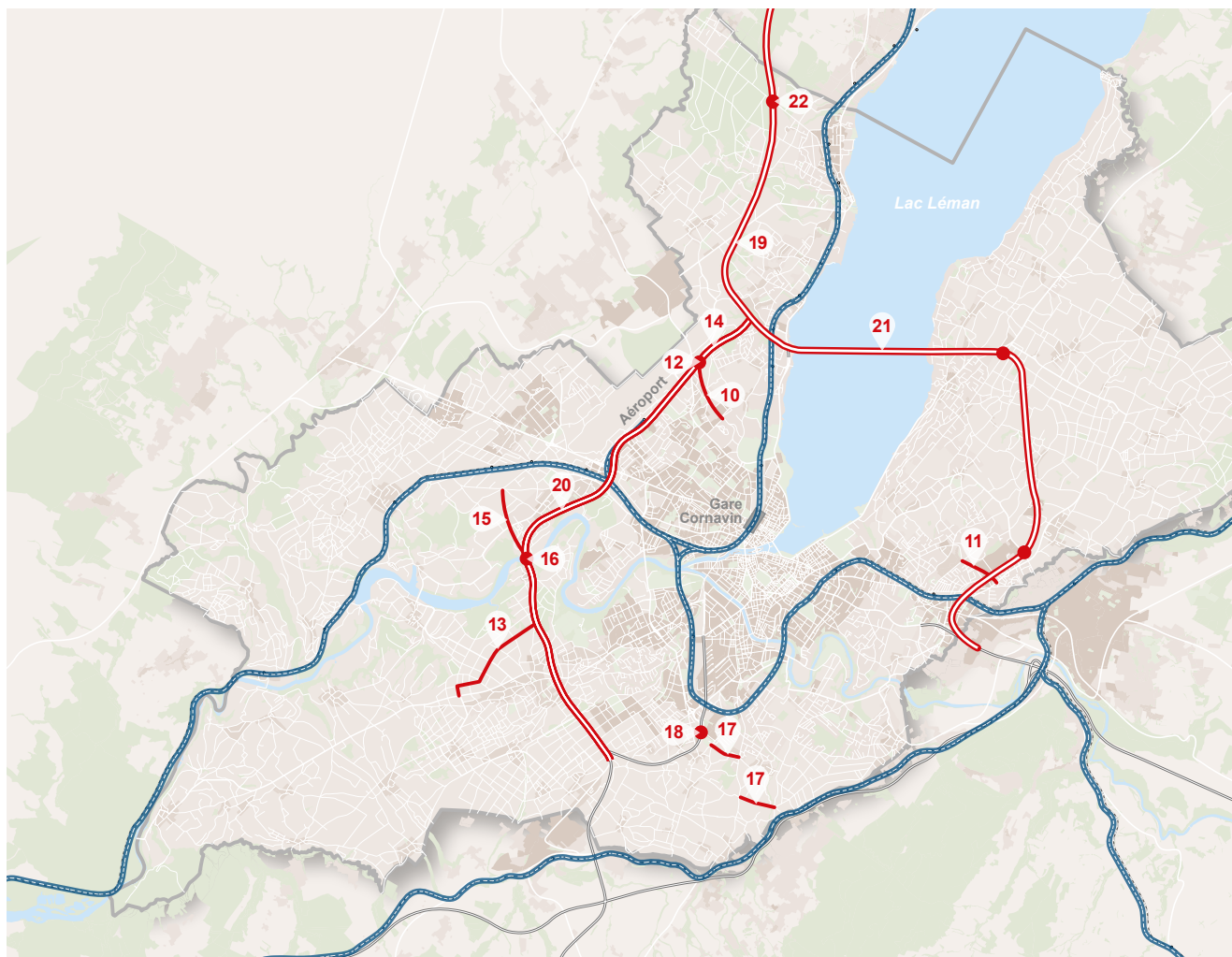
- 10 Route des Nations : début de travaux en 2017 | **mise en service en 2022**
- 11 Construction d'un accès routier aux nouveaux quartiers des Communaux d'Ambilly : début de travaux en septembre 2018 | **mise en service en 2020**
- 12 Jonction autoroutière du Grand-Saconnex : début de travaux en 2018 | **mise en service en 2023**

DÉBUT DES TRAVAUX ENTRE 2020 ET 2025

- 13 Boulevard des Abarois : accès à Bernex Nord et à l'autoroute : début de travaux en 2021 | **mise en service en 2022**
- 14 Élargissement de l'autoroute de contournement entre l'aéroport et le Vengeron : début de travaux en 2022 | **mise en service fin 2023**
- 15 Barreau routier du plateau de Monfleury : début de travaux en 2022 | **mise en service fin 2024**
- 16 Demi-jonction autoroutière de Vernier – Canada : début de travaux en 2022 | **mise en service fin 2024**
- 17 Liaisons routières de Genève Sud - L1 entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy et L2 entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand : début de travaux en 2023 | **mise en service fin 2025**
- 18 Complément de la jonction de Lancy-Sud : début de travaux en 2023 | **mise en service fin 2025**

DÉBUT DES TRAVAUX APRÈS 2025

- 19 Élargissement de l'autoroute de contournement entre le Vengeron et Coppet : début de travaux en 2025 | **mise en service fin 2028**
- 20 Élargissement de l'autoroute de contournement entre Perty et l'aéroport : début de travaux en 2027 | **mise en service après 2030**
- 21 Bouclément autoroutier avec la grande Traversée du Lac et le contournement Est : horizon 2040
- 22 Jonction autoroutière à Versoix : horizon 2040



Avec la mise en service intégrale du Léman Express, c'est l'horizon d'une mobilité durable et efficace qui se dessine pour le Grand Genève et ses régions limitrophes.

Faire évoluer les habitudes de déplacements sur le territoire, proposer un réseau de transport attractif avec des temps de parcours optimisés et fiables, mieux desservir les sites stratégiques, tels que les bassins d'emploi et les lieux touristiques, favoriser les connexions interrégionales vers Lausanne, Annecy et Lyon, allier mobilité et cadre de vie, tels sont les objectifs fixés par les partenaires du projet avec la réalisation du réseau régional Léman Express.

POUR ALLER PLUS LOIN

Léman Express : www.lemanexpress.ch

Canton de Genève : www.ge.ch

CEVA : www.ceva.ch





FICHES EXPLICATIVES

MESURES PAR SECTEURS	23
MISE EN OEUVRE DE LA MOYENNE CEINTURE	37
STRATÉGIE DE RÉGULATION ET CONTRÔLE D'ACCÈS	39
RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS	40

CHÊNE-BOURG

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

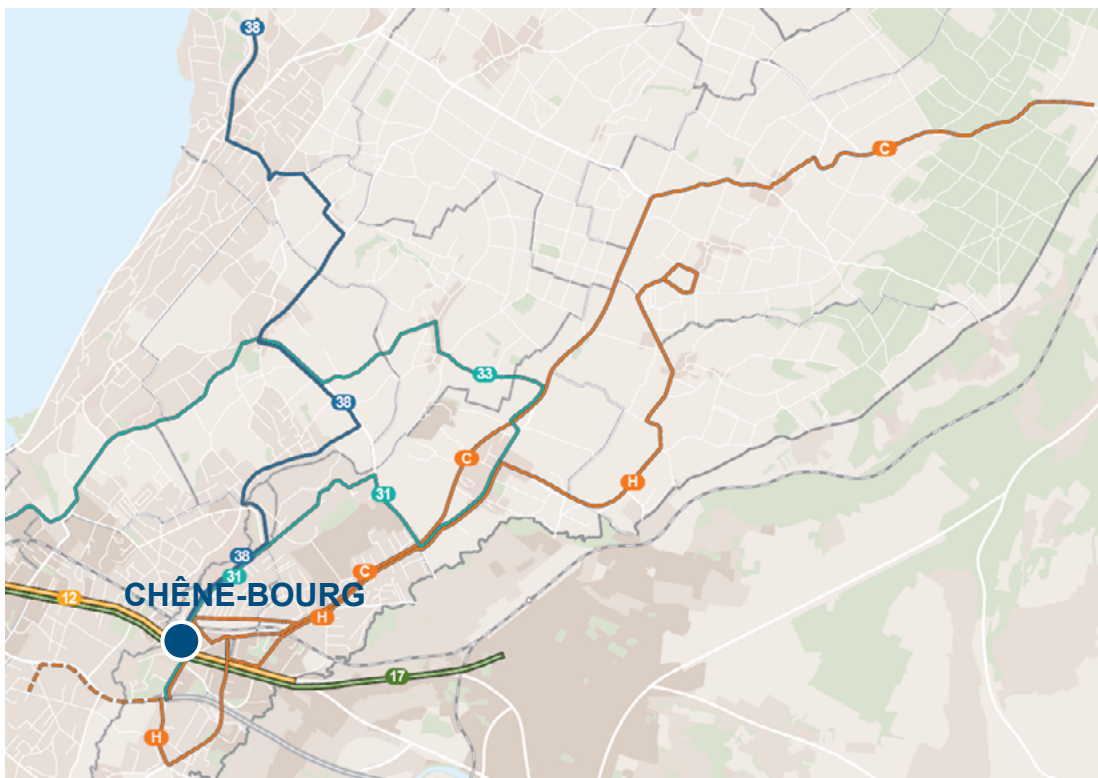
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Construction de 100 places P+R
2. Aménagement de 135 places pour deux-roues motorisées dans le parking souterrain
3. Construction d'une vélostation de 250 places et 164 places vélo prévues sur l'espace public
4. Réalisation d'un maillage mobilité douce et d'aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne
5. Voie verte d'agglomération
6. Aménagement de l'interface de Chêne-Bourg
7. Création des lignes 38 et H et modification des tracés des lignes C et 31
8. Mise en place de la ligne 17 Annemasse - Genève

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	1					
	2					
	3					
	4					
		5				
	6					
	7					
	8					

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

- Ligne 31
- Ligne 12

GENÈVE-EAUX-VIVES

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

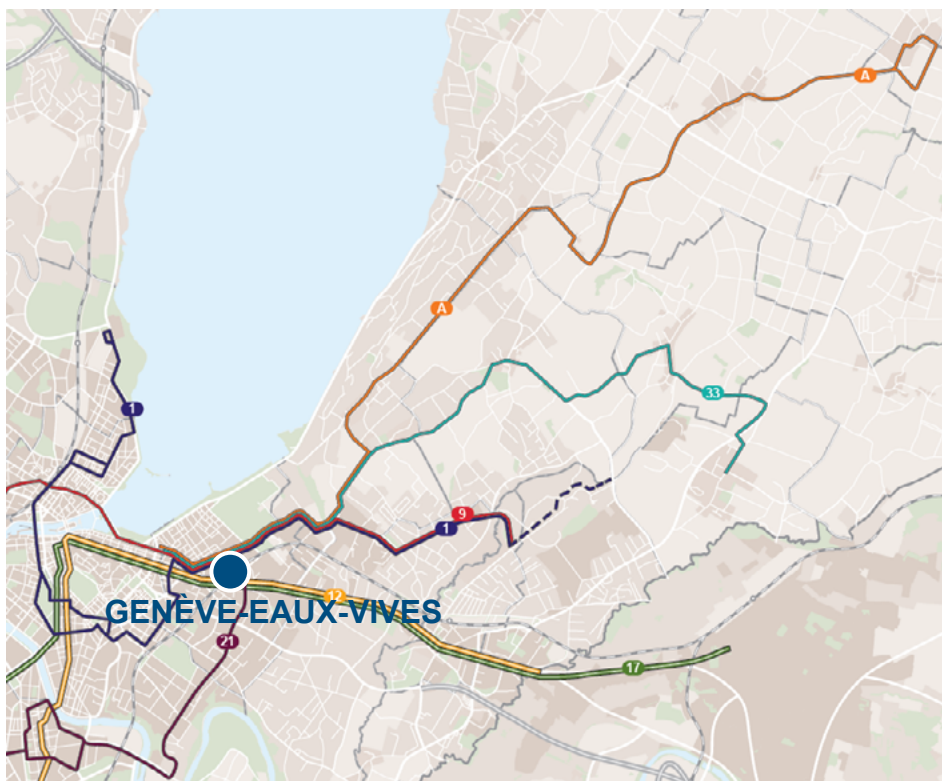
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Construction de 50 places P+R
2. Construction d'une vélostation de 230 places
3. Construction d'une vélostation de 500 places
4. Voie verte d'agglomération
5. Modification du tracé de la T71
6. Mise en place de la ligne 17 Annemasse - Genève
7. Aménagement de l'interface des Eaux-Vives
8. Requalification de l'espace rue sur l'axe Frontenex entre la place des Eaux-Vives et le quartier des Communaux d'Ambilly

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	1					
	2					
					3	
		4				
	5					
	6					
	7					
		8				

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

Ligne 1 Ligne 12 Ligne 33
 Ligne 9 Ligne 21 Ligne A

GENÈVE-CHAMPEL

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

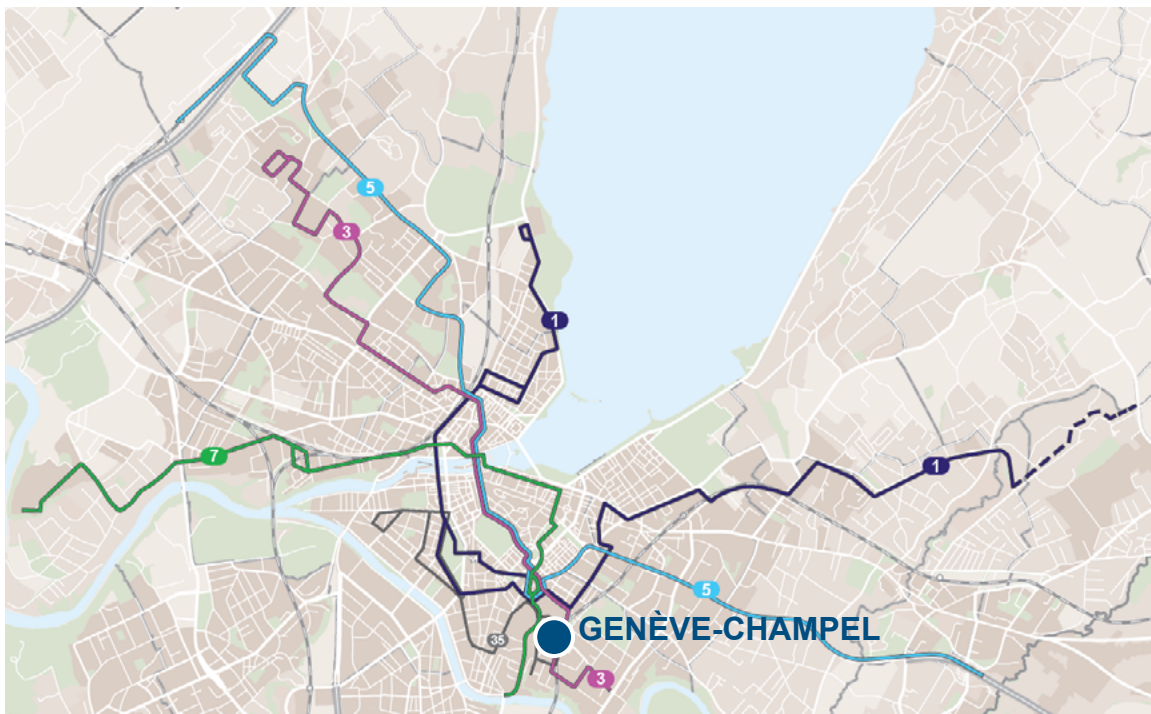
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Aménagement de l'interface Genève-Champel
2. Voie verte d'agglomération
3. Construction d'une liaison souterraine mobilité douce entre l'hôpital cantonal et la halte Genève-Champel
4. 146 places de stationnement deux-roues motorisées prévues sur l'espace public
5. Prolongement de la ligne de bus 7 par étape jusqu'aux Grands Esserts

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	1					
		2				
	3					
	4					
	5					

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

- Ligne 1
- Ligne 3
- Ligne 5
- Ligne 35

LANCY-BACHET

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Mise en place de la ligne 48: Veyrier-Tournettes – Bachet
2. Aménagement de l'interface du Bachet
3. Vélostation de 270 places et 80 places supplémentaires sur l'espace public
4. Création d'une zone 30: sécurisation de l'interface au bas de la route de la Chapelle
5. Aménagements cyclables au chemin des Palettes
6. Aménagements d'itinéraires pour la mobilité douce dans le secteur Jacques-Grosselin en lien avec le PAV
7. Modification de la ligne 62 sur France

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	1					
	2					
	3					
	4					
	5					
					6	
	7					

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

Ligne 12 Ligne 42 Ligne 62
 Ligne 18 Ligne 43 Ligne D
 Ligne 23 Ligne 46

Aménagements mobilité douce

Piste cyclable sur la route de la Chapelle

LANCY-PONT-ROUGE

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

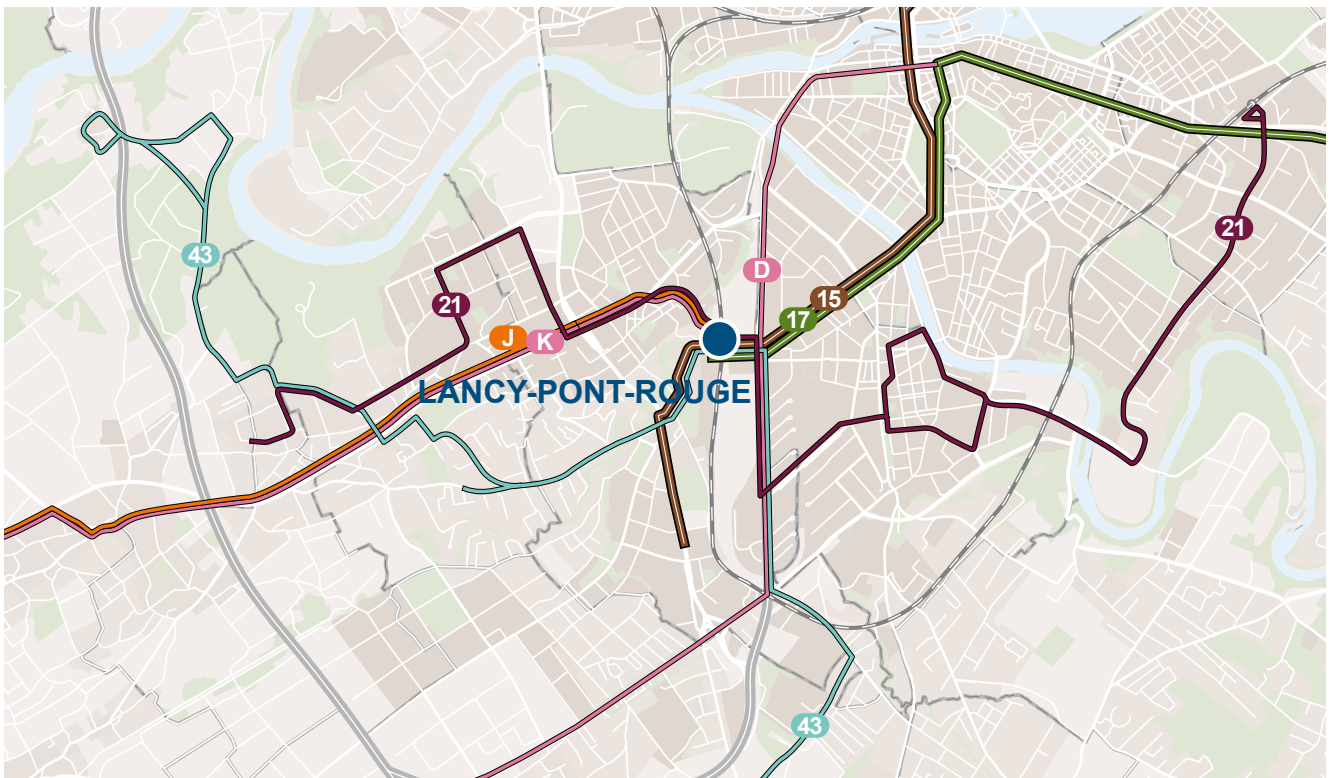
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Réaffectation du P+R de l'Étoile (en parking public et habitants en lien avec le PAV)
2. Prolongement de la ligne K: Chancy-douane – Lancy-Pont-Rouge
3. Prolongement de la ligne J: Avusy – Lancy-Pont-Rouge
4. Aménagement de l'interface de Lancy-Pont-Rouge
5. Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Lancy-Pont-Rouge
6. Requalification de l'avenue de la Praille: croix mobilité douce est-ouest
7. Aménagements cyclables Pont de Lancy
8. Réalisation de la promenade des Crêtes et du passage sous la route du Grand-Lancy
9. Mise en place de la ligne 17 Annemasse - Genève

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
						1 >2026
	2					
	3					
	4					
	5					
						6
			7			
			8			
9						

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

Ligne 15 Ligne D
Ligne 21 Ligne 23

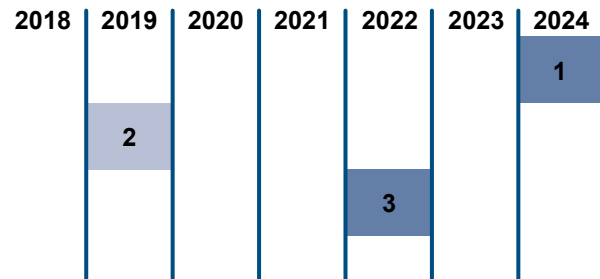
LA PLAINE

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

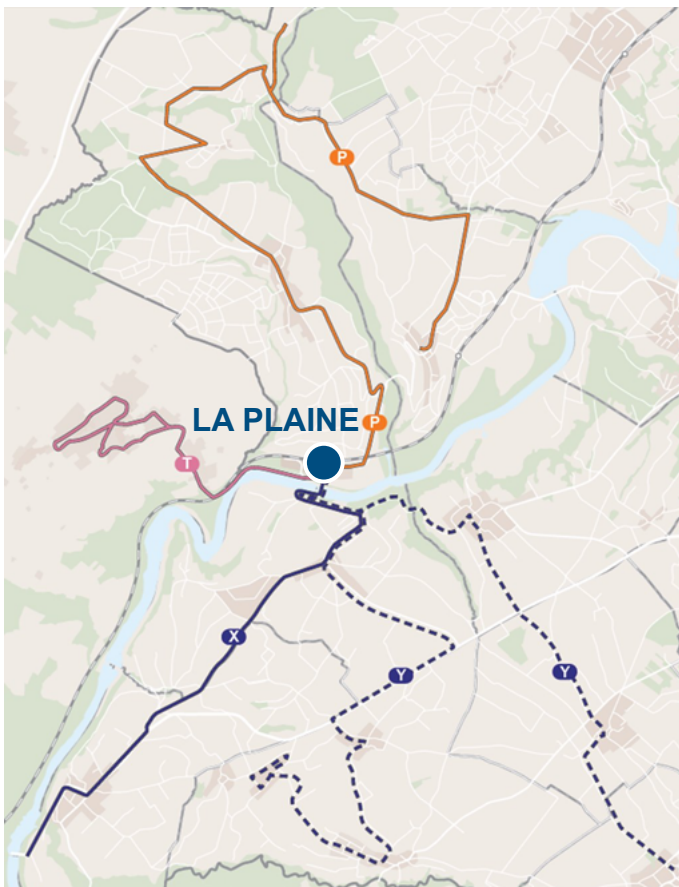
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Projet CFF d'aménagement d'un « Hub mobilité » incluant un P+R de 200 places
2. Création de la ligne Y : Avusy – Soral
3. Parking couvert de 36 places vélos dans le cadre du projet d'aménagement de la gare

PLANIFICATION



SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

Ligne P
Ligne T
Ligne X

Aménagements P+R

P+R de 85 places

Aménagements mobilité douce

Passage inférieur pour mobilité douce

SATIGNY

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Aménagement de 200 places P+R
2. Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny
3. Intégration dans une zone 30km/h de la route cantonale située devant la gare
4. Couvert vélos de 25 places dans le cadre des travaux de réaménagement du parvis de la gare

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	1					
	2					
	3					
		4				

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

- Ligne 54
- Ligne S
- Ligne W

Aménagements P+R

92 places P+R

ZIMEYSA

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

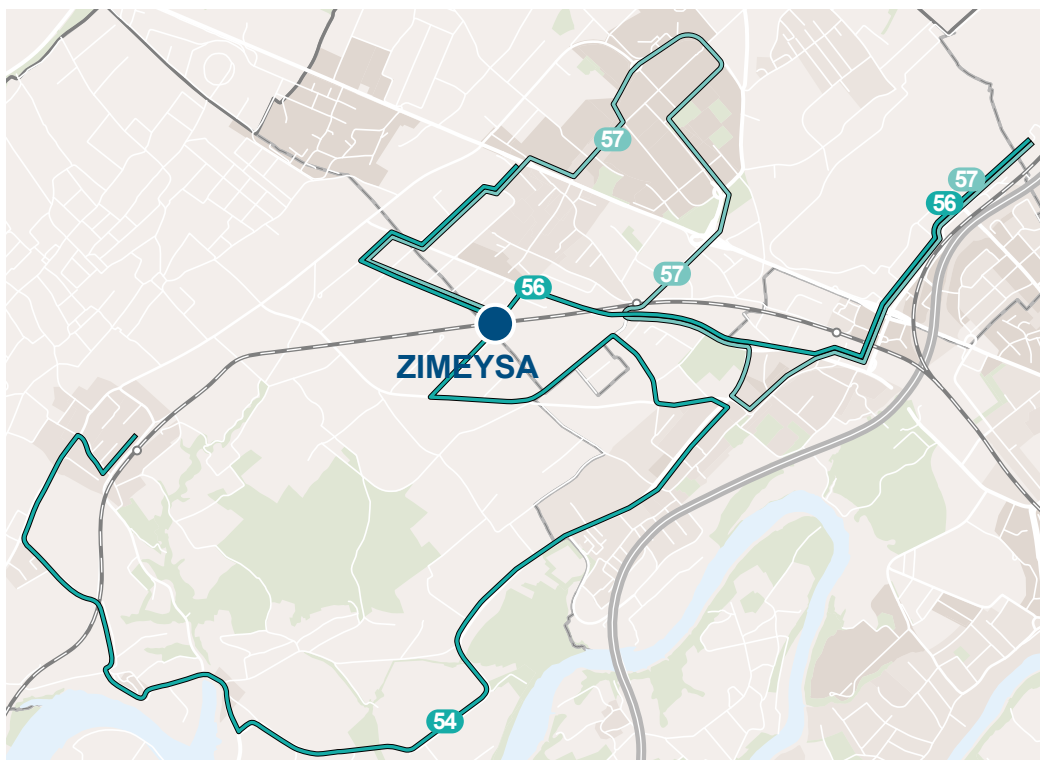
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Passage de la voie verte d'agglomération par la gare
2. Aménagement de la place de la gare de Zimeysa et développement d'un réseau mobilité douce
3. Parking couvert de 10 places vélos dans le cadre du projet de réaménagement de la gare

PLANIFICATION

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
						1
						2
			3			

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

Ligne 54
Ligne 57
Ligne 56

Aménagements mobilité douce

Itinéraire modes doux reliant Meyrin Village au nord de la gare

MEYRIN

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

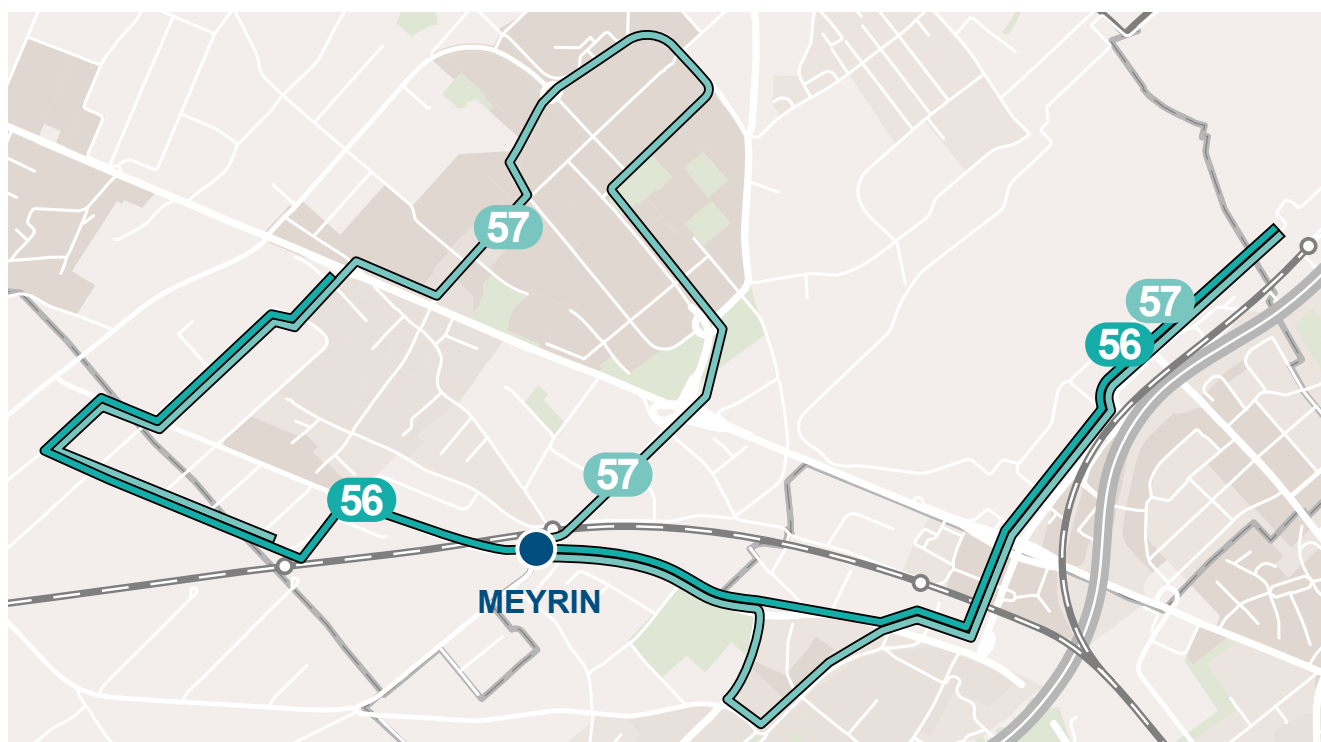
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Nouvel arrêt du BHNS Genève – Vernier – Zimeysa construit sur la route de Nant-d'Avril
2. Nouveau passage inférieur pour les modes doux de 6m de large
3. Parking couvert de 25 places vélos prévu dans le cadre du projet d'amélioration de la gare
4. Passage de la voie verte d'agglomération par la gare

PLANIFICATION

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
					1	
			2			
			3			
						4

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

Ligne 57
Ligne 56

Aménagements P+R

62 places P+R

VERNIER

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

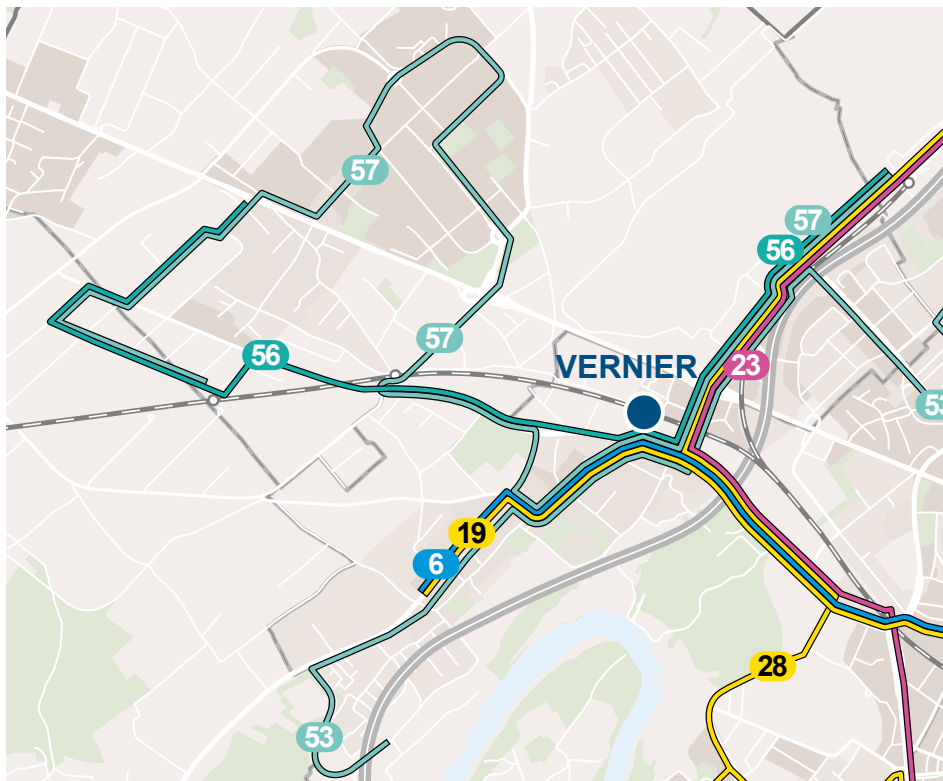
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Passage de la voie verte d'agglomération par la gare
2. Amélioration du passage inférieur actuel avec un puit de lumière
3. Passerelle modes doux reliant la gare au quartier de Blandonnet
4. Parking couvert de 20 places vélos
5. Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Étang, de Blandonnet et la halte RER Vernier
6. Développement d'un réseau mobilité douce d'accessibilité à la halte Vernier

PLANIFICATION

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
						1
			2			
			3			
			4			
			5			
						6

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

Ligne 6 Ligne 28 Ligne Y
 Ligne 19 Ligne 53 Ligne 56
 Ligne 23 Ligne 57

Aménagements P+R

Aménagement P+R deux-roues motorisées

PONT-CÉARD – VERSOIX – GENTHOD-BELLEVUE

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

DESCRIPTION DE LA MESURE

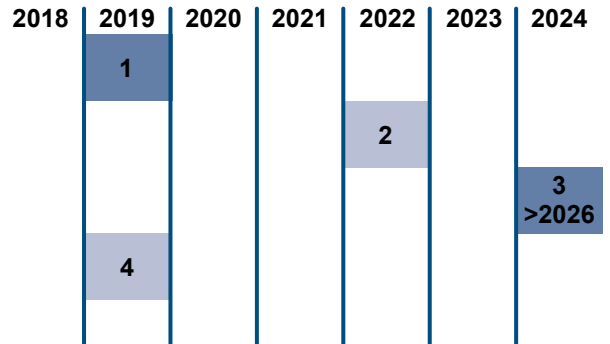
Pont-Céard

1. Organisation des correspondances de la ligne, cadence ½h calée sur le train
Optimisation de l'accessibilité des espaces publics
2. Aménagement 10 places P+R deux roues motorisées

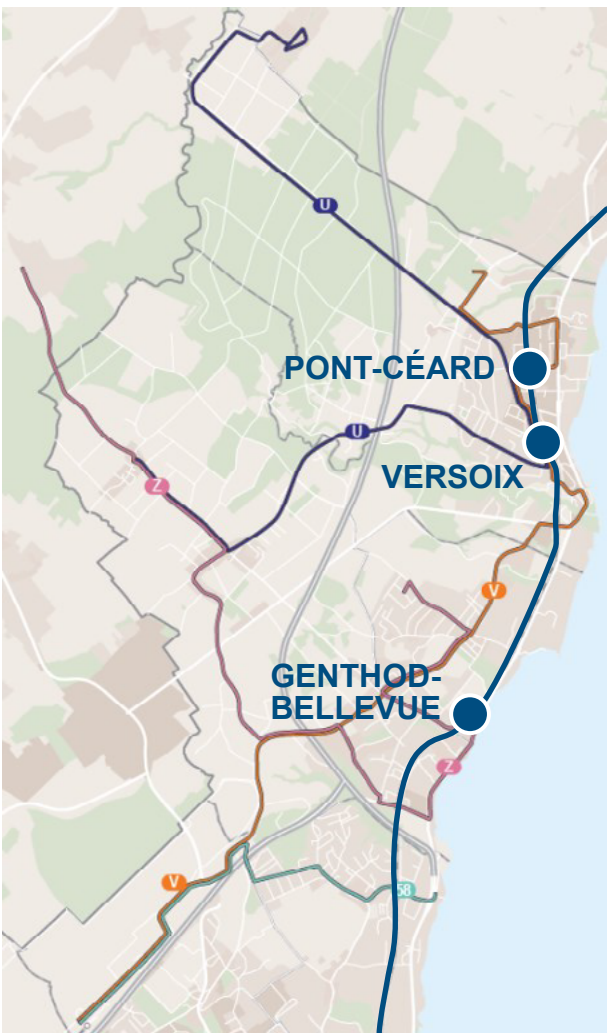
Versoix

3. Extension du P+R à 105 places
4. Mise en place de la ligne V : CS La Becassière – Aéroport, cadence ½h calée sur le train

PLANIFICATION



SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

Pont-Céard

- Ligne 57
- Ligne V

Versoix

- Ligne U
- Ligne V

Genthod-Bellevue

- Ligne z

Aménagements mobilité douce

Pont-Céard

- Stationnement vélos à la gare

Versoix

- Stationnement vélos à la gare

Genthod-Bellevue

- Stationnement vélos à la gare

Aménagements P+R

Versoix

- 78 places pour voitures

Genthod-Bellevue

- 80 places pour voitures - limité à 4h
- 11 places deux-roues motorisées

LES TUILERIES

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

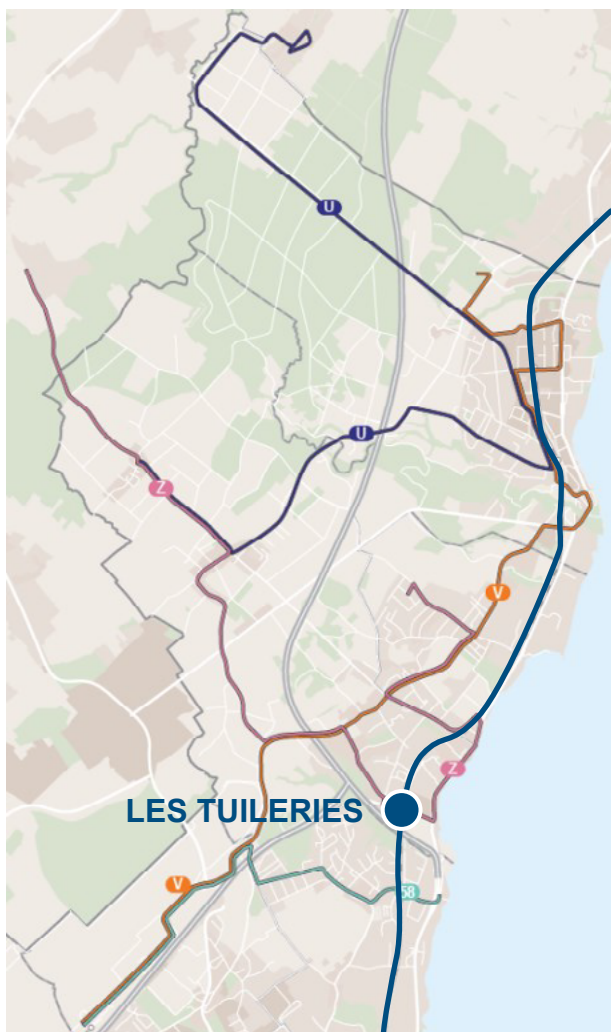
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Extension du P+R à 100 places
2. Extension du P+R à 400-800 places
3. Amélioration des aménagements cycles sur la routes des Romelles

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
			1			
						2 >2026
			3			

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Aménagements mobilité douce

24 stationnements vélos à la gare

Aménagements P+R

50 places pour voitures

Transports collectifs

Ligne Z

CHAMBÉSY

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

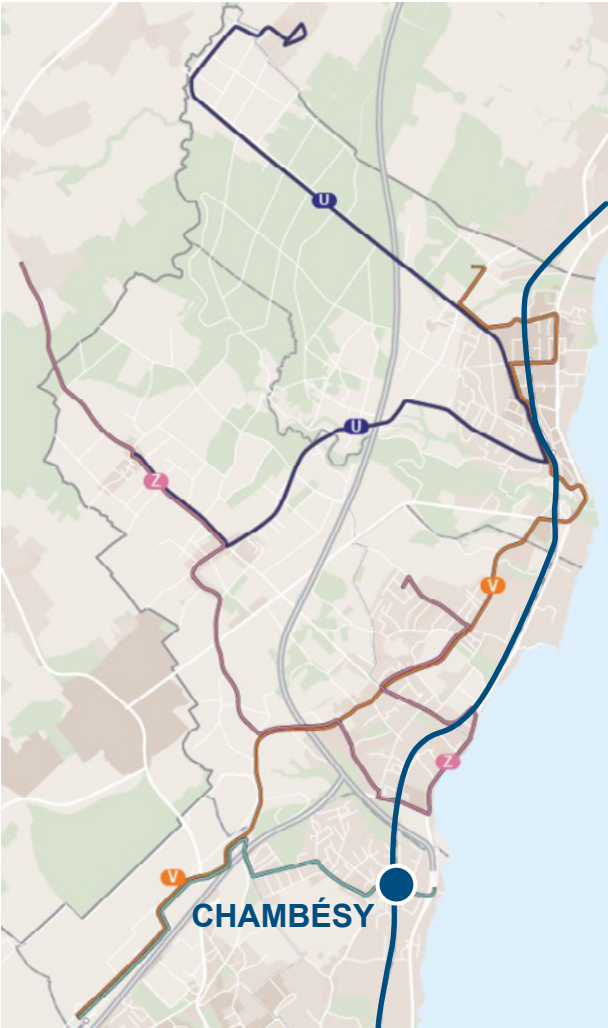
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Aménagements pour les cycles chemin de Valéry, route de Prégny et chemin de Chambésy
2. Modération de trafic au chemin des Cornillons
3. Aménagement de la place de la gare
4. Création de la ligne 58 : Vengeron – Aéroport

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
		1				
	2					
		3				
	4					

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Aménagements P+R

6 places P+R

GENÈVE-SÉCHERON

Mesures de rabattement et plan d'actions des transports collectifs

DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Aménagements cyclables sur l'avenue de la Paix
2. Amélioration de la cadence de la ligne 28 en correspondance avec le tram
3. Rabattement ligne F sur la halte

PLANIFICATION

2018	...	2022	2023	2024	2025	2026
			1			
2						
			3			

SCHÉMA



OFFRE EN SERVICE

Transports collectifs

Ligne 11
Ligne 28

Aménagements mobilité douce

Itinéraire modes doux reliant Meyrin Village au nord de la gare réalisé par la commune

Aménagements P+R

340 places P+R

MISE EN ŒUVRE DE LA MOYENNE CEINTURE RIVE DROITE

Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée

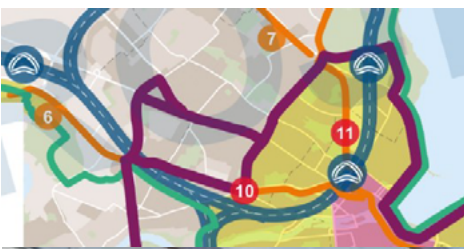
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Fluidification et sécurisation de la moyenne ceinture routière par la reprogrammation des feux et la modification des giratoires Motta/Dunand et Pailly/Crozets en carrefour à feux
2. Introduction de nouveaux mouvements en lien avec la moyenne ceinture afin de permettre d'y accéder et d'améliorer l'accessibilité locale des quartiers
3. Réaménagement du pôle Cornavin pour y prioriser les transports collectifs et les modes doux grâce à la fermeture au trafic automobile des places de Cornavin et de la place de Montbrillant
4. Mise à double sens de la ligne de tram 15 sur la rue des Terreaux-du-Temple et mise à double sens du trafic des véhicules sur le boulevard James-Fazy
5. Mise à double sens partiel de la rue des Alpes pour assurer une bonne accessibilité au secteur de Cornavin et en particulier au parking
6. Réaménagement qualitatif de la place des Charmilles, insertion en site propre du BHNS Vernier – Genève et d'une voie bus sur l'avenue Wendt grâce à la maîtrise du trafic de transit par la suppression de mouvements des véhicules entre les avenues d'Aire/Lyon, Aire/Wendt et Châtelaine/Charmilles.

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	1					
	2					
	3					
			4			
	5					
			6			

SCHÉMA



MISE EN ŒUVRE DE LA MOYENNE CEINTURE RIVE GAUCHE

Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée

DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Modification de la régulation lumineuse pour fluidifier l'axe Louis-Aubert entre le Bout-du-Monde et Florissant
2. Amélioration de la progression du bus sur l'avenue de l'Amandolier par la création de voie bus
3. Création d'une voie de bus complémentaire à l'avenue de l'Amandolier en direction du Bout-du-Monde
4. Amélioration de la capacité sur le chemin de Grange-Canal
5. Mise en place du Bus à Haut Niveau de Service Veyrier – Champel
6. Aménagements routiers sur la moyenne ceinture
7. Mise en service du nouveau parking Clé-de-Rive
8. Piétonnisation du secteur de Clé-de-Rive
9. Aménagement du secteur de Clé-de-Rive pour les transports collectifs et la mobilité douce
10. Étude pour l'élargissement du Pont de Lancy et projets de loi de financement

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	1					
	2					
			3			
		4				
		5				
		6				
				7 >2022		
				8 >2022		
				9 >2022		
10						

SCHÉMA



STRATÉGIES DE RÉGULATION ET CONTRÔLE D'ACCÈS

Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée

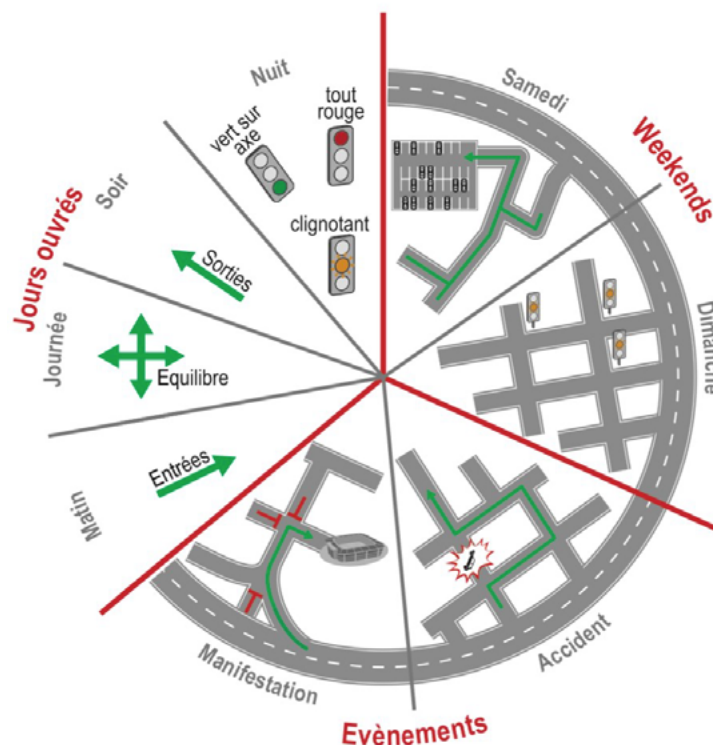
DESCRIPTION DE LA MESURE

1. Mise en place de contrôles d'accès dynamiques
2. Gestion dynamique des contrôles d'accès permettant de s'adapter à la demande réelle
3. Priorisation des transports collectifs pour améliorer la vitesse commerciale et assurer la stabilité des horaires
4. Diminution des temps d'attentes aux feux piétons

PLANIFICATION

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1							
2							
3							
4							

SCHÉMA



Infographie Cilec 2017

OFFRE EN SERVICE

Route de Saint-Julien : modification de la régulation lumineuse depuis Plan-les-Ouates jusqu'au tunnel de Carouge (mise en place de l'onde verte)

Route de Ferney : modification de la régulation lumineuse sur le tronçon entre l'autoroute et la place de Carantec

Route du Pont Butin : modification de la régulation lumineuse au carrefour du Grand-Lancy, des Communes-Réunies et du Pont-Butin

Route du Pré-Bois : modification de la régulation lumineuse sur le tronçon entre l'aéroport et la route de Vernier

RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

Mesure du projet d'agglomération

DESCRIPTION DE LA MESURE

Place des Eaux-Vives

1. Aménagement de la place des Eaux-Vives pour lui donner un caractère plus convivial et créer un pôle de transports collectifs

Place de Moillesulaz

2. Reconfiguration de la boucle au niveau de la place et réaménagement qualitatif de l'espace public

Place du Pré-l'Évêque

3. Amélioration en faveur des transports collectifs et de la mobilité douce et une remise en valeur des lieux

PLANIFICATION

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
				1. Après Clé de Rive		
2						
				3. Après Clé de Rive		

SCHÉMA



GE-TRANSPORTS À VOTRE SERVICE

Votre point d'information et d'échanges
sur les questions de mobilité à Genève

INFO MOBILITÉ

RECEVEZ LES AVIS DE TRAVAUX
IMPACTANT VOS DÉPLACEMENTS
PAR TWEETS OU E-MAILS

 [ge_transports](#)
 avisdetravaux.ge.ch

POSEZ-NOUS VOS QUESTIONS !

 +41 22 546 87 00
 ge-transport@etat.ge.ch

GE-TRANSPORTS

DÉCOUVREZ L'ACTUALITÉ DES TRANSPORTS
SUR VOTRE FIL D'ACTUALITÉ OU PAR E-MAIL
AVEC LA NEWSLETTER MENSUELLE

 [ge-transport](#)
 ge.ch/lc/transport

Département des infrastructures
Office cantonal des transports
4, chemin des Olliquettes - 1213 Petit-Lancy
Adresse postale: case postale 271 - 1211 Genève 8
Tél. +41 (22) 546 78 00 - Fax +41 (22) 546 78 01
www.ge.ch