

Un réseau cyclable sûr et continu pour Genève

PRO VELO Genève et la section genevoise du TCS s'associent pour proposer un projet de réseau cyclable pour Genève, utilitaire, sécurisé, accessible et attractif. Cette démarche commune veut lancer la réflexion pour permettre une mise en oeuvre le plus efficacement et le plus rapidement possible.

« **Nos associations se retrouvent dans leur volonté de permettre à tous de se déplacer à vélo**, en toute sécurité et dans tout le canton. C'est encore loin d'être le cas et **la nécessité de développer des aménagements sécurisés est reconnue par tous.** » déclarent **François Membrez** et **Olivier Gurtner**, **présidents des sections genevoises du TCS et de PRO VELO.**

Afin de dynamiser la réflexion et en vue des futures consultations, **nos associations proposent de développer un réseau cyclable utilitaire** hiérarchisé avec priorisation de voies cyclables :

- Accessible à toutes et tous, de **8 à 80 ans**
- Mettant la priorité sur la **sécurité, la continuité et le confort**
- Garantissant une **séparation avec le trafic motorisé**
- Conçues pour des **vitesse limitées** en agglomération (25 km/h ou moins)
- Basées sur des **itinéraires efficaces et attractifs**

Aujourd'hui, la planification cantonale est divisée d'un côté en axes forts visant les déplacements pendulaires, et de l'autre côté en voies vertes, voulues comme des espaces publics dont le rôle varie. Le réseau secondaire, intercommunal et transfrontalier de proximité est quant à lui peu développé et passe au travers des différents niveaux de planification. **Cela se fait au détriment de la mobilité « non pendulaire » qui représente la plus grande partie des déplacements**, qui sont de courte distance : études, achats, sorties sociales, accès aux équipements sportifs et culturels, accès aux services... **De nombreux usagers et usagères, notamment les écoliers, les étudiants et les seniors sont ainsi laissés de côté** et le vélo reste souvent une **option trop dangereuse** pour une partie de la population.

Plébiscitée par la population suisse en 2018 et soutenue par nos deux associations, la **Loi fédérale sur les Voies Cyclables (LVC)** a été conçue pour répondre à ces considérations et indique que **la planification doit être réalisée par les autorités cantonales d'ici à fin 2027** pour une mise en oeuvre des aménagements d'ici à 2042.

La publication rapide d'une première version du réseau nous paraît indispensable afin de permettre aux projets en cours de déjà tenir compte de ce réseau, en vue d'une coordination adéquate des aménagements et une **planification cohérente de la mobilité**. Elle permettra également de garantir que certains chantiers inévitables (entretien, réfection, chauffage à distance, ...) puissent être mis à profit pour accélérer le déploiement d'aménagements cyclables adaptés.

Cette proposition se base sur les plans existants, les planifications connues, notre expertise et notre connaissance du terrain, les besoins actuels et les projets futurs. Elle utilise au mieux les voiries existantes, les itinéraires alternatifs et s'inscrit dans une démarche de concertation.

Le réseau est structuré autour de **cinq axes principaux traversants**, qui ne s'arrêtent pas au centre de la Ville de Genève, mais **relient des points d'intérêts stratégiques à l'échelle du Grand Genève**. Ils forment l'ossature d'un réseau plus vaste qui **fonctionne comme un réseau de transports publics**, avec des lignes clairement identifiées **permettant aux usagers de suivre facilement un itinéraire**. Ce réseau primaire est ensuite complété par un réseau secondaire ou de quartier, selon les définitions apportées par le [guide de conception](#) issu de la Conférence vélo, sous l'égide de l'OFROU.

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU	POTENTIEL	STANDARDS ET AMÉNAGEMENT	EXEMPLES DE PROFILS EN TRAVERS	
			Piste cyclable unidirectionnelle	Piste cyclable bidirectionnelle
VOIES EXPRESS CYCLABLES				
LIAISONS PRINCIPALES				
LIAISONS SECONDAIRES				
RÉSEAU DE DESSERTE				

Figure 5 : La hiérarchie du réseau dépend du potentiel cyclable. Sur cette base, les liaisons sont soumises à des exigences différenciées en matière de standards et d'aménagement.

1. Source: Conférence Vélo Suisse, OFROU, 2024.

Nos deux associations invitent les autorités à organiser une **task force** étendue (grandes communes suburbaines, canton, associations) chargée **d'étudier notre proposition et superviser sa mise en œuvre**. L'objectif est de contribuer à **l'augmentation de la part modale du vélo** sur le territoire, en apportant **plus de sécurité et de sérénité** aux usagers.



Contacts médias:

Yves Gerber, directeur du TCS Genève: 079 249 64 83

Olivier Gurtner, président de PRO VELO Genève: 078 734 33 29

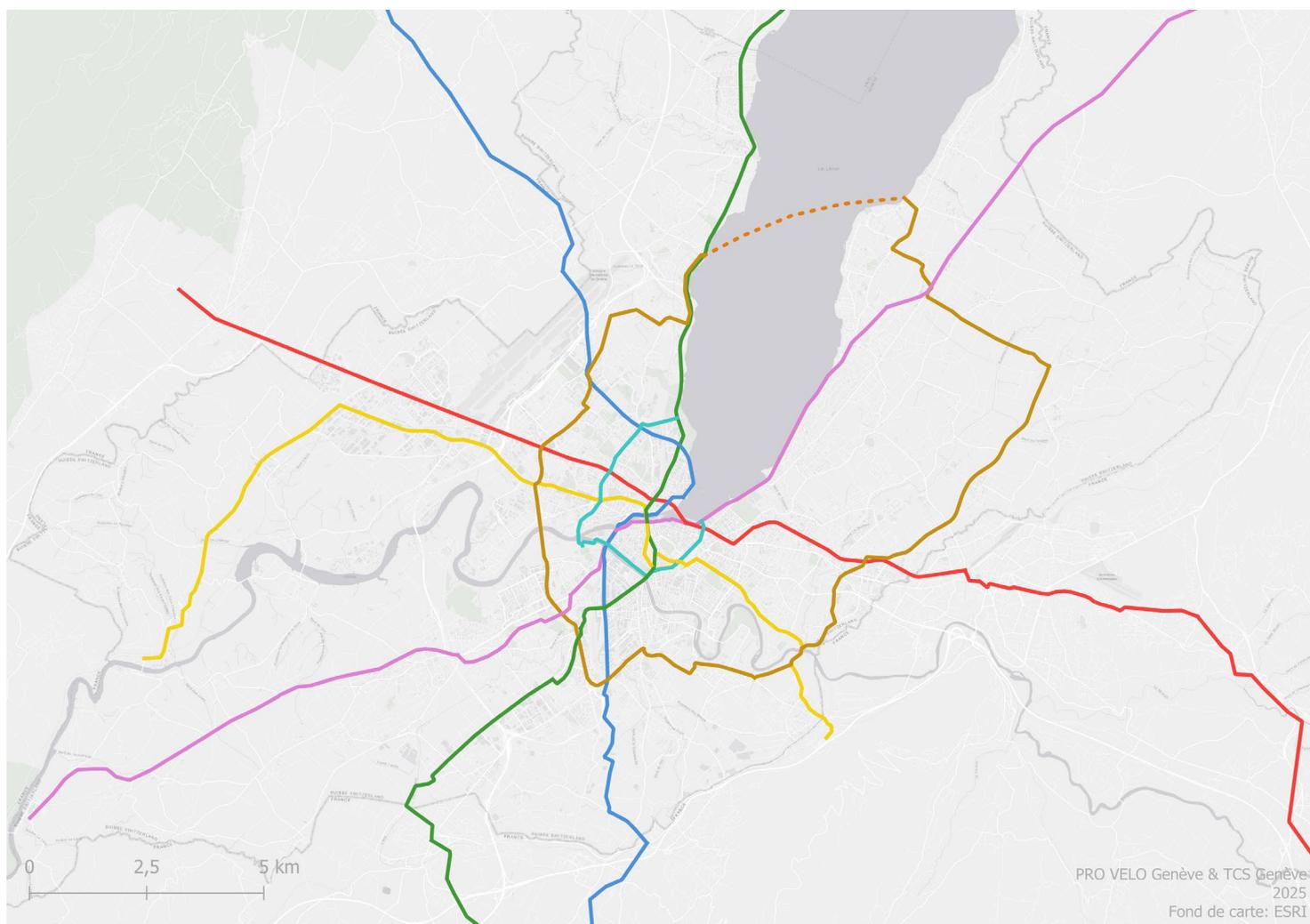
Images haute qualité: <https://kdrive.infomaniak.com/app/share/888710/167f1135-9af3-4c4b-87ee-c243e51ebc93>

Lignes traversantes (« axes forts »)

- A. Meyrin – Annemasse
- B. Jura – Salève
- C. La Plaine – Veyrier
- D. St-Julien – Versoix - Nyon
- E. Chancy – Douvaine

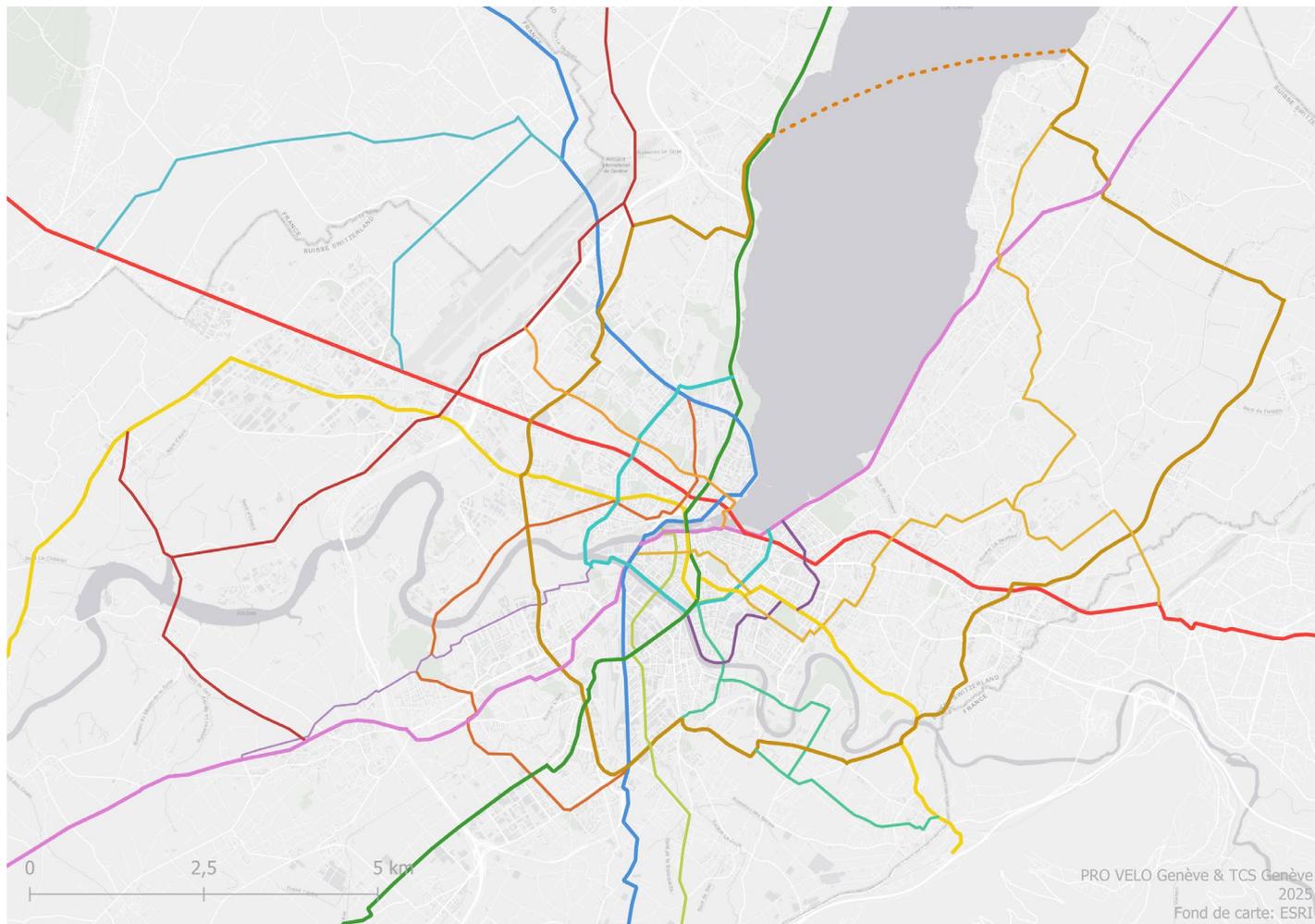
Lignes tangentes :

- Petite Ceinture
- Moyenne Ceinture



Le premier niveau hiérarchique, les axes forts, forment l'ossature d'un réseau plus vaste qui fonctionne comme un réseau de transports publics. Ce sont des « liaisons d'excellente qualité qui relient des espaces au potentiel élevé sur de longues distances tout en permettant de circuler de manière fluide et confortable » (Conférence Vélo Suisse & OFROU).

Intégration du réseau secondaire (« liaisons principales »)



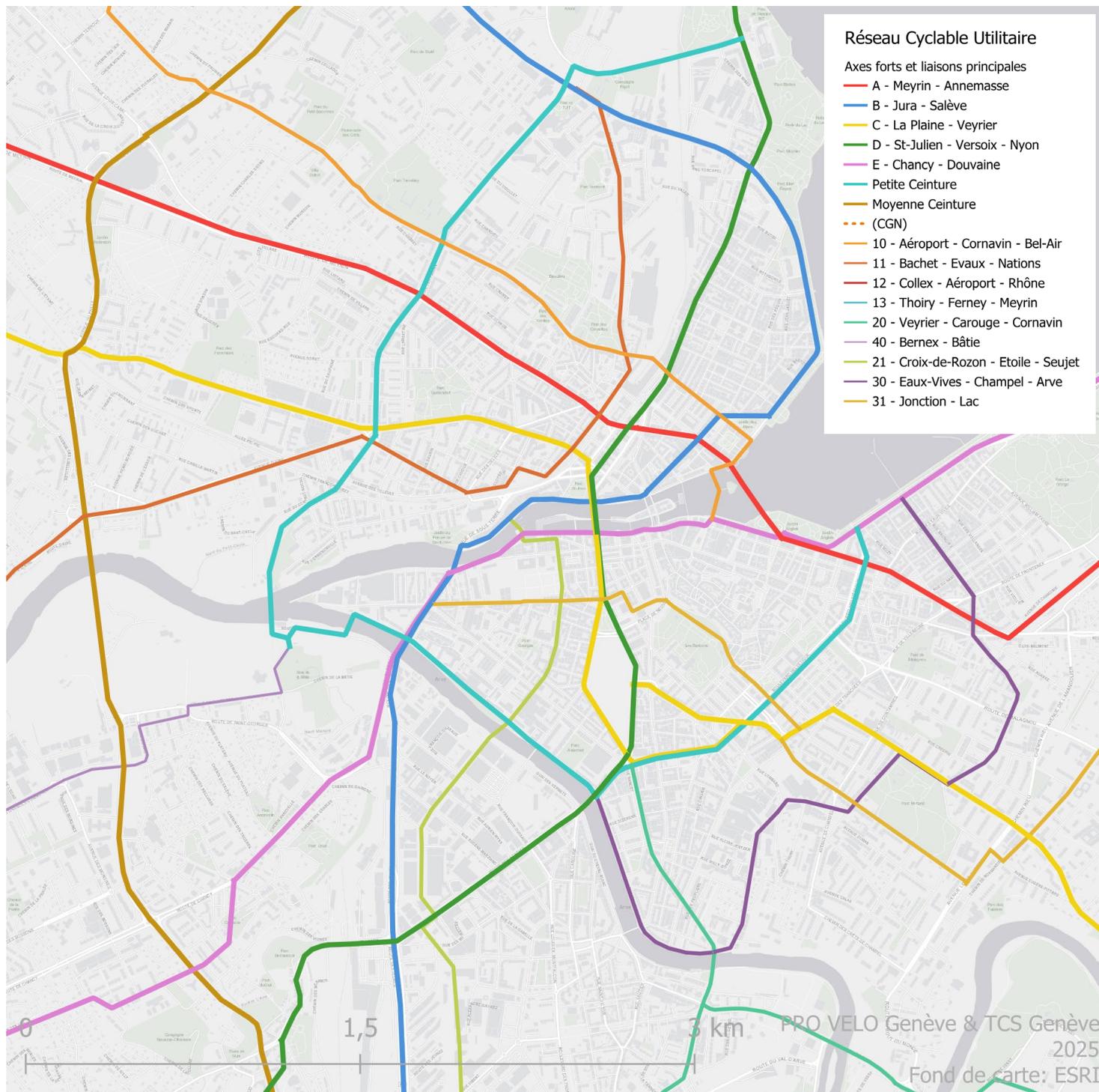
Réseau Cyclable Utilitaire

Axes forts et liaisons principales

- A - Meyrin - Annemasse
- B - Jura - Salève
- C - La Plaine - Veyrier
- D - St-Julien - Versoix - Nyon
- E - Chancy - Douvaine
- Petite Ceinture
- Moyenne Ceinture
- (CGN)
- 10 - Aéroport - Cornavin - Bel-Air
- 11 - Bachet - Evaux - Nations
- 12 - Collex - Aéroport - Rhône
- 13 - Thoiry - Ferney - Meyrin
- 20 - Veyrier - Carouge - Cornavin
- 40 - Bernex - Bâtie
- 21 - Croix-de-Rozon - Etoile - Seujet
- 30 - Eaux-Vives - Champel - Arve
- 31 - Jonction - Lac

« Les liaisons principales constituent l'ossature forte du réseau de voies cyclables. Elles relient tous les centres et destinations d'importance régionale. Les liaisons principales doivent permettre de circuler rapidement et avec peu d'interruptions, et être aussi directes que possible » (Conférence Vélo Suisse & OFROU).

Intégration du réseau secondaire: zoom Ville (« liaisons principales »)



Extension à l'échelle de l'agglomération, p.ex Ceinture d'agglomération

