

# GENÈVE FACE AU COVID-19 : DES MESURES EXTRAORDINAIRES EN FAVEUR DES CYCLISTES

BARBARA PILLONEL, DÉLÉGUÉE COMMUNICATION ET PROMOTION DES MOBILITÉS DOUCES, VILLE DE GENÈVE

## Voie royale pour le vélo à Genève : des pistes cyclables sont mises en place rapidement pour accompagner la reprise des activités après le semi-confinement

Comment concilier la reprise des activités d'une agglomération après une longue période au ralenti avec la sécurité des déplacements, tant sur le plan de la sécurité routière que sanitaire, tout en appliquant les recommandations de la Confédération ?

La Ville et le Canton de Genève ont conjointement décidé de favoriser le vélo, en raison de son efficacité en matière de déplacement : c'est un moyen idéal et bien adapté à la mobilité urbaine en termes de temps et de kilomètres parcourus. En plus, et il s'agit même de son point fort dans le contexte sanitaire actuel, il permet d'évoluer dans l'espace public en évitant la promiscuité, garantissant le respect de la distanciation physique.

Au moment du déconfinement, l'une des craintes des autorités était de voir s'opérer un report modal des usagers des transports publics sur la voiture et de devoir ainsi faire face à un

engorgement massif du trafic individuel motorisé. En rendant le vélo attractif, en montrant qu'il est privilégié dans la circulation, avec un niveau de sécurité proche de ce qui est offert à la voiture, les objectifs étaient de conforter les cyclistes déjà conquis, de fidéliser les nouveaux cyclistes – nés durant le confinement – et de séduire de nouveaux adeptes, habituellement orientés vers des véhicules motorisés ou les transports publics.

La réussite de la mise en œuvre rapide – effectuée en deux mois – est due au terrain déjà bien préparé par la Ville et le Canton, qui se réunissent régulièrement en «task force vélo» depuis 2018. Ils travaillent à la réalisation d'axes forts vélos à prioriser, tels que l'équipement des pénétrantes (axes convergeant au centre-ville), la coordination des itinéraires cantonaux et communaux, l'adaptation de l'offre en stationnement et la sécurisation des liaisons entre les gares et le centre-ville. Toutes ces actions sont conduites avec le double souci de la continuité et de la qualité.

## MISE EN ŒUVRE

Pour mettre en place ces aménagements, il a été nécessaire de concilier différentes mesures. Sur certains axes, la vitesse des transports individuels motorisés a été baissée de 50 km/h à 30 km/h, et la signalisation lumineuse adaptée en conséquence, du stationnement a été supprimé – principalement avec un régime horodateur, parfois zone bleue et 2-roues – et des voies de circulation ont été réservées aux vélos, voire en mixité avec les transports publics. Cette dernière mesure a été sans conteste la plus audacieuse, mais il faut aussi le reconnaître, la plus efficace !



Panneau installé à chaque début de piste cyclable



Jalon posé au sol plusieurs fois sur le tronçon : la répétition donne une bonne visibilité à tous les usagers

Sur le plan administratif, ce sont des arrêtés de circulation provisoires (mesures de chantier de 60 jours reductibles) qui ont été pris, sur la base de plans de marquage adaptés en conséquence.

Concrètement, en termes de travaux, les interventions ont principalement consisté à modifier et créer de nouveaux marquages et à mettre en place la signalisation verticale. Quelques potelets ont été ajoutés, au cas par cas, pour bien délimiter l'affectation de certains espaces.

### UNE COMMUNICATION DIRECTE ET CLAIRE

Parallèlement à ces mesures, une communication spécifique a été développée pour accompagner les usagers. Le but était de donner une bonne lisibilité aux tronçons aménagés, qui ouvrent sur de nouveaux itinéraires directs, et promouvoir le vélo comme alternative efficace à la mobilité motorisée en respectant la distanciation physique. Le slogan « Déplacements à vélo favorisés, axe spécialement aménagé » donne le contexte de cette action extraordinaire.

L'option choisie pour cette communication a été de reprendre certains éléments identitaires de la charte graphique covid-19 de la Confédération, notamment le « rose covid-19 » qui est particulièrement visible dans l'espace public et qui se détache des codes couleur des marquages routiers ou de la signalisation verticale.

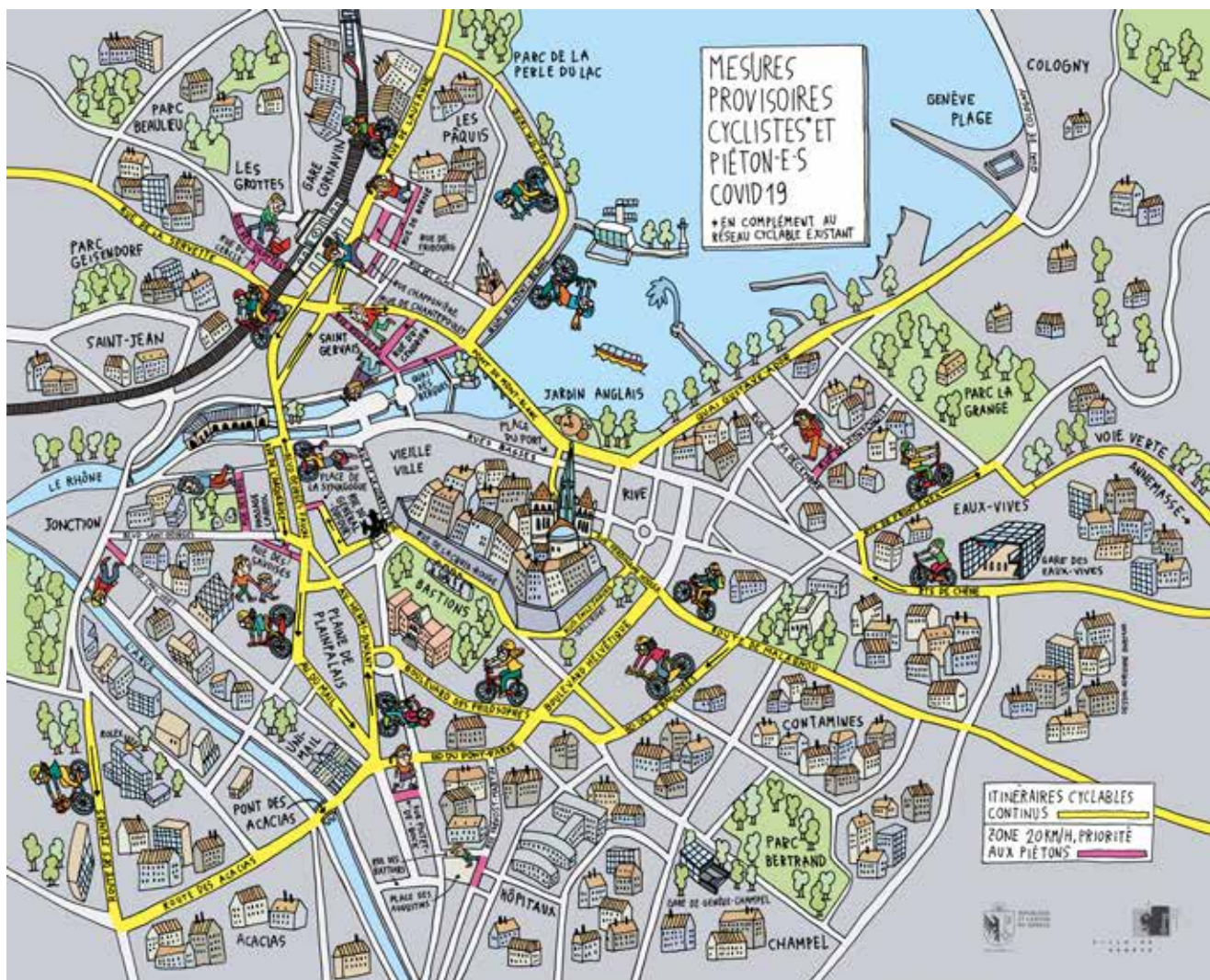
Cet atout a été optimisé et décliné de deux manières: un grand panneau F4, installé à l'entrée de chaque nouvelle piste cyclable, et un marquage posé au sol, fonctionnant comme un jalon, répété plusieurs fois sur l'aménagement. En complément à cette communication, et pour donner une vision globale de toutes les mesures, y compris celles dédiées aux piétons (lire encadré), une carte a été réalisée par l'illustratrice Adrienne, mettant en scène des personnages sur les aménagements, ce qui donne à la démarche une dimension humaine, rompant avec une représentation technique qui aurait omis cet aspect.

#### LES PIÉTON-NE-S AUSSI CONSIDÉRÉ-E-S!

Neuf zones de rencontre ont été déployées à l'échelle des quartiers ou à proximité de zones animées. Ces mesures visent à sécuriser le cheminement des piéton-ne-s, en leur offrant davantage d'espace sur le domaine public afin de réduire la promiscuité. Des terrasses ont également pu s'ouvrir ou s'agrandir, permettant ainsi aux exploitant-e-s de cafés et de restaurants de servir leur clientèle dans de bonnes conditions sanitaires.

### RETOUR SUR LES MESURES

Durant la phase opérationnelle, les autorités ont pu valider la pertinence de ces pistes cyclables et y apporter des modifica-



Carte illustrée: les personnages donnent une dimension humaine à la mesure



Quai du Mont-Blanc: une voie de circulation « tout trafic » a été transformée en piste cyclable



Quai du Mont-Blanc. Violet: marquage supprimé. Jaune: nouvelle piste cyclable

tions sur la base d'observations faites sur le terrain. Des ajustements ont été apportés et un aménagement dans le quartier des Eaux-Vives a été abandonné, car il générerait plus de problèmes que de solutions.

### AUGMENTATION DU NOMBRE DE CYCLISTES

Le relevé des compteurs fixes, localisés sur plusieurs grandes pénétrantes, en dehors des axes spécialement aménagés, montre une hausse du trafic cycliste de 22 % entre 2019 et 2020. Pour ce qui concerne les aménagements covid-19, ceux-ci ont atteint un premier pic de fréquentation de plus de 23'500 usagers durant la dernière semaine de juin, mesuré en périodes de pointe du matin et du soir. Un nouveau pic a été observé lors de la semaine de la rentrée scolaire, avec près de 25'000 utilisateurs sur la même période de pointage. Entre le mois de mai et la fin août, l'utilisation de ces aménagements provisoires a augmenté de plus de 28 %. Ces constats rejoignent les conclusions de l'enquête conduite par le labora-

toire de l'EPFL Mobilhomme sur les impacts du covid-19 en matière de mobilité à l'échelle européenne: « plus l'environnement urbain est favorable au vélo, plus celui-ci a augmenté en part modale ».

### LES CYCLISTES SONT SATISFAITS !

Durant le mois d'août, l'État et la Ville de Genève ont réalisé une enquête auprès des usagers cyclistes, en ligne et sur le terrain. Les 1000 réponses obtenues montrent qu'ils sont en majorité Genevois (90 %), dont 77 % sont des actifs et utilisent régulièrement ces aménagements, 82 % d'entre eux déclarant les avoir utilisés plus de 2 à 3 fois par semaine. Près de 80 % d'entre eux sont très favorables à leur pérennisation et deux tiers déclarent vouloir utiliser plus fréquemment le vélo en général et ces itinéraires en particulier. Les critères de convivialité et de sécurité sont jugés positivement par 4 répondants sur 5.



Quai du Mont-Blanc: un itinéraire sécurisé à pratiquer avec des enfants





Bd des Tranchées, gabarits : 2.10 m pour la piste cyclable et 3.50 m pour le « tout trafic ».



Bd des Tranchées : piste cyclable provisoire en mixité avec le bus



Bd Georges-Favon : les voitures se concentrent sur une seule voie et les cyclistes peuvent circuler en toute sécurité

## ET LA SUITE ?

Ces résultats renforcent la volonté des autorités de réaliser des infrastructures cyclables continues et sécurisées dans le centre-ville et de pérenniser ces aménagements dans le respect des procédures usuelles. Plusieurs projets sont en cours voire déjà au bénéfice d'autorisations de construire ; pour ces cas, le prolongement des mesures de chantier permettra le maintien des mesures jusqu'à la construction définitive. Pour d'autres, les procédures habituelles sont en cours.

## CONCLUSION

Globalement, les mesures effectuées confirment la pertinence de la stratégie des autorités, qui visait à mettre à disposition très rapidement des infrastructures cyclables pour accompagner le déconfinement, afin de minimiser le report sur la voiture individuelle et éviter autant que possible un engorgement général du trafic, tout en contribuant à diminuer la pollution et le bruit.

Copyright des photos : Ville de Genève, Didier Jordan