

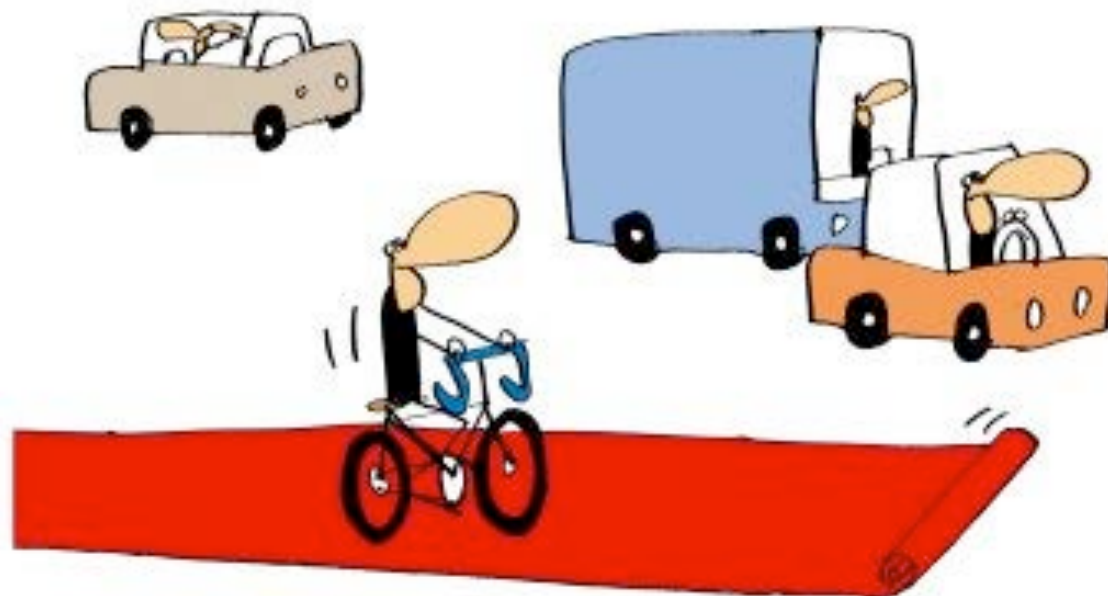


Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA



Velokonferenz Schweiz  
Conférence Vélo Suisse  
Conferenza Bici Svizzera



## Genève: vers un réseau cyclable sans obstacles

**Claude Morel,**  
*Service de la mobilité,  
Ville de Genève*



DÉPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT,  
DES CONSTRUCTIONS ET DE LA VOIRIE  
SERVICE DE LA MOBILITÉ

VILLE DE  
GENÈVE

# 20 ans d'une politique cyclable active: une révision et une réorientation du plan directeur s'imposent

Identifier les obstacles pour mieux les intégrer

Obstacles physiques



Obstacles psychologiques



# Une étude conduite par l'observatoire universitaire de la mobilité\*

\* Université de Genève, avril 2002

## 3.1. Les obstacles à l'utilisation du vélo

Tableau 3 Le classement des obstacles à l'utilisation du vélo

Rang	Obstacle au vélo	Appréciation	Remarque
1	La sécurité perçue du vélo en ville	☹ ☹	
2	La cohabitation avec le scooter	☹ ☹	Reduit l'utilité du n°16
3	La cohabitation avec la voiture / la densité du trafic	☹	Agit directement sur le n°1. En amélioration grâce au n°15.
4	Le vol et les déprédations	☹	
5	La distance à parcourir trop longue	☹	Peut-être réduite avec le n°14 (complémentaire modète)
6	L'effort à fournir	☹	Depend beaucoup du n°5.
7	Le changement d'habitude	☹	
8	Les conditions météorologiques	☹	
9	La tenue vestimentaire	☹	Un problème personnel
10	L'image populaire dévalorisante	☹	Interagit avec le point n°19.
11	L'hégémonie automobile / La politique du tout-voiture	☹	Influe sur le point n°3.
12	Les obstacles physiques (rails de tram)	☹	
13	La configuration de l'agglomération genevoise	☹	
14	La cohabitation avec les transports publics	☹	Minimise le n°5.
15	La lenteur du vélo	☹ ☹	Depend du n°5.
16	Les aménagements cyclables	☹ ☹	Minimise les n°1 et 3.
17	La pollution atmosphérique	☹ ☹	
18	Le bilan sanitaire global	☹ ☹	
19	L'image jeune dévalorisante	?	
20	Les règles de la circulation	?	Depend de l'évolution du n°11.

Légende :

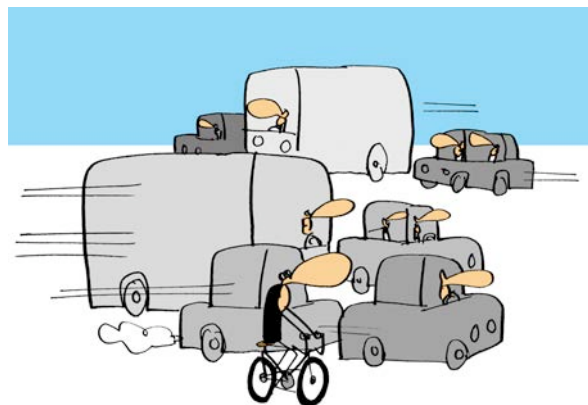
- ☹ ☹ C'est un obstacle majeur
- ☹ C'est un obstacle important
- ☹ Dans certains cas, il s'agit d'un obstacle
- ☹ C'est n'est pas un obstacle
- ☹ ☹ C'est même un atout !
- ? Il n'a pas été possible de répondre à la question



# La sécurité reste la préoccupation N° 1

## Le plan directeur adopté en votation populaire en 1989

Rang	Obstacle au vélo	Appréciation
1	La sécurité perçue du vélo en ville	☹ ☹
2	La cohabitation avec le scooter	☹ ☹
3	La cohabitation avec la voiture / la densité du trafic	☹



# La publicité ne contribue pas toujours à rassurer !



Le casque :  
Pour éviter  
**L'HORREUR INTEGRALE**

- **Genève dispose d'un réseau cyclable performant (qui doit encore être amélioré et devenir plus attractif)**
- **Le nombre de cyclistes accidentés reste faible**
- **Des campagnes de promotion et d'information sont menées chaque année**

**Que faire ???**

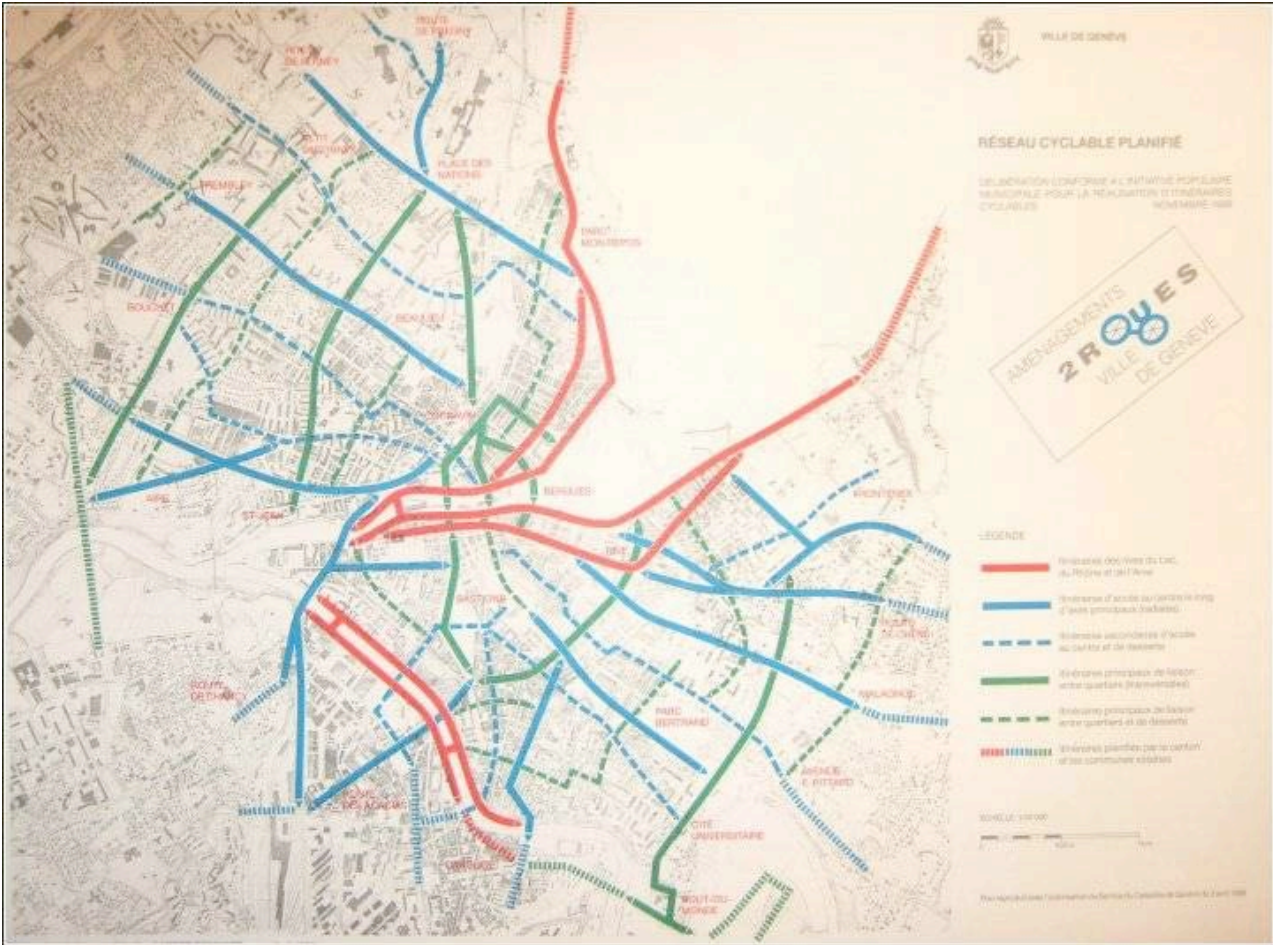


# Une nouvelle image directrice pour Genève





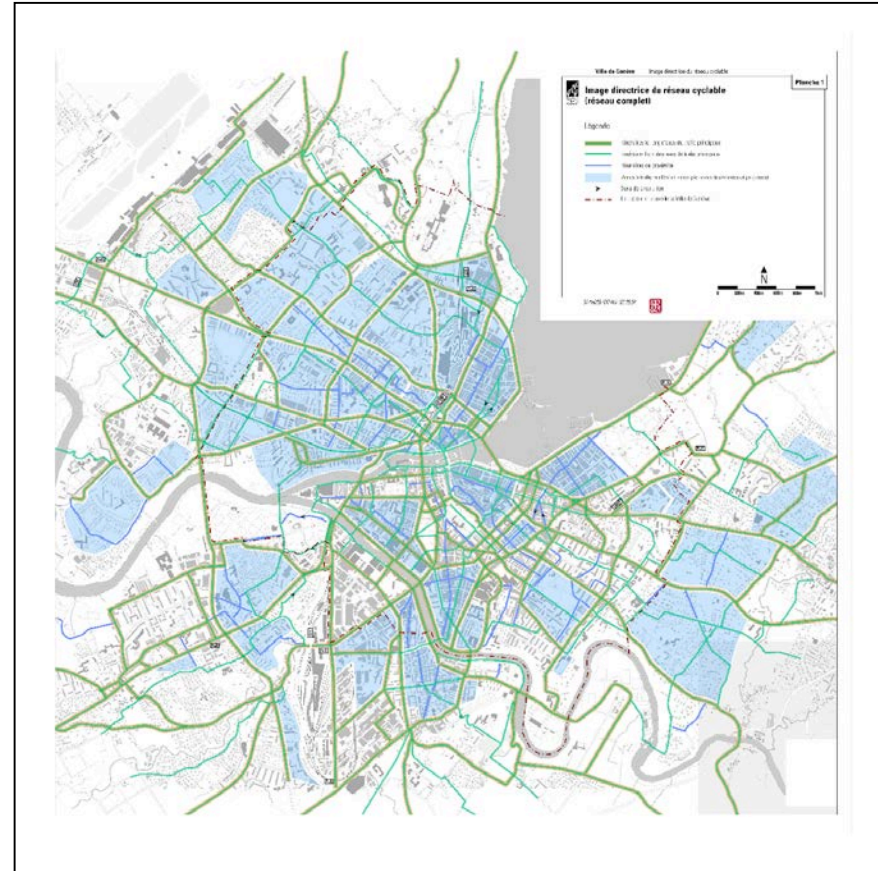
# Le plan directeur adopté en votation populaire en 1989





1989

2005

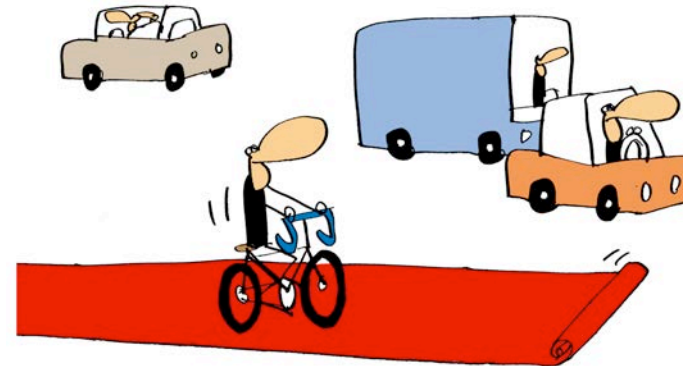


# L'image directrice : 4 types d'itinéraires

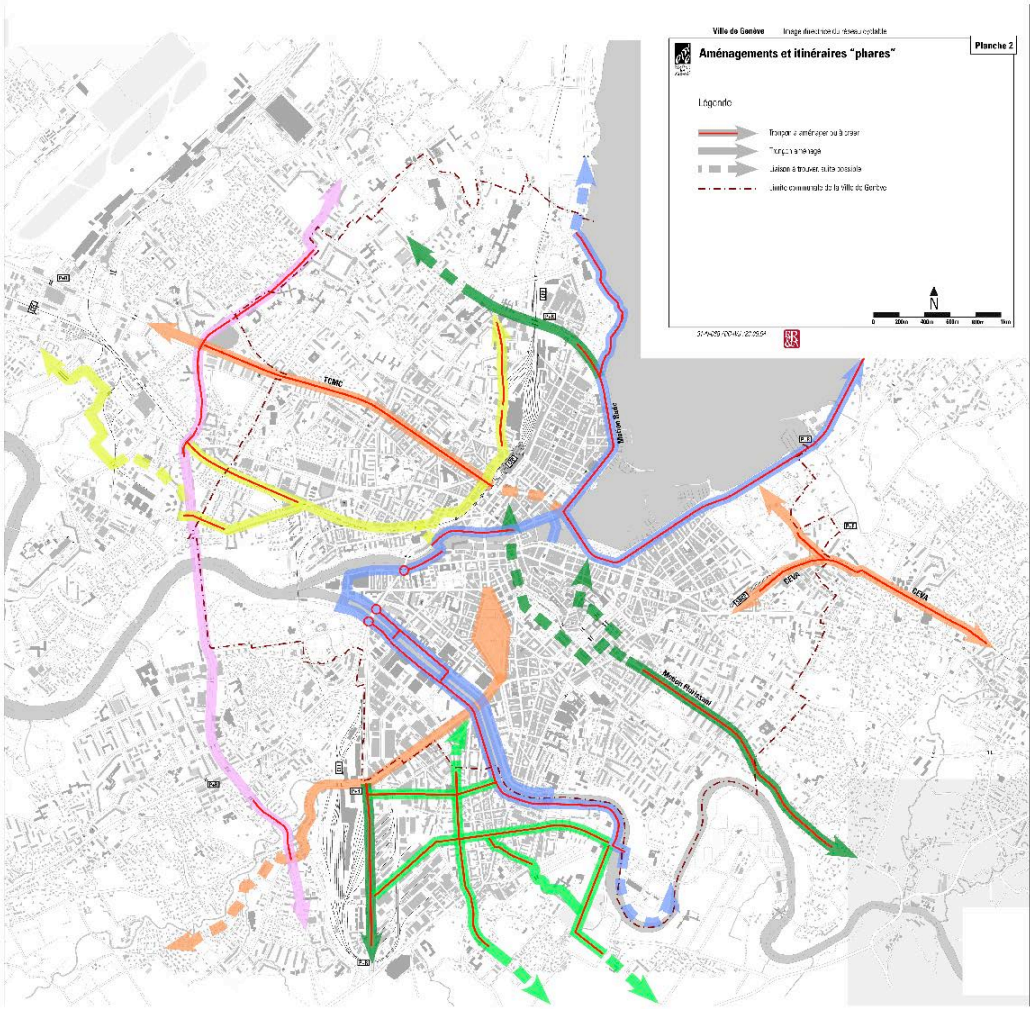
1. sur les axes principaux
2. hors des axes principaux
3. itinéraires de proximité
4. itinéraires « phares »

## Les itinéraires « phares » doivent être :

- sécurisés  
(si possible en site propre)
- visibles
- performants
- de longue portée  
(liaison avec réseau suburbain)
- rassurants



# Aménagements et itinéraires « phares »





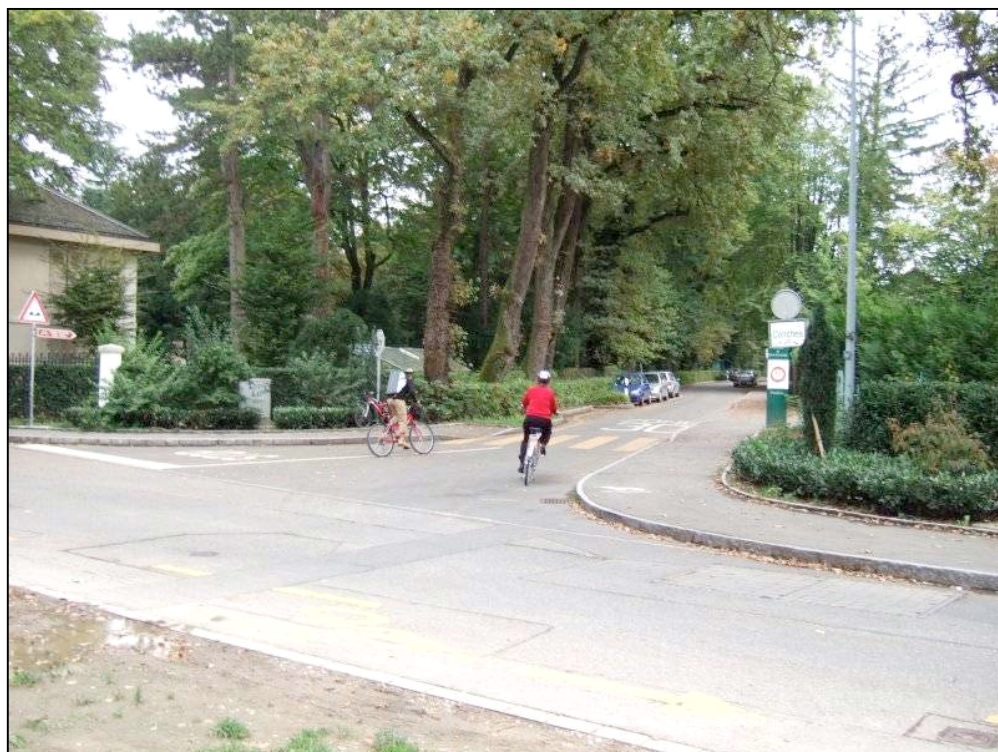
## Bande cyclable sur grand axe: la continuité de l'itinéraire n'est pas toujours garantie



## Bande cyclable sur grand axe: la voie réservée aux cycles est usurpée par d'autres véhicules



**Modération générale de la circulation (zone 30 km/h): des aménagements spécifiques sont rarement nécessaires**





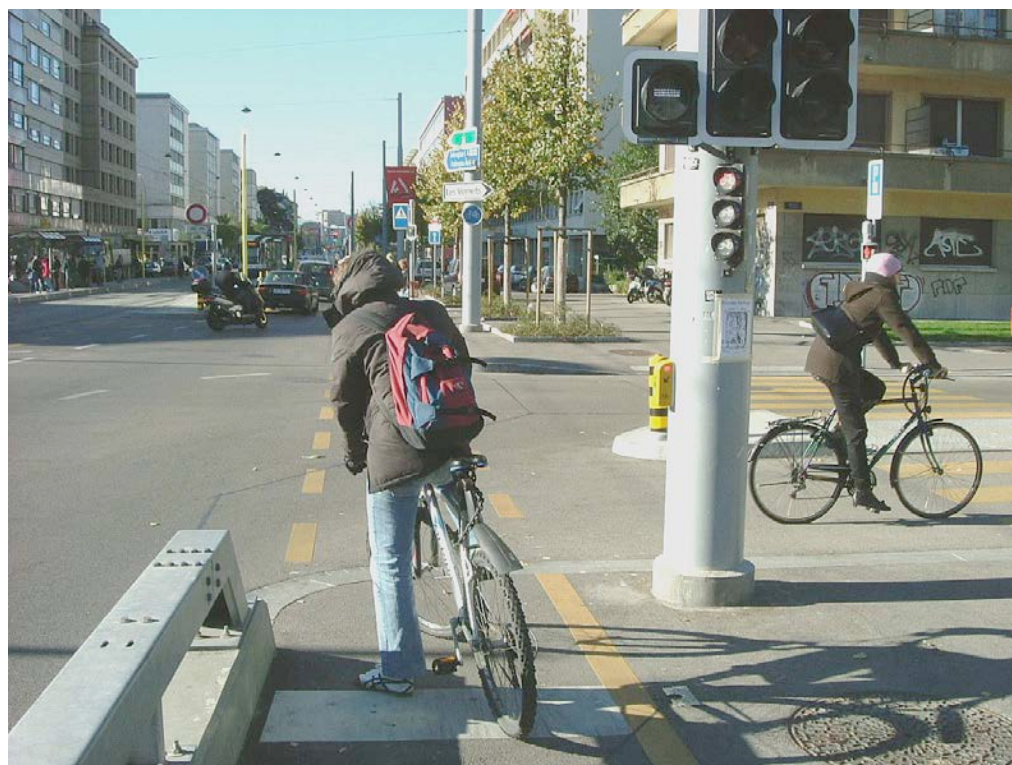
**Modération générale de la circulation (zone 20km/h): les déplacements doux sont les plus naturels et les mieux adaptés**



## Piste cyclable sur grand axe: séparation physique avec les voies de circulation



# Carrefour aménagé sur grand axe: les mouvements des cycles sont traités spécifiquement



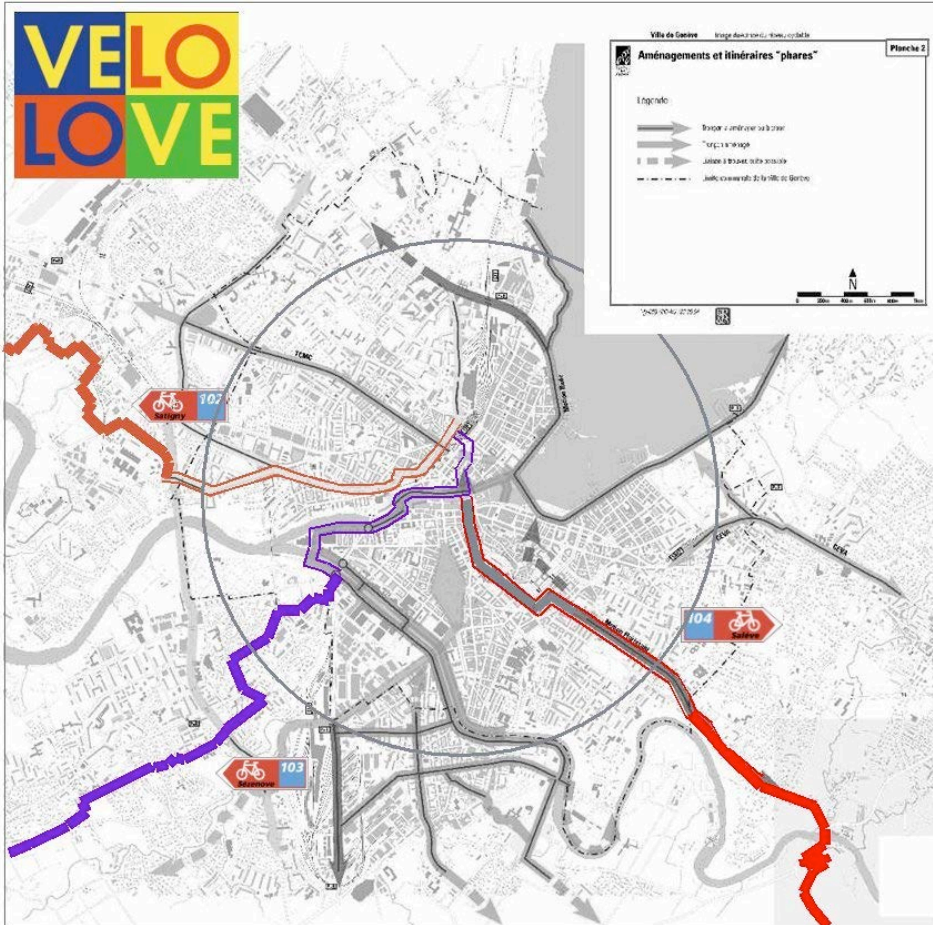


## Développement des transports publics intégrant la circulation des cycles



# Balisage local avec numérotation à 3 chiffres- Genève ville-campagne





## Conclusion

Cette présentation ne vise pas à démontrer que les **aménagements cyclables** en milieu urbain doivent être en **site propre**.

Toutefois, de tels aménagements sont à recommander sur des voies de circulation très fréquentées. En effet, malgré la complexité des projets et les coûts qui en résultent, ils sont **indispensables pour rassurer et convaincre** les non cyclistes - ou les cyclistes occasionnels - que leur sécurité est sérieusement prise en compte et que la pratique du vélo en milieu urbain n'est pas si dangereuse qu'on pourrait le croire.

Merci pour votre attention.

