

CONTEXTE ET OBJECTIFS EN 2009

En 2004, afin de compléter le réseau existant, la Ville de Genève a défini l'image directrice du réseau cyclable. Celle-ci décrit le réseau souhaité à long terme, met en évidence les carences et les problèmes à résoudre. La Ville s'attache à développer des itinéraires le long des axes principaux de trafic, des itinéraires de quartier et des liaisons de proximité à l'intérieur des quartiers, comme dans les zones 30km/h.

Objectifs

- Augmenter de la part modale vélo
- Poursuivre la mise en œuvre de l'image directrice vélo
- Poursuivre l'amélioration du réseau existant
- Augmenter l'offre de stationnement

Lien

[Fiche action Pdcom : A14](#)

EVOLUTION DU CONTEXTE

Le 31 mars 2011, le Conseil d'Etat a adopté une loi sur la mobilité douce (LMD) ainsi qu'un plan directeur de la mobilité douce reconnaissant ainsi notamment l'importance du vélo dans le système global de mobilité genevois. Il conclut à la nécessité d'une action cantonale et communale marquée en faveur des vélos pour rétablir l'équilibre entre les quatre modes de déplacement (marche, vélo transports collectifs et déplacements individuels).

Le plan directeur cantonal met en évidence des itinéraires à sécuriser en priorité et des actions à mettre en œuvre pour améliorer les itinéraires cyclables. La volonté est que 78 km d'aménagements cyclables à l'échelle du Canton soient créés ou améliorés. Le plan d'actions 2015-2018 listent l'ensemble de mesures à mettre en œuvre.

IMAGES



ACTIONS	AVANCEMENT	COMMENTAIRE
Mettre en place un service de libre-service fondé sur un partenariat TPG – Etat - communes	En cours	Le projet a redémarré en avril 2014 avec une évaluation des options envisageables.
Développer les P+B avec les P+R	Terminée	La Fondation des Parkings a ouvert des P+B partout où c'était possible.
Assurer la promotion du vélo et informer sur les aménagements réalisés	En cours	Par exemple campagne de prêt et location de vélos à coûts attractifs ou d'information sur réalisations et sensibilisation sur comportement à adopter.
Prévoir des bornes de charges pour les vélos électriques	Abandonnée	L'implantation de bornes sur domaine public ne se justifie pas à ce jour car trop contraignantes.
Inscrire dans les PLQ l'obligation de prévoir des places de stationnement pour vélos	Terminée	Règlement L50510 (2008) prend en compte le stationnement vélos
Faciliter le franchissement de dénivellation par des moyens mécaniques	En cours	Bois de la Batie : Etude de faisabilité en cours. Mesure prévue par le Projet d'Agglomération n°2.
Offrir au minimum deux places sécurisées à tous les arrêts TPG	En cours	La vélostation Montbrillant à Cormavin a été ouverte en 2012 (338 places). Une 2 ^{ème} vélostation CFF a été ouverte en 2015. La future gare CEVA des Eaux Vives disposera d'une vélostation de 500 places.

ACTIONS	AVANCEMENT	COMMENTAIRE
Dissocier le stationnement vélo du stationnement 2 roues motorisés	En cours	En 2015, 11'769 places vélos sécurisées étaient disponibles, 7'126 places 2 roues sans arceau. La ville comptait 199 modules vélos.
Améliorer ou ouvrir des itinéraires : U cyclable de la rade	En cours	Faisabilité en cours d'étude
Améliorer ou ouvrir des itinéraires : Pictet de Rochemont Terrassière vers Gare des Eaux-Vives	Intention	
Améliorer ou ouvrir des itinéraires : Terrassière rôtisserie vers Bel air	Intention	
Améliorer ou ouvrir des itinéraires : Axe tangentiel châtelaine secteur des organisations internationales	Intention	
Améliorer ou ouvrir des itinéraires : Prolongement de la voie verte d'agglomération sur la rive droite	Intention	
Améliorer ou ouvrir des itinéraires : Passerelle de Sécheron	Terminée	La passerelle de Sécheron est ouverte au public depuis 2015.
Améliorer ou ouvrir des itinéraires PAV vers Jonction-Plainpalais	Intention	Le pont Hans Wilsdorf reliant la rue de l'école de médecine et les Vernets a été ouvert en 2012.