

RUE <sup>DE</sup>  
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

# LE BULLETIN



## COHABITATION PIÉTON-NE-S – CYCLISTES

RETOUR SUR LA 41<sup>e</sup> JOURNÉE RUE DE L'AVENIR

**L**orsque l'on parle de personnes à pied, le premier constat qui s'impose c'est la très grande diversité des profils et de leurs besoins. Les adultes, les enfants, les familles, les seniors, les personnes à mobilité réduite n'ont pas les mêmes besoins et ne perçoivent pas la mixité avec les cyclistes de la même manière. Du côté de ces derniers, on relève également une grande diversité de types d'usager-ère-s

entre les enfants qui ont un besoin accru de sécurité, les étudiant-e-s et les pendulaires qui se déplacent tous les jours sur le trajet le plus direct, etc. La progression des VAE et des vélo-cargos a également engendré de nouveaux types d'usager-ère-s, plus rapides et avec des véhicules plus grands.

Les points communs entre eux : un besoin de sécurité, de continuité, de qualité d'infrastructure sur un itinéraire le plus direct possible et sans détour. La bonne perception de l'aménagement et de la signalisation est une condition de base pour la cohabitation. L'un ne va pas sans l'autre, mais le second est insuffisant sans le premier !

La différence de vitesse entre ces usager-ère-s piéton-ne-s et cyclistes est également un point essentiel pour comprendre leurs besoins en termes

d'infrastructure. Un piéton marche en moyenne à 4km/h. Or, un cycliste pour commencer à tenir en équilibre roule déjà à une vitesse de 4km/h, mais dès qu'il roule à une vitesse « lente » pour un cycliste conventionnel, il atteint une vitesse de 12 km/h, qui est déjà 3 fois plus élevée que celle des piéton-ne-s. Ces différences de vitesse sont perçues de manière différente si l'on se place du point de vue du piéton ou du cycliste, mais également en fonction de la possibilité de contact visuel ou non.

L'enjeu est de redonner plus d'espace aux piéton-ne-s et aux cyclistes. S'ils doivent partager le même espace, c'est à vitesse réduite et avec une priorité aux piéton-ne-s dans un aménagement large, disposant d'une bonne visibilité et de qualité. ●



**SONJA MOLINARI**  
REÇOIT LE PRIX  
de la part d'Yves  
Delacrétaz. (Photo:  
Nicolas Righetti)

## Ville de Carouge

# PRIX RUE DE L'AVENIR 2024

Le prix Rue de l'Avenir 2024 a été décerné à la Ville de Carouge pour ses nombreuses réalisations en faveur des mobilités apaisées et des espaces publics.

Depuis plusieurs années, la Ville de Carouge porte une attention particulière aux personnes à pied, à mobilité réduite et aux cyclistes dans le cadre de ses projets. Les multiples réalisations livrées ces dernières années témoignent d'un effort et d'une attention soutenues et renouvelés. Carouge et ses espaces publics sont en évolution constante et le nombre considérable de projets en cours sur son territoire ouvre encore de belles opportunités de poursuite du renforcement des réseaux piétons et cyclables. ●

## FONDATION MODUS



La Fondation Modus a été créée en 2023, dans le but de soutenir les acteurs de la transition dans la décarbonation de la mobilité à Genève.

Elle agit comme un laboratoire consacré à la mobilité en soutenant des projets, en mettant en réseau les acteur·rice·s, en expérimentant des solutions concrètes, en impulsant des idées originales, en créant de nouvelles connaissances et en développant des services innovants.

À cet effet, la Fondation s'est dotée d'une équipe pluridisciplinaire capable aussi bien de conduire ses propres projets que d'accompagner et soutenir des projets menés par des tiers. Elle joue également un rôle de mécène pour des manifestations et événements en région genevoise, en particulier s'ils visent, comme la Journée Rue de l'Avenir, à partager des connaissances et des expériences dans le domaine de la mobilité décarbonée. ●

[www.modus-ge.ch](http://www.modus-ge.ch)

## Journée d'étude

# EXEMPLES ISSUS DE LA VISITE DE TERRAIN

### Rue St-Joseph

La piétonnisation de la rue St-Joseph a découlé d'un constat fait il y a de nombreuses années: le Vieux Carouge manquait d'espaces dédiés aux rencontres et rassemblements (marchés, événements) et la voiture y prenait une place importante. Une première étape de piétonnisation a vu le jour en 2015, qui a généré beaucoup d'enthousiasme et a ainsi conforté la volonté de poursuivre cette piétonnisation sur l'entièreté de la rue dans une seconde étape actuellement réalisée.

### Rue des Horlogers

La requalification de la rue des Horlogers est quant à elle le premier maillon d'un ensemble d'espaces publics livrés en étape au gré de la réalisation de bâtiments de logements. La première étape à caractère provisoire ne prévoyait que peu d'aménagement en attente du projet final. Une démarche participative, lancée par la commune en 2021, a rencontré un grand succès parmi les habitant·e·s et a permis de mettre en place des aménagements améliorant sensiblement le cadre de vie, en attendant les aménagements finaux prévus pour 2029. ●



### RUE DES HORLOGERS, AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES

Végétalisation, contrôle d'accès contre le stationnement sauvage, marquage artistique figurent parmi les actions qui ont permis à la fois de répondre aux besoins d'aujourd'hui, tout en testant des aménagements permettant d'ajuster le projet final aux retours d'expériences. (Photo: Nicolas Righetti)

### RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plateforme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitant·e·s.

### MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président; Alain Rouiller, vice-président; Caroline Beglinger; Sandra Bonilla De Cazorla; Lucile Develey; Etienne Doyen; Laurent Duthheil; Françoise Lanci-Montant; Flore Maret; Julien Lovey; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

### SECRETARIAT

secretariat@rue-avenir.ch  
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

### PRODUCTION

Graphisme: Marie-Claude Hefti, Genève  
Impression: Pressor, Delémont  
Imprimé sur papier certifié FSC  
Parution: trois numéros par an  
Responsables numéro et édito:  
Lucile Develey et Martin Walther

### ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement  
Mobilité piétonne Suisse  
PRO VELO Suisse

### PHOTO DE COUVERTURE

Prise lors de la 41<sup>e</sup> Journée Rue de l'Avenir à Carouge, piéton·ne·s et cyclistes, mariage forcé ou régime séparé? (Photo: Nicolas Righetti, Lundi13)

# LES ENJEUX D'UNE THÉMATIQUE COMPLEXE

Dominique von der Mühl

La cohabitation entre piéton-ne-s et cyclistes prend aujourd'hui une résonance nouvelle avec l'augmentation constante des déplacements à vélo et la diversité des modes sur les espaces de circulation. Une thématique de plus en plus complexe à traiter.



**FAIRE COHABITER**  
cyclistes et piéton-ne-s sur un même espace est une science très complexe. Exemple à Genève de la rue des Étuves comme itinéraire alternatif au Quai des Bergues. (Photo: Rue de l'Avenir)

La présentation introductive de la journée était confiée à Emmanuel Ravalet, qui en a aussi assuré la conclusion. Ingénieur en transports de formation, actif depuis de longues années dans le domaine de la sociologie des transports, il a proposé quelques pistes de réflexion pour aborder la thématique du jour, en prenant en compte les apports de quatre types d'approches. Essai de synthèse, en très résumé.

## Ingénierie des transports – les outils techniques

L'un des outils utilisés est la modélisation, mais la méthode se heurte à des difficultés liées aux spécificités de comportements de deux types d'usager-ère-s de fait très différents. Piéton-ne-s et cyclistes ne se déplacent pas à la même vitesse. Les trajectoires du piéton sont beaucoup moins linéaires que celles du cycliste; le déplacement du piéton est complexe, il est aussi fait d'écarts possibles et d'arrêts, en partie imprévisibles pour le cycliste. Il varie selon qu'on est seul-e ou à plusieurs, selon l'âge et les capacités.

## La « foulescopie » – étude des comportements

Les travaux de Mehdi Moussaid invitent à penser la cohabitation pas uniquement en termes de flux mais en s'intéressant de plus près à « l'intelligence collective » déployée par les usager-ère-s partageant un même

espace et aux règles comportementales implicites qui leur permettent de s'adapter à l'autre de manière spontanée. En étant aussi conscient qu'il suffit d'une personne qui connaît mal – ou ne respecte pas – les usages, pour que naissent des conflits, d'autant plus problématiques lorsque les vitesses de déplacement sont différentes.

**SI LES ACCIDENTS ENTRE PIÉTON-NE-S ET CYCLISTES RESTENT RARES, LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ BIEN PRÉSENT, EN PARTICULIER CHEZ LES PERSONNES ÂGÉES, DOIT ÊTRE PRIS AU SÉRIEUX.**

## Sociologie – identifier les usager-ère-s et leurs besoins

La cohabitation dont on parle ici est en fait temporaire, elle demande une certaine concentration, mais peut être plus facilement gérée parce que brève, les usager-ère-s en présence pouvant modifier assez rapidement leur trajectoire. Une capacité qui dépend par contre beaucoup des types de personnes en présence, de leur âge, leurs compétences. Et de l'espace à disposition, avec présence ou non de zones permettant de ralentir ou de s'arrêter, d'aires de délasserment, de possibilités de dépassement. Si les accidents entre piéton-ne-s et cyclistes

restent rares, le sentiment d'insécurité bien présent, en particulier chez les personnes âgées, doit être pris au sérieux.

## Urbanisme – planifier, observer, adapter

L'espace circulé est aussi un espace public, de vie sociale. La cohabitation implique de gérer et intégrer les différentes fonctions de déplacement et de « séjour » dans l'espace public. Une étape de suivi s'avère souvent utile pour observer le fonctionnement de l'espace, repérer les problèmes et les conflits d'usage, essayer de comprendre en amont ce qui les produit, chercher des solutions pour améliorer la situation. Comme par exemple à Chêne-Bourg, autour d'une interface du Léman Express, où la cohabitation ne semble pas s'améliorer après quatre ans. Ou à St-Sulpice, le long des rives du lac, où des vélos normalement interdits provoquent l'exaspération des promeneur-euse-s.

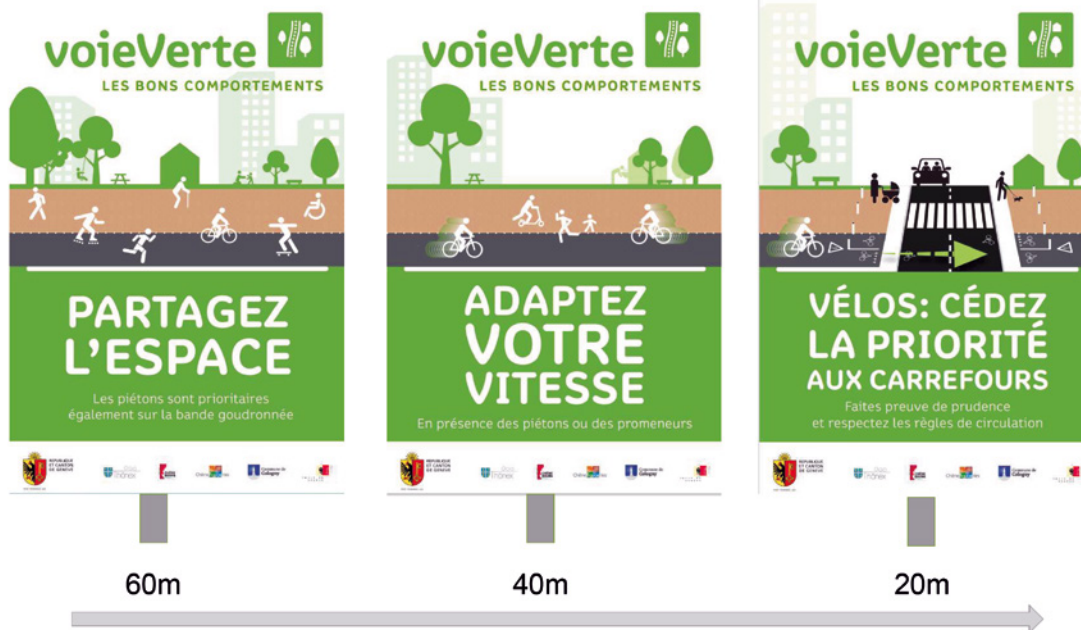
## Pour continuer...

La conception des espaces de cohabitation et leur dimensionnement devrait tenir compte de l'ensemble de ces paramètres. Cela nécessite de travailler tout à la fois sur l'aménagement de l'infrastructure, la signalisation, la réglementation mais aussi la culture de la cohabitation. En insistant sur la priorité à donner aux plus vulnérables, car nous ne sommes pas tous égaux dans nos espaces de déplacement. ●

# VOIE VERTE EAUX-VIVES – ANNEMASSE

Gérard Widmer, Office cantonal des transports, État de Genève

Après quasiment cinq ans d'utilisation par les piéton·ne·s et les cyclistes, l'occasion est donnée de s'interroger sur les enseignements de la voie verte Eaux-Vives - Annemasse et ses paradoxes.



Conçue comme une mesure d'accompagnement environnementale à la réalisation de la liaison CEVA, cet aménagement entièrement dédié aux mobilités actives avait été pensé comme un objet unique, sans forcément avoir l'importance à large échelle que lui donnera le projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Ainsi, au début, cet axe est conçu dans son cahier des charges de 2004 pour en faire un parc linéaire aménagé pour la détente, la promenade, les jeux (trottinettes, rollers, skates...). Ce n'est qu'après l'autorisation de construire que les réflexions sur son revêtement et sa réglementation ont émergé, de même que le concept de voie verte d'agglomération.

## Grande fréquentation

Face à la perspective d'une augmentation des flux cyclistes, la partie goudronnée a été ajoutée, alors qu'il n'y aurait dû n'avoir que la partie en enrobés gravillonneux, mais sur une largeur réduite par rapport aux normes actuelles, à savoir 2m50 pour un aménagement bidirectionnel, ce qui est peu. Cette voie verte rencontre du succès avec près de 8000 cyclistes par jour, chiffre en progression constante depuis 2019. Près de trois fois plus de cyclistes que sur n'importe quel axe à Genève.

Cet axe est aussi très prisé par les piéton·ne·s, comme liens entre les quartiers, les communes, mais aussi comme simple itinéraire de balades ou de course à pied. Les weekends, le nombre de piéton·ne·s y est supérieur à celui des cyclistes. La réglementation en chemins pour piéton·ne·s et piste cyclable sans partage de l'espace peut interroger, au vu

**LA RÉGLEMENTATION EN CHEMINS POUR PIÉTONS ET PISTE CYCLABLE SANS PARTAGE DE L'ESPACE PEUT INTERROGER, AU VU DES DEUX TYPES DE REVÊTEMENTS BIEN SÉPARÉS.**

des deux types de revêtements bien séparés. Sauf que la volonté initiale de créer un parc linéaire a été suivie en se disant que des usager·ère·s en rollers devaient pouvoir rouler sur la partie goudronnée, tout comme des enfants apprenant le vélo devaient pouvoir essayer la partie goudronnée une fois les heures de pointe passées, etc. Le choix a été fait de marquer malgré tout des pictogrammes vélos sur la partie goudronnée, à l'instar d'un jalonnement préférentiel.

Le pari avait été fait de cette mixité dans l'espace, mais aussi dans le temps. Avec des usages davantage pendulaires sur la partie goudronnée et plutôt loisirs sur l'entier du linéaire une très grande partie de la journée.

## Voie verte vs axe fort

La volonté de concevoir les prochains tronçons genevois comme des parcours de mobilité douce sécurisés permettant la mixité d'usages propices aux rencontres et à la détente positionnent le tronçon Eaux-Vives - Annemasse comme un objet paradoxal. Entre ce nouveau concept de voie verte et celui des axes forts vélos voulus par le Grand Conseil genevois afin de relier efficacement les différentes centralités du canton et d'améliorer la performance des déplacements à vélo. Avec son linéaire exceptionnel de près de 4 km et peu de franchissement de routes, son gabarit goudronné restreint, sa grande mixité d'usages et son énorme succès en termes de fréquentation, cette voie restera-t-elle unique ? ●

**PANNEAUX COMPLÉMENTAIRES**  
introduits avant les croisements.  
(Source : OCT)

# SORTIR DE LA MOTONORMATIVITÉ

Patrick Rérat, OUVEMA et UNIL

Assurer la cohabitation entre piéton·ne·s et cyclistes est essentiel. Dans ce but, il est nécessaire de considérer trois perspectives : les comportements, les normes sociales et les aménagements.

Interpréter les ressentis des piéton·ne·s et cyclistes est primordial pour rendre les territoires favorables aux mobilités actives. Or, les comportements des cyclistes sont souvent mal compris.

## Comprendre l'expérience usager

Rouler sur le trottoir est autorisé jusqu'à 12 ans car la route n'est pas jugée assez sûre. La sécurité est aussi la principale raison donnée par les adultes empruntant les trottoirs. Lutter contre cette pratique critiquable implique de s'attaquer non pas au symptôme mais à la racine du problème : la voirie.

Le tourne-à-droite au feu rouge à certains carrefours a officialisé une pratique déjà courante. Pourquoi ? Les cyclistes citent ici aussi la sécurité : éviter de se retrouver au milieu d'automobilistes qui démarrent plus vite, dépasseront ou obliqueront. Autres arguments : l'efficacité – un arrêt équivaut à 80 mètres en termes d'effort – et l'exposition aux gaz d'échappement.

Selon une recherche à Lausanne, 70% des cyclistes observé·e·s profitent de cette règle. Dans d'autres carrefours, où le tourne-à-droite n'a pas été mis en place, 35% ne respectent pas le feu rouge. Cette minorité jette-t-elle l'opprobre sur les autres ? La raison principale réside plutôt dans le fait que 69% des non-cyclistes que nous avons interrogé·e·s ne connaissent pas la règle du tourne-à-droite au feu rouge.

## Dépasser la motonormativité

La motonormativité désigne les préjugés inconscients selon lesquels la mobilité est et doit rester avant tout basée sur la voiture. Elle explique que des phénomènes sont dénoncés et d'autres non. En Suisse, des conducteur·rice·s ont tué 23 personnes sur des passages piétons en 2023, un fait passé sous silence. Même constat en France où 99.8% des piéton·ne·s tué·e·s l'ont été par des personnes motorisées.

Il ne s'agit pas d'excuser le comportement de certains cyclistes. Mais ceci doit nous interroger sur les biais dans les débats sur la sécurité routière et la place des différents modes.



## Aménager pour les mobilités actives

La marche et le vélo ont longtemps été marginalisés et associés par défaut (comme le montrent les termes de mobilité douce et Langsamverkehr). Leur cohabitation est souvent mal organisée (dimensions, lisibilité, cohérence insuffisantes). Lorsque la séparation n'est pas possible, agir par des aménagements doit permettre aux usager·ère·s de comprendre le comportement attendu et de le juger suffisamment crédible pour l'adopter. ●

### NEUCHÂTEL. ZONE PIÉTONNE INTERDITE

aux vélos (sauf les voies de bus). Cette mesure néglige le fait que le centre-ville est un lieu de résidence, de travail et de consommation et l'absence totale d'aménagement cyclable sur les autres itinéraires. (Photo: Patrick Rérat)

### LE LANDERON. LE BOURG A ÉTÉ FERMÉ

aux cyclistes en raison de terrasses et de jeux. Il s'agit toutefois d'un itinéraire de SuisseMobile et le fléchage y amène les cyclistes. Indiquer un itinéraire alternatif en amont, ajouter un panneau annonçant la présence d'enfants et poser du mobilier urbain renforcerait le respect de cette mesure. (Photo: Patrick Rérat)



## Sensibilisation

# COHABITATION AU DÉTRIMENT DES PLUS VULNÉRABLES ?

**Sarah Widmer**, Mobilité seniors, ATE

Dans les espaces partagés entre piéton·ne·s et cyclistes, anticiper les intentions et lire les trajectoires des autres usager·ère·s est souvent essentiel. Cependant, pour certain·e·s, mobiliser de telles compétences est difficile. C'est le cas des personnes âgées, confrontées à une diminution de leurs capacités sensorielles, de leur réactivité et de leur équilibre.

### Une cohabitation particulièrement délicate

Pour elles, partager un espace avec des cyclistes est souvent source de stress. Un stress qu'amplifie leur vulnérabilité physique et le risque accru de blessures graves en cas de chute ou de collision.

Bien que le risque de se faire renverser par un cycliste soit faible, le sentiment d'insécurité des aîné·e·s est réel et peut limiter leur mobilité. Or, la marche reste cruciale pour leur autonomie et leur lien social. Il est donc important de tenir compte des besoins de ce public, toujours plus nombreux, dans l'aménagement et le partage de l'espace public.

### Améliorer la cohabitation grâce à l'expertise des seniors

L'ATE travaille en ce sens avec ses Plans de mobilité seniors, réalisés sur mandat des communes pour identifier, avec les aîné·e·s, les points problématiques pour leur mobilité. Lors de ces plans, les seniors évoquent souvent la mauvaise cohabitation avec les cyclistes. Leurs observations permettent de visiter les lieux identifiés, de constater le problème et de proposer des recommandations pour l'améliorer. Les seniors nous offrent ainsi une expertise d'usage essentielle pour remédier aux problèmes rencontrés dans l'espace public. ●

**CAMPAGNE DE L'ATE QUI REND ATTENTIF**  
à la présence des aîné·e·s dans  
l'espace public.  
(Photo: Nicolas Righetti)

## Cohabiter entre modes actifs

# INCONTOURNABLE EN MILIEU URBAIN

**Barbara Pillonel**, Ville de Genève

Dans un contexte en pleine mutation, les villes doivent s'adapter aux nouveaux usages et aux défis environnementaux. Le réchauffement climatique impose des actions concrètes : réduction des îlots de chaleur ; baisse des émissions de gaz à effet de serre et sécurisation des trajets, notamment pour les écoliers et les aîné·e·s. La transformation des espaces publics représente une opportunité pour améliorer la marchabilité et offrir une meilleure qualité de vie à tout le monde.

La densité de la ville et ses contraintes, imposées par le bâti et l'espace public à disposition, impliquent l'instauration de zones à régime mixte pour organiser la mobilité au sens large. Il n'est pas possible de réserver partout des espaces distincts entre les cyclistes et les piéton·ne·s.

Dans cette situation, il est nécessaire de rappeler le statut prioritaire des piéton·ne·s. La Ville de Genève met en place des campagnes de sensibilisation, soit ponctuellement, soit avec un impact plus fort, comme ce fut le cas durant l'été 2024 avec le déploiement de la campagne conçue par l'ATE, en concertation avec Pro Vélo Genève « ouvrir-l'œil, ralentir, respect ». Cette intervention, bien perçue par

tous les usager·ère·s, sera probablement reconduite car le sujet mérite une attention sur le long terme. ●



**ZONE À RÉGIME MIXTE DE L'AVENUE DES TILLEULS**,  
déploiement de la  
campagne ATE. (Photo:  
Nicole Zermatten, Ville de  
Genève)

## Ateliers immersifs (France)

# PIÉTON-NE-S – CYCLISTES

**Cédric Boussuge**, CEREMA

Le Cerema, le Club des villes et territoires cyclables et marchables, et l'Académie des mobilités actives ont organisé 5 ateliers réunissant agents de divers services et représentants associatifs locaux.

En s'appuyant sur une ville fictive, les participants esquissaient des propositions puis se les présentaient mutuellement : réaménagement de 5 espaces publics puis stratégie à l'échelle de la ville.

Pour mettre en avant la diversité et l'importance des ressentis sur la sécurité, le format invitait les participants à se mettre à la place d'usager·ère·s : réagir au visionnage de vidéos montrant des interactions entre piéton·ne·s et cyclistes, s'appuyer sur différents

personnages, parcourir la ville à pied ou en vélo tout en passant par les mêmes points de conflits pour confronter les points de vue. ●



**TRAVAIL IMMERSIF**  
sur les abords d'un pôle  
d'échanges. (Photo:  
Cerema)

# VOIE VERTE GENÈVE – VERSOIX

Martin Walther

Le projet de la voie verte entre Genève et Versoix s'inscrit dans un réseau hiérarchisé des déplacements cyclables à l'échelle du canton. Complémentaires aux axes forts vélos, les voies vertes sont conçues comme des espaces publics à part entière. Dans ce contexte, la cohabitation avec les piéton·ne·s constitue un défi majeur.

**P**lusieurs projets de voies vertes sont en cours d'étude et de réalisation dans le canton de Genève : voie verte d'agglomération entre Annemasse et le pays de Gex (partiellement réalisé), voie verte Bernex-Bâtie (à l'étude), voie verte Genève-Versoix (à l'étude). Ces différents parcours sont plus que des infrastructures de transports et s'intègrent dans une politique publique en faveur de la mobilité douce pour tout un chacun. L'objectif est de développer des parcours à vocation de loisirs et de balades en parallèle des itinéraires de déplacement rapide pour les vélos, dont leur mise en œuvre est une condition pour la réussite des projets de voie verte.

## Réseau d'espaces publics

La voie verte Genève-Versoix traverse 4 communes, Pregny-Chambésy, Bellevue, Genthod et Versoix. Elle permet de relier ces localités entre elles et de connecter les gares du Léman Express. Son tracé emprunte des chemins, rues et places qui existent déjà, mais dont les aménagements, gabarits, revêtements sont tout ou partie repris et transformés selon le concept paysager développé par séquence. Cela constitue ainsi une opportunité pour les communes de mettre en valeur leur réseau d'espaces publics le long du tracé et dans l'épaisseur du territoire. Ainsi, ce projet est largement porté par les autorités locales et crée une dynamique intercommunale intéressante.

## Typologies d'aménagement

Les trois typologies d'aménagement proposées par le projet constituent trois manières différentes de traiter la cohabitation. Il y a les secteurs en zone de rencontre (20 km/h, priorité aux piéton·ne·s), les rues en zone 30 km/h avec trottoir d'environ 3 m de large permettant d'accueillir les piéton·ne·s et les cyclistes lents, et les tronçons en site propre d'un gabarit variable de 3 à 4 m, sans distinction entre piéton·ne·s et vélos. Pour cette dernière typologie, les communes ont opté de limiter la vitesse à 20 km/h par une signalisation ad hoc afin de permettre une meilleure gestion des flux. Notamment pour ne pas interdire les



VAE 45 d'emprunter la voie verte, tout en assurant une bonne cohabitation des flux.

## Espace inclusif

Les aménagements proposés sur les secteurs en site propre créent une variété d'espaces publics selon un principe de sinuosité, de dilatation et de placettes. Ces variations spatiales visent une réduction des vitesses pour les vélos. En outre, cela permet de s'adapter aux contraintes foncières et d'offrir des potentiels d'appropriation multiples. Les équipements, comme les bancs, points d'eau, pompes à vélo peuvent ainsi prendre place sur les placettes qui s'égrènent tout au long du parcours. La végétalisation, la gestion de l'eau et l'éclairage font aussi partie des principes d'aménagement. Le revêtement de sol est également déterminant pour la cohabitation entre piéton·ne·s et cyclistes. En concertation avec les associations professionnelles, le revêtement stabilisé renforcé a été retenu comme solution pour

répondre aux différents enjeux environnementaux (nature, gestion de l'eau), de confort (randonnée pédestre, PMR) et de modération des vitesses.

La réalisation d'une première séquence d'ici 2 à 3 ans nous dira si les aménagements proposés sont à la hauteur des attentes. ●

### CARTE DE LA COMPLÉMENTARITÉ

entre les réseaux de mobilité douce (voie verte, axes forts en rouge, connecteur en orange et boucle de promenade en pointillé), extrait du projet de voie verte Genève-Versoix, 2023. (Source : urbaplan)

### BALADE SENSIBLE SUR SITE

lors d'un atelier de concertation avec la population, 2023. (Photo : urbaplan)

### TRAITEMENT DES CARREFOURS AVEC SEUIL

et « pas japonais » permettant d'identifier la continuité de la voie verte, extrait du projet de voie verte Genève-Versoix, 2023. (Source : urbaplan)

# CAROUGE : MOBILITÉS APAISÉES ET ENJEUX DE COHABITATION

Par Lucile Develey

Carouge, ville des courtes distances par sa compacité et sa continuité directe avec le centre-ville de Genève, sera confrontée à de forts développements en termes d'habitants et d'emplois ces prochaines années. Cet enjeu est une opportunité pour la Ville de poursuivre les efforts menés pour répondre aux besoins de mobilités par les modes de déplacement décarbonés.



## SONJA MOLINARI

Conseillère administrative en charge de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de la Ville de Carouge. Persuadée que c'est au niveau local que se bâtit un monde solidaire et plus durable, l'élue carougeoise est engagée pour un urbanisme de qualité qui favorise le « bien-vivre ensemble » tout en répondant aux enjeux de la transition écologique et sociale, et en contribuant à préserver un tissu économique varié et de proximité.

**La Ville de Carouge a mis en place ces dernières années plusieurs aménagements permettant de donner une place généreuse aux mobilités actives, quels leviers ont permis de donner l'impulsion à ces réalisations ?**

Les dynamiques territoriales de Carouge proposent de nombreuses opportunités et leviers pour améliorer la place des mobilités actives. Qu'il s'agisse de réaménagements liés à une sécurisation de milieux naturels (par ex : cheminements piétons dans la forêt de protection de la Moraine), d'un projet paysager s'insérant dans le projet de voie verte cantonale (par ex : voie verte d'agglomération – promenade des Orpailleurs), du déploiement

**En termes de cohabitation, l'aspect émotionnel est souvent important, comment est-il pris en compte dans vos projets ?**

Tout changement dans l'espace public demande un ajustement, un nouveau parcours, une nouvelle habitude à prendre, par exemple en termes de déplacements, et peut susciter enthousiasme des uns et scepticisme, voire crainte des autres. Il s'agit d'accompagner ces évolutions en prenant en compte ces différents ressentis. Dans ce sens, une communication claire est un élément clé. Pour permettre aux riverain·e·s et usager·ère·s de profiter au mieux des nouvelles offres proposées par les aménagements, la ville de Carouge s'efforce d'informer en amont, autant que possible, des changements à venir, avec une attention



**RUE ST-JOSEPH**  
des panneaux et marquages au sol aident à favoriser la cohabitation. (Photo: Rue de l'Avenir)

de chauffage à distance (rue du Collège), d'aménagements transitoires liés à la des contraintes sous-sol (piétonnisation de la rue St-Joseph) ou du développement en étapes d'un nouveau quartier (rue des Horlogers), Carouge se saisit de toutes les opportunités pour mettre les mobilités actives au cœur des projets avec une attention accrue à l'ensemble des usagères et usagers, les plus vulnérables en priorité.

**Un monitoring est-il systématiquement mis en place lors de la réalisation de projets ?**

Une des valeurs de la ville de Carouge est la proximité. Elle se traduit dans une écoute active par le Conseil administratif et par l'administration qui traite tout commentaire ou demande avec une grande attention. Ainsi, les retours faits sur tout aménagement, récent ou non, permettent en effet un monitoring terrain constant et une réactivité importante. La collaboration étroite avec les services cantonaux en charge de la mobilité en particulier y contribue d'autant plus.

particulière au stade du chantier (séances publiques, site internet, panneaux d'informations, tous ménages, etc.). À la mise en service, une information sur place est également disponible. La Ville se donne le temps et les moyens d'ajuster les projets après l'ouverture si besoin.

**Quels sont les prochains enjeux pour Carouge en termes de cohabitation piéton·ne·s-vélos et d'aménagement des espaces publics ?**

L'augmentation de la population, le report modal important en cours et souhaité notamment vers les cycles, et les projets d'échelle intercommunale voire d'agglomération traversant la commune sont autant d'enjeux et d'opportunités pour améliorer les déplacements piéton·ne·s et cyclistes sur la commune. Dans les planifications à venir, il est central d'accroître le confort des piéton·ne·s et de prendre en compte en particulier les besoins des personnes âgées toujours plus nombreuses. Les nouveaux quartiers prévus, étant développés « à faible circulation », demanderont d'être conçus de manière exemplaire sur ce volet notamment. ●