

OBJECTIFS

Développer, renforcer et améliorer l'efficacité du réseau TC structurant pour répondre à la demande croissante en mobilité

Effets attendus

- Augmentation de la part modale des transports collectifs
- Amélioration de la vitesse commerciale des transports collectifs
- Augmentation de la part de logements et d'emplois desservis par les TC structurants
- Amélioration de la qualité de l'air et réduction des nuisances sonores, en vue d'une diminution des conséquences néfastes pour la santé
- Valorisation des espaces publics et de la mobilité douce

Lien avec le concept

- 07 Encourager la qualité urbaine et préserver le patrimoine
- 08 Développer une conception multimodale des déplacements à l'échelle de l'agglomération
- 09 Poursuivre le développement du réseau de transports publics à l'échelle de l'agglomération
- 11 Optimiser l'utilisation des transports individuels motorisés
- 12 Développer la mobilité douce

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE LOCALISATION

Axes structurants

Situés sur les pénétrantes principales, les axes structurants de transports publics offrent des liaisons rapides et fréquentes entre le cœur de l'agglomération et les différentes centralités. D'importants développements urbains sont prévus le long de ces axes (densifications, nouvelles urbanisations). Les axes de transports collectifs structurants s'articulent en premier lieu autour des lignes de tramway existantes et planifiées ainsi qu'autour de lignes trolleybus et autobus fortement fréquentées. Pour assurer une bonne connexion entre les différents axes et compléter le maillage desservant de façon directe et optimale les principaux pôles et quartiers, des lignes tangentielles reliant les différentes centralités doivent être développées.

Amélioration de la qualité de l'offre

Le développement d'un réseau TC performant doit permettre la progression optimale des transports publics en créant des sites propres ou protégés et en leur assurant la priorité aux carrefours. Il assure la desserte des périmètres où une urbanisation dense est planifiée.

Densification le long des axes

Une densification forte est prévue autour des axes structurants, dans un rayon d'environ 500 mètres de part et d'autre de ces artères, et localise les grands générateurs de trafic et les sites d'activités denses dans les lieux bien desservis.

Qualité urbaine et environnementale

La présence d'une ligne TC structurante est l'occasion de requalifier les artères, d'améliorer la qualité urbaine et environnementale et le cadre de vie des riverains, à travers un projet d'aménagement de l'espace public. L'extension du réseau TC structurant participe de la mise en œuvre du plan de mesures OPAir et OPB.

Rabatement mobilité douce

Le réseau de desserte de la mobilité douce est également conçu pour renforcer l'accessibilité des usagers aux arrêts TC principaux. Ceci autant dans les nouveaux quartiers où la continuité des espaces publics est un objectif important, que dans les quartiers existants, ce qui implique des négociations avec les propriétaires pour diminuer les distances parcourues et améliorer la sécurité.

Mesures de mise en œuvre

- planifier la mise en œuvre du réseau prévu à l'horizon 2030
- réaliser les projets prévus, y compris le volet de requalification des espaces publics
- mener les démarches nécessaires permettant de densifier les secteurs desservis (déclassements, PDQ, PLQ, opérations foncières...)
- mettre en œuvre les dispositifs permettant d'améliorer la vitesse commerciale (aménagement, régulation...)
- identifier et étudier des prolongements de lignes sur le territoire français pour garantir le bon fonctionnement de l'organisation multimodale de l'agglomération
- mener les études nécessaires pour relier efficacement les pôles régionaux et locaux (études faisabilité, définition des tracés)
- étudier le développement des liaisons tangentielles.

Mandat de planification

Le canton :

- fixe les objectifs de desserte, élabore et met en œuvre le plan directeur des transports collectifs au travers des contrats de prestations avec les opérateurs ;
- mène les études nécessaires pour permettre la réalisation des projets (opportunité, faisabilité, demande de concession, procédure fédérale d'approbation des plans) ;
- mène les planifications pour densifier le long des axes et pour la création de nouveaux quartiers ;
- mène les études pour une bonne intégration des réseaux MD et TC dans l'espace urbain.

Les communes :

- prennent en compte les développements TC prévus dans leurs plans directeurs communaux ;
- prévoient les cheminements MD sur les arrêts (plans directeurs des chemins pour piétons) ;
- participent à la planification et à la réalisation des espaces publics.

Interaction avec d'autres fiches

- A02** Poursuivre la densification de la couronne urbaine
- A10** Développer et valoriser les espaces publics d'importance cantonale
- A12** Planifier les équipements publics d'importance cantonale et régionale
- A17** Mettre en œuvre les Grands Projets
- A19** Consolider et développer les centres régionaux et locaux
- B01** Développer le réseau ferroviaire des transports de voyageurs
- B03** Optimiser et compléter le réseau routier et autoroutier
- B04** Mener une politique coordonnée du stationnement
- B05** Promouvoir la mobilité douce

ORGANISATION

Instances concernées

Confédération :	DETEC (ARE, OFT)
Canton :	DU (OU) ; DIME (DGM, DGGC, DGE)
Communes :	toutes
Autres :	GLCT des transports publics (lignes transfrontalières), Annemasse Agglo, CCG, CCPG
Pilotage :	DIME (DGM) pour la planification ; DIME (DGGC) pour la réalisation et DU (OU) pour les urbanisations liées

AUTRES INDICATIONS

Bases légales

- Loi fédérale sur les chemins de fer (RS 742.101)
- Loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)
- Loi sur les infrastructures de transport issues du Projet d'agglomération (H 1 70)
- Loi fédérale sur l'environnement (RS 814.01)
- OPair (ordonnance fédérale sur la protection de l'air RS 814.318.142.1)
- OPB (ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit RS 814.41)
- Convention Vaud/Genève/CFF/OFT du 21 décembre 2009 (Léman 2030)
- LS (loi sur la santé) [art 22 relatif à la prévention des atteintes à la santé liées à l'environnement]

Planification cadre

- Mobilités 2030. Stratégie multimodale pour Genève, DGM, 2013
- *Plan directeur des transports collectifs 2011-2014*, DIM (DGM)

- Charte « Transports publics » DTPR, CRFG, 2003

Études de base / Références principales

–

Fiche monitoring du plan directeur

M2 Extension du réseau tram

DOSSIER

Problématique et enjeux

À l'horizon 2030, selon les modélisations du Projet d'agglomération, le nombre de kilomètres parcourus dans le canton de Genève (en tenant compte des déplacements franchissant la frontière cantonale) devrait augmenter de +40% par rapport à 2009. Pour pouvoir répondre à la demande en déplacements tout en atténuant les nuisances importantes en termes de bruit et de qualité de l'air générés par cette augmentation, le canton s'est donné pour objectif de faire passer la part des kilomètres parcourus au sein des modes motorisés en transports individuels motorisés (TIM) de 81% aujourd'hui, à 75% d'ici 2030, et d'augmenter substantiellement la part modale des transports collectifs de 19% à 25%.

Les orientations de la politique d'aménagement doivent contribuer à maîtriser les besoins de mobilité. A cet égard, le réseau des transports collectifs constitue un vecteur déterminant de l'urbanisation, le but étant la création de quartiers denses et mixtes le long des axes desservis par des lignes à grande capacité, garantissant une masse critique suffisante par rapport aux investissements consentis.

Un des autres enjeux du développement du réseau de transports collectifs est son extension sur le territoire français, en coopération avec les autorités françaises, notamment dans le cadre du Projet d'agglomération.

Organisation du réseau

Pour augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, plusieurs systèmes viennent compléter l'ossature principale composée par le réseau ferroviaire. L'utilisation de réseaux différents en fonction du type de déplacement doit être perçue comme une chaîne de déplacements.

Le réseau des axes forts TC

Les axes forts d'agglomération sont les axes TC structurants pour l'urbanisation et les espaces publics. Il peut s'agir de lignes de tram, de lignes de bus à haute fréquence ou d'une superposition de différentes lignes urbaines ou suburbaines offrant ensemble une qualité de desserte particulièrement attractive. Dans tous les cas, des mesures dans le domaine des infrastructures sont prises pour en améliorer l'efficacité (fréquence, vitesse commerciale, etc.) et l'attractivité (horaires, correspondance, ponctualité, information aux voyageurs, abris confortables, etc.). Ces mesures doivent être les catalyseurs permettant de faciliter la mise en œuvre d'opérations de renouvellement urbain ou de construction de nouveaux quartiers.

Aujourd'hui, la plupart de ces lignes sont radiales, orientées sur le centre ville. L'évolution de la structure de l'agglomération fait apparaître la nécessité de créer des lignes tangentielles reliant entre eux les centres régionaux et locaux, sans passer par le centre et améliorant progressivement le maillage du réseau ; le niveau d'offre de ces lignes tangentielles pourra évoluer, pour devenir, lorsque la demande le justifie, une ligne TC structurante.

Les axes forts font l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'aménagement des espaces publics. Ils contribuent à forger la vie des quartiers environnants. Ils sont ponctués de centralités de quartiers correspondant aux arrêts importants d'une ou plusieurs lignes TC. Le développement des lignes structurantes est l'occasion de requalifier un certain nombre d'axes qui organisent l'espace urbain. Les aménagements proposés devront permettre de valoriser les qualités patrimoniale, paysagère et fonctionnelles des sites traversés. Dans les quartiers en renouvellement ou en extension, structurés par les axes forts, les activités sont à localiser principalement le long de l'axe fort et en particulier autour des arrêts.

Axes forts tramways

Des axes forts tram sont à développer (ou sont déjà existants) sur les axes suivants :

- Genève – Nations – Grand-Saconnex – Ferney (déjà existant jusqu'à la place des Nations)
- Genève – Meyrin – St-Genis-Pouilly (déjà existant jusqu'au CERN)

Dans le secteur St-Genis-Pouilly – Ferney-Voltaire – Meyrin, les trois centres régionaux sont reliés au cœur d'agglomération et à la gare de Cornavin par deux axes forts tram radiaux. En outre, l'accroche Est à l'aéroport permet une connexion directe entre l'aéroport et le secteur des Nations. A long terme, le secteur nord-ouest de l'agglomération est structuré par un axe fort TC à double sens, permettant de desservir toutes les centralités et de les connecter à la gare de l'aéroport. La mise en boucle s'effectue grâce à la réalisation des liaisons Ferney-Voltaire – St-Genis-Pouilly et Blandonnet – Aéroport. Le système sera mis en œuvre par étapes, avec dans un premier temps une desserte par bus, puis une augmentation de la fréquence au fil des années, jusqu'à la réalisation d'un axe fort (2030+).

- Genève – Châtelaine – Vernier (ou ZIMEYSA)
(actuellement un axe avec desserte urbaine structurante)

La commune de Vernier est reliée à la halte RER de Châtelaine et au cœur de l'agglomération par un nouvel axe fort tram. La transformation des lignes TC existantes en un axe fort tram doit passer par une étape intermédiaire consistant en des aménagements de vitesse commerciale pour la ligne de trolleybus. A noter que la localisation du terminus de la ligne (Vernier-Village comme actuellement, ou ZIMEYSA) doit encore être affinée.

- Genève – Onex – Bernex (actuellement existant jusqu'à l'entrée de Bernex)
- Genève – PAV – St-Julien-en-Genevois (actuellement existant jusqu'à Lancy)
- Genève – Carouge – Lancy (déjà existant)

Dans le secteur Bernex – St-Julien-en-Genevois – Veyrier-Pas-de-l'Echelle, les deux corridors urbains des centres régionaux de Bernex et St-Julien, ainsi que le secteur de Veyrier-Pas-del'Echelle, sont chacun structurés par un axe fort radial.

L'axe Cornavin – Onex – Bernex (TCOB) emprunte la route de Chancy depuis le pont de St-Georges. Son terminus se situe peu avant le carrefour avec la route de Laconnex. Il dessert les secteurs en développement dans les communes de Lancy, Onex et Confignon et constitue le catalyseur du développement du centre régional de Bernex.

L'axe Genève – St-Julien-en-Genevois prolonge le réseau de tram existant jusqu'à St-Julien-en-Genevois en passant au-dessus de l'échangeur autoroutier à Perly puis par la douane de St-Julien. Il rejoint la gare de St-Julien-en-Genevois. Dans un deuxième temps il pourrait se poursuivre jusqu'à la future gare de St-Julien-en-Genevois Arande située sous le viaduc autoroutier de Bardonnex et le secteur de développement de « porte-sud d'agglomération ».

- Genève – Trois-Chêne – Annemasse (actuellement existant jusqu'à la frontière nationale)
- Genève – Frontenex – MICA

Sur le corridor urbain Genève – Annemasse, le réseau des axes forts tram est étendu par le prolongement du tram de Moillesullaz vers Annemasse, puis la réalisation de l'axe fort de Frontenex. A terme, un prolongement du tram jusqu'au Sud du quartier du Perrier à Annemasse est prévu.

Dans le cœur d'agglomération, de nouvelles interconnexions trams sont nécessaires pour exploiter le réseau de manière plus efficace. Des études sont en cours pour en définir précisément les projets les plus adaptés et les horizons de réalisation.

Axes forts bus et trolleybus

Trois branches du réseau de bus urbain sont à faire évoluer vers des axes forts bus ou trolleybus. Il s'agit des axes suivants :

- Genève – Lignon

Les quartiers du Lignon, de la Concorde et de St-Jean sont reliés au cœur de l'agglomération par un nouvel axe fort bus issu de la refonte des deux lignes existantes et de la réalisation d'aménagements TC.

- PAV – Veyrier-Pas-de-l'Échelle

Le corridor entre Veyrier – Pas de l'Échelle et Carouge est restructuré autour d'un nouvel axe fort TC bus desservant les nouvelles urbanisations le long de la route de Veyrier, soit les Grands Esserts, les développements prévus autour du village de Veyrier et le secteur universitaire de Batelle. Il offre, en complément à la ligne structurante en direction du cœur d'agglomération, une nouvelle connexion vers le secteur stratégique de Praille Acacias Vernets (PAV), la gare de Lancy-Pont-Rouge et la rive droite via la Jonction.

- Genève – Malagnou – Gaillard

Sur l'axe de la route de route Blanche – Malagnou, La zone d'activités de la Châtelaine, la centralité de Gaillard et les ensembles de Florissant – Malagnou sont à terme connectés au cœur de l'agglomération par un axe fort TC bus. La desserte de ce troisième corridor est obtenue grâce au prolongement des lignes de bus de la route de Malagnou sur le territoire français. La mise en œuvre s'effectue par étapes, notamment en lien avec la transformation de la route Blanche.

Axes forts tangentiels

En outre, des axes TC urbains tangentiels ou de rabattement existant sont à faire évoluer vers des axes forts tangentiels. Il s'agit des ceintures suivantes :

- Eaux-Vives – PAV – St-Jean – Nations

La ligne de bus actuelle de ceinture est à faire évoluer vers un réel axe fort. Cette ligne est à combiner avec l'axe fort de Veyrier – Pas-de-l'Échelle afin d'harmoniser les fréquences et les types de véhicules.

- Aéroport / Nations – Châtelaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives – Nations

Cette ligne est le résultat du bouclage de plusieurs lignes existantes. Elle constitue la deuxième ceinture TC forte du cœur de l'agglomération. Dans un premier temps exploitée par bus, une transformation progressive en un axe fort TC (tram ou trolleybus) serait à mettre en œuvre. Cette ligne tangentielle sécante à l'ensemble des axes forts et des lignes structurantes TC en direction du cœur d'agglomération offrira une nouvelle dimension au réseau TC. Elle permettra en effet une desserte TC forte de surface en offrant de nouvelles possibilités de connexions entre les axes radiaux.

Les lignes rapides interurbaines ou suburbaines en complément du ferroviaire

Les lignes rapides interurbaines ou rapides suburbaines viennent compléter le système ferroviaire pour assurer des liaisons rapides entre centralités avec de bonnes fréquences de desserte et des distances entre les arrêts assez grandes permettant des vitesses commerciales compétitives entre les centralités desservies.

Au niveau du canton, trois lignes rapides suburbaines seront à mettre en place :

- Ligne rapide suburbaine Lancy-Pont-Rouge – Bernex
- Ligne rapide suburbaine Genève-Aéroport – Ferney-Voltaire – Gex
- Ligne rapide suburbaine Eaux Vives – Pallanerie

Le réseau complémentaire de bus et lignes tangentielles

Les lignes urbaines structurantes desservent la partie centrale de l'agglomération. Il s'agit de lignes de bus à fréquence élevée (parfois aussi élevée que pour les axes forts) et présentant une structure polycentrique et maillée avec les autres niveaux hiérarchiques TC. Elles ne présentent toutefois pas le même potentiel de requalification de l'espace public que les axes forts. Elles complètent la structure de base des axes forts pour répondre aux demandes importantes. Ces lignes sont structurantes pour les renouvellements urbains et les densifications menées dans le tissu urbain existant. Cependant, elles ne sont pas associées à une requalification des espaces publics construits. Avec les lignes secondaires, les lignes urbaines structurantes offrent une couverture complète de la partie centrale de l'agglomération.

Pour compléter l'ensemble du système TC urbains (axes forts et lignes urbaines structurantes), un maillage de lignes de bus secondaires permet de connecter le reste du territoire au réseau

structurant par des liaisons tangentes entre centralités périphériques et des liaisons de rabattement vers les principaux nœuds TC et centralités de l'agglomération (exemple : liaison tangentielle (bus) entre La Pallanterie et les Trois-Chêne). Les quartiers de Meyrin, de Vernier, de la ZIMEYSA et de Tête GVA doivent être connectés au mieux aux gares de la ligne de la Plaine pour mettre à profit la desserte ferroviaire. Cette fonction est assurée par la réalisation d'un axe fort entre la cité de Meyrin et la gare de l'aéroport passant par la gare de la ZIMEYSA et Vernier.

Les quartiers denses de MICA, Gaillard, Chêne-Bourg et du Brouaz sont rabattus vers les gares de Chêne-Bourg et d'Annemasse par la constitution d'un axe fort circulaire. Cette nouvelle offre met à profit le réseau ferroviaire en créant une relation directe entre de nombreux quartiers denses et les gares du réseau ferroviaire.

En fonction de l'évolution des études d'opportunité et des réflexions menées dans les différents grands projets d'urbanisation, des adaptations seront apportées à la loi H 1 50.

Financement des infrastructures

La loi sur le réseau des transports publics offre le cadre financier décennal (art. 9 al3 LRTP)

La loi cantonale sur les infrastructures de transport issues du Projet d'agglomération rappelle les modalités de financement prévues pour l'ensemble des mesures qui font l'objet d'un accord sur les prestations, au sens de l'article 24 de l'ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire.

Financement de l'exploitation

Le financement de l'exploitation est géré au travers des contrats de prestations entre le canton et les exploitants. Pour les TPG, le cadre financier des contrats de prestations est défini pour une durée de 4 ans et il est entériné par une loi (10699). Pour les CFF, la contractualisation financière a lieu annuellement.

Démarche

La planification des transports collectifs se fait à un rythme quadriennal, par l'intermédiaire du plan directeur des transports collectifs (PDTC), réalisé par la DGM, en se basant sur les orientations de Mobilités 2030.

Conformément à la loi sur le réseau des transports publics (LRTP – rsGE H 1 50), le plan directeur des transports collectifs présente les grandes orientations envisagées par le Conseil d'État en matière de développement des transports publics ainsi que ses incidences financières pour une période de 5 ans.

Le Plan directeur des transports collectifs 2011-2014 énonce les priorités nécessaires pour répondre aux besoins croissants de mobilité, à savoir :

- développer les lignes de tram et de trolleybus ;
- développer l'offre en lien avec les nouveaux quartiers ;
- adapter le réseau existant au RER FVG ;
- développer l'offre en fonction de la demande en mobilité (heures de pointe) ;
- étendre l'offre de transport public transfrontalière ;
- poursuivre l'amélioration de la productivité et de la performance des opérateurs.

Le plan directeur des transports collectifs définit le phasage des développements à l'horizon 2014 ainsi que les prolongements prévus à l'horizon 2020 et au-delà. La planification en matière de transports publics est étroitement liée aux développements urbains envisagés

Pour la réalisation des lignes, la démarche est différente selon qu'il s'agit de tram, trolleybus ou autobus.

La création de lignes de tram relève de la planification ferroviaire fédérale. Chaque ligne est inscrite dans le plan du réseau (loi H 1 50) adopté par le Grand Conseil ; sa mise en œuvre fait l'objet d'une demande de concession auprès de l'Office fédéral des transports, avec l'établissement d'un dossier d'approbation des plans.

Pour les **trolleybus**, chaque ligne est inscrite dans le PDTC et dans le contrat de prestations avec les TPG adopté par le Conseil d'État et le Grand Conseil. Toute modification des lignes aériennes de contact (pour une extension de ligne ou une adaptation du tracé) fait l'objet d'un dossier d'approbation des plans auprès de l'Office fédéral des transports. Chaque ligne dans le canton de Genève est incluse dans la concession de zone des TPG. Les lignes d'**autobus** sont inscrites dans le PDTC et dans le contrat de prestations avec les TPG adopté par le Conseil d'État et le Grand Conseil. Chaque ligne, dans le canton de Genève, est incluse dans la concession de zone des TPG. Pour les lignes de bus transfrontalières, une demande de concession spécifique doit être faite à l'OFT, puis faire l'objet d'un appel d'offre par le GLCT.

Projets

État de la coordination

La liste des projets ci-après représente les éléments connus à ce jour. D'autres mesures relevant de l'exploitation et nécessitant peu d'adaptations des infrastructures existantes pourront se mettre en place parallèlement (par ex. renforcement de certaines liaisons tangentielles périphériques)

Réalisation à l'horizon 2020

- | | |
|---|--------|
| 1. Genève – Onex – Bernex: Prolongement du tram Cornavin – Onex – Bernex (TCOB) jusqu'au giratoire de Vailly à Bernex [mesure 34-5 du PAFVG] | réglée |
| 2. Genève – Onex: Réorganisation du réseau de trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB, permettant la desserte du quartier de Cressy [mesure 34-3 du PAFVG] | réglée |
| 3. Genève – Frontenex – MICA: Construction d'infrastructures pour trolleybus [mesure 36-3-2 du PAFVG] | réglée |
| 4. Route du Grand Lancy: Réalisation d'aménagements TC permettant la connexion entre la route de Chancy et la gare de Lancy-Pt-Rouge [mesure 34-7 du PAFVG] | réglée |
| 5. Eaux-Vives – PAV – St-Jean – Nations: Requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TC sur le tronçon entre la Jonction et le stade de la Praille (Ring PAV) [mesure 30-14 du PAFVG] | réglée |
| 6. Genève – Meyrin – St-Genis-Pouilly: Prolongement du tramway du CERN vers Saint-Genis centre [mesure 33-7 du PAFVG] | réglée |
| 7. Genève – PAV – St-Julien-en-Genevois: Construction d'une ligne de tramway entre Genève et Saint-Julien [mesure 35-14 du PAFVG] | réglée |
| 8. PAV – Veyrier-Pas-de-l'Echelle: Aménagements routiers pour prioriser les bus [mesure 40-3 du PAFVG] | réglée |
| 9. Aéroport / Nations – Châtelaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives – Nations: Requalification du tronçon de la route de Pré Bois [mesure 32-2-8 du PAFVG] | réglée |
| 10. Aéroport: Réaménagement de l'interface TC de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD [mesure 32-2-9 du PAFVG] | réglée |
| 11. Genève – Trois-Chêne – Annemasse: Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tramway vers Annemasse [mesure 36-1-12 du PAFVG] | réglée |

- 12. Champel – Grands Esserts : Aménagement TC sur le prolongement de la ligne de bus entre Champel Hôpital et les Grands Esserts [mesure 40-7 du PAFVG] réglée
- 13. Réaménagement des interfaces TP du coeur de réseau (Rive, Stand, Plainpalais) [mesure Ae PAFVG 30-16] réglée

Réalisation à l’horizon 2025

- 14. Genève – Nations – Grand-Saconnex – Ferney : Construction d’une ligne de tramway entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec une branche vers l’aéroport [mesures 32-1-2 et 32-2-2 du PAFVG] en cours
- 15. Aéroport / Nations – Châtelaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives – Nations : Requalification des axes routiers de l’Avenue de l’Ain et du secteur de l’Etang [mesures 30-31 et 30-32 du PAFVG] en cours
- 16. Genève – Châtelaine – Vernier (ou ZIMEYSA) : Développement d’un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa) [mesure 33-13 du PAFVG] en cours
- 17. Pont du Mont Blanc : Développement d’un axe fort TC en site propre entre Rive et Cornavin [mesure 30-30 du PAFVG] en cours
- 18. Eaux Vives – Pallanterie : Aménagements TC pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie [mesure 16-31 du PAFVG] en cours
- 19. Bernex – Confignon – Cherpines : Création d’une liaison TC tangentielle [mesure 34-13 du PAFVG] en cours
- 20. Cressy – Bernex : Mise en site propre et développement de l’axe TC entre Cressy et Bernex [mesure 34-14 du PAFVG] en cours
- 21. Genève – Frontenex – MICA : Prolongement de la ligne de Trolleybus entre Les Communaux d’Ambilly (MICA) et la gare d’Annemasse [mesure 36-3-4 du PAFVG] en cours
- 22. Lancy-Pont-Rouge – Bernex : Aménagements TC pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre Bernex et la gare de Lancy-Pont Rouge en cours
- 23. Route de Saint-Julien : Développement d’un axe fort sur la route de St-Julien (en complément de l’axe tram sur la route de Base) en cours

Réalisation à l’horizon 2030

- 24. Aéroport / Nations – Châtelaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives – Nations : Aménagement d’un nouveau pont à Lancy pour site propre TC [mesure 35-26 du PAFVG] information préalable
- 25. Meyrin – ZIMEYSA – Vernier – Aéroport : Développement d’un axe fort TC de rabattement entre Meyrin, Vernier et l’aéroport [mesure 32-2-14 du PAFVG] information préalable

- | | |
|--|-----------------------|
| 26. Genève – Malagnou – Gaillard : Développement d'un axe fort TC en direction de Thônex par la route | information préalable |
| 27. Vernier – Châtelaine – Genève – Frontenex – MICA: Construction d'une ligne de tramway sur l'axe Vernier (et/ou Zimeysa) – Genève – Communaux d'Ambilly (MICA) via le pont du Mont-Blanc [mesures 33-16, 30-42 et 36-3-13 du PAFVG] | information préalable |
| 28. Annemasse – MICA – Chêne-Bourg – Gaillard – Brouaz – Annemasse: Construction et aménagement d'un axe fort TC de rabattement entre Annemasse – MICA – Chêne-Bourg – Gaillard [mesure 36-3-12 du PAFVG] | information préalable |
| 29. Genève – Lignon: Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et le Lignon | information préalable |
| 30. Aéroport / Nations – Châtelaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives: Requalification de l'axe Pont-Butin – av. des Communes-Réunies – Pont du Val d'Arve – gare des Eaux-Vives | information préalable |

ANNEXE

Carte n° 7 «Mesures de mobilité»

