



Date de dépôt : 25 avril 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Beatriz de Candolle, Pascal Uehlinger, Murat Julian Alder, Vincent Subilia, Céline Zuber Roy, Philippe Morel, Fabienne Monbaron, Joëlle Fiss : Améliorons et sécurisons la voie verte

Rapport de Caroline Marti (page 3)

Proposition de motion (2828-A)

Améliorons et sécurisons la voie verte

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- la pétition 2122 intitulée « pour une voie verte plus sûre et plus agréable » ;
- le succès de la voie verte, utilisée quotidiennement par près de 3500 cycles, selon les chiffres fournis en 2019 ;
- la cohabitation difficile entre les différents types d’usagers, déjà remarquée en 2018 ;
- la nécessité d’améliorer la sécurité et le confort des usagers sur cet axe important pour la mobilité douce ;
- les actions de sensibilisation et les contrôles menés ;
- le fait qu’ils n’ont pas réglé la problématique de la cohabitation des différents usagers,

invite le Conseil d’Etat

- à renforcer la sécurité des usagers sur la voie verte, sans freiner les cycles, notamment :
 - en étudiant une séparation des flux piétons et vélos ;
 - en posant un système de détection/sensibilisation pour la vitesse des cycles ;
- à planter des arbres pour apporter des zones d’ombres, le long de la voie verte, là où c’est possible ;
- à étudier la mise en place de mobiliers urbains, là où c’est possible en bordure de la voie verte, pour les piétons, par exemple des bancs pour les familles et les personnes âgées.

Rapport de Caroline Marti

La commission des transports, sous la présidence de M. Thomas Wenger, a traité la motion lors de ses séances des 24 janvier et 14 mars 2023. La commission remercie chaleureusement les représentant-es du département pour leur appui dans le cadre de ses travaux ainsi que M^{me} Lara Tomacelli pour la qualité de la rédaction des procès-verbaux de commission.

Présentation de la motion

M^{me} Beatriz de Candolle, auteure, et M. Pascal Uehlinger, 2^e signataire

M^{me} de Candolle explique que bien que la voie verte soit un succès certain, elle pose néanmoins quelques problèmes d'usage. En tant que magistrat-es de commune concerné-es par la voie verte, M. Uehlinger et elle ont constaté des problèmes sécuritaires, environnementaux et liés à la minéralité de la voie verte. Les doléances arrivent auprès des mairies et des polices municipales. Il s'agit notamment d'infractions à la loi sur la circulation routière. Les cyclistes ne respectent pas les feux rouges, les *cédez le passage* et s'engagent souvent dans la voie verte à une vitesse inadaptée. A la sortie de la gare de Chêne-Bourg, une inversion des voies cyclables et piétonnes est perturbante pour les usager-ères. La partie goudronnée est réservée aux cyclistes et celle en gravier aux piétons. Cependant, le piéton demeure prioritaire qu'il se trouve sur la partie goudronnée ou sur la partie en gravier, ce qui crée une certaine incompréhension de la part des usager-ères. Les communes de Thônex et Chêne-Bourg ont pris de nombreuses mesures pour tenter de répondre à ces doléances. Elles ont notamment développé une convention avec leurs polices municipales et ont mené des campagnes de prévention avec l'aide du TCS. Des radars pédagogiques ont également été installés pour indiquer leur vitesse de circulation aux cyclistes. Cependant, du point de vue de la vitesse, les trottinettes sont les plus problématiques. A la suite de ces campagnes, ils partagent l'avis du TCS qui évalue la cohabitation entre piétons et cyclistes comme problématique.

Pour améliorer cette cohabitation, ils proposent de remplacer le signal OCR 2.63.1 (piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation) par le signal OCR 2.63 (piste cyclable et chemin pour piétons avec partage de l'aire de circulation). Ils proposent la mise en place de barrières en chicane entre la partie réservée aux cycles et celle réservée aux piétons. Ils souhaitent remplacer les *cédez le passage* par des stops. Ils proposent de renouveler la campagne cantonale de sensibilisation des usager-ères menée en 2019. Ils souhaiteraient aussi instaurer des limitations de vitesse. Les

trotinettes électriques sont très problématiques, car elles sont souvent maquillées et les contrôles de vitesse menés par la police cantonale sont la seule manière de les arrêter. Enfin ils souhaitent supprimer la différence de revêtement pour enlever l'impression qu'une autoroute à vélos se trouve à côté d'une voie à piétons.

M. Uehlinger précise que, lorsqu'il pleut, les piétons ont tendance à utiliser la partie goudronnée de la voie verte, ce qui accroît la cohabitation accidentogène. La grave concassée n'est pas non plus adaptée aux déambulateurs, ce qui pousse ces personnes âgées à aller sur la partie goudronnée, occasionnant des conflits d'usage. Sur la commune de Thônex, lorsque le passage piéton est régulé par des feux, la sécurité est relativement bonne. Cependant, plus en amont, le passage piéton est précédé d'une partie où les cyclistes qui circulent en direction des Eaux-Vives passent sans s'arrêter alors que la visibilité est mauvaise, ce qui est très accidentogène.

Personne ne conteste l'importance de la voie verte, mais il lui semble nécessaire de proposer des améliorations environnementales. Il propose d'aménager plus de zones de repos et de détente sur ces grands axes. A l'exception d'une zone au niveau de Chêne-Bougeries, le tracé est rectiligne et sans arrêt possible. Dans le futur, il faudrait penser à prévoir plus d'arbres sur ce type de parcours pour protéger les usager-ères de la lumière du soleil et des fortes chaleurs.

A une question formulée par un commissaire (S), M. Uehlinger précise que les voies sont formellement mixtes, même s'il y a des revêtements différents. Un piéton a parfaitement le droit de marcher sur la partie goudronnée qui est souvent considérée comme une piste cyclable.

M. Widmer (DI) ajoute que l'idée soutenue lors de la réalisation de la voie verte était celle d'une grande mixité des usages. Le choix avait été fait d'orienter les cyclistes plutôt sur la partie goudronnée à l'aide de pictogrammes. Il était donc prévu dès le départ qu'un vélo puisse rouler (doucement) sur la partie en gravier et que les piétons, notamment les personnes âgées en déambulateur, puissent emprunter la partie goudronnée. Lorsqu'on se trouve aux abords des routes, le revêtement devient le même pour les piétons et cyclistes.

Un député (S) interroge le département sur les raisons de l'inversion des revêtements aux abords de la gare de Chêne-Bourg.

M. Widmer explique que cela s'explique par la volonté d'assurer l'accessibilité piétonne aux écoles. Une sortie de secours du Léman Express nécessitait également de ne pas avoir de cyclistes à proximité immédiate. La

nécessité de maintenir une continuité des espaces boisés et végétalisés pour réserver la petite faune est également entrée en ligne de compte.

Audition du département des infrastructures

M^{me} Fabienne Peracino-Rostan, référente mobilité douce à l'OCT, et M. Gérard Widmer, directeur régional à l'OCT

M. Widmer rappelle d'abord que la voie verte est une mesure d'accompagnement au CEVA. Celle-ci doit être considérée comme une compensation écologique au projet du Léman Express. A cela s'ajoute la volonté de créer une couture entre les quartiers qui étaient séparés par la voie ferrée. L'Office fédéral de l'environnement a souhaité insister sur la reproduction d'un milieu naturel préexistant. En effet, d'un point de vue biologique, la petite faune était très présente dans ces zones. Il y a aussi une volonté de renforcer le lien avec l'eau. La voie verte relie le Foron et la Seymaz, renforcer ces cours d'eau permettrait de renforcer le passage de la petite faune sous la route et de faciliter la traversée de la voie verte pour ces espèces.

M. Widmer indique que plusieurs variantes pour le positionnement des flux cyclables et piétonniers ont été étudiées. La variante qui a été retenue est une voie bidirectionnelle pour les cyclistes d'environ 2,50 m de large avec le reste du gabarit dévolu aux piétons. La partie pour les piétons a été recouverte d'ennerv'paq (grave concassée) et fait jusqu'à 6 mètres de large par endroits. Un des arguments à l'appui de cette variante a été de permettre une meilleure constitution des milieux naturels ainsi qu'une meilleure sécurité pour les usager-ères de ces routes.

Le choix d'avoir une partie de la voie verte goudronnée, à côté de la partie en envern'paq, a été fait pour faciliter certains déplacements avec pour objectif la mixité entre cyclistes et piétons. S'agissant de la réglementation, il a été décidé de placer une piste cyclable et un chemin piéton sans partage de l'aire. La mixité a été choisie, car elle répondait à une volonté émise par les citoyens, notamment de pouvoir permettre aux enfants d'apprendre à faire du vélo sur la partie pour piétons et aux trottinettes de pouvoir aussi rouler sur la partie goudronnée.

Séparer aujourd'hui les flux piétons et vélos par du ballast comme le propose cette motion nécessiterait l'obtention d'une nouvelle autorisation de construire et l'accord des CFF et de l'OFT.

Il explique que le canton travaille à la réalisation d'axes forts vélos qui permettront d'apaiser la circulation cycliste sur la voie verte et d'offrir aux cyclistes désirant se déplacer rapidement une autre alternative.

S'agissant de la vitesse relevée sur la voie verte, M. Widmer explique que le département a pu obtenir les données des dispositifs placés par les communes de Chêne-Bougeries et Thônex. La V85 des cycles (vitesse de référence communément admise en mobilité) se situe entre 23 et 26 km/h pour le tronçon thônésien. Il ajoute que le département a mis en place une signalisation sur la façon de se déplacer sur la voie verte afin de sensibiliser les usager-ères. Enfin, les revêtements en enverr'paq ont été remplacés par du goudron brun qui a diminué le nombre d'accidents référencés. A partir de l'année prochaine, les vélos neufs roulant à 45 km/h devront être munis d'un compteur, ce qui leur permettra de déterminer et donc de mieux régler leur vitesse. Dès avril 2027, tous les vélos rapides devront en être équipés aussi.

En réponse aux auteur-trices de la motion, M. Widmer indique que, pour recréer le milieu naturel existant, on ne peut pas prévoir des arbres sur tout le tracé, car certaines espèces ont besoin du plein soleil. Finalement, au sujet du mobilier urbain, il rappelle que les communes leur avaient fait part de leurs craintes quant au risque que des jeunes utilisent ces lieux pour se rassembler et faire la fête. Les communes étaient donc réticentes à l'installation de luminaires et de bancs.

Le président se demande comment l'OCT et l'office de l'urbanisme collaborent. Il a l'impression que l'un et l'autre n'ont pas la même vision. L'OCT souhaite créer une voie verte attractive pour les déplacements, tandis que l'office de l'urbanisme souhaite créer des zones de rencontre qualitatives et à usage plus social. Il craint une mauvaise coordination entre les deux offices.

M. Fournier répond que la coopération entre le DI et le DT est excellente. Il souligne le développement des axes forts vélos, appuyé par un récent vote du Grand Conseil. Ces axes se distingueront des voies vertes. Les voies vertes sont des infrastructures de délasserment et de mobilité lente, là où les axes forts vélos sont des infrastructures destinées à des déplacements pendulaires rapides et efficaces à vélo.

Le président relève que les temporalités ne sont pas les mêmes. Les axes forts vélos seront réalisés plus tardivement. Il craint alors que les cyclistes s'habituent à utiliser les voies vertes et seront donc moins enclins à l'utilisation des axes forts vélos.

M. Fournier pense que ces questions devront s'examiner sur le terrain, mais de manière conceptuelle la vision est très claire. M. Widmer ajoute que la particularité de la voie verte Eaux-Vives – Annemasse est de n'avoir que peu de routes à traverser, une configuration qui ne se retrouvera pas ailleurs.

Concernant la voie verte rive droite, certains tronçons sont prévus en zones de rencontre, le choix était de les définir avec le 20 km/h à respecter pour l'ensemble des usagers indépendamment de l'évolution. Le cycliste qui souhaite aller plus vite utilisera l'axe linéaire.

M. Fournier explique que la voie verte Annemasse – Eaux-Vives est un axe unique pour les piétons et les vélos. Dans les autres secteurs, il y aura un dédoublement des infrastructures : un axe fort pour le déplacement rapide à vélo et la voie verte pour les loisirs.

M^{me} Peracino-Rostan ajoute qu'une dizaine d'accidents ont été recensés et ils concernaient principalement des cyclistes tombants seuls. M. Widmer ajoute qu'il s'agit de cyclistes perdant la maîtrise de leur véhicule, notamment en raison du revêtement enverr'paq qui était légèrement surélevé par rapport à l'axe routier. Ainsi, lorsque les cyclistes arrivaient aux abords d'une route, certains dérapaient. Depuis, l'enverr'paq a été remplacé par du goudron beige et la signalisation a été rendue plus explicite. Ce type d'accidents n'arrivent quasiment plus.

Le président demande quel est le point de vue du département sur les conflits d'usage entre piétons et cyclistes dus aux deux revêtements. Il se demande si les piétons n'utilisent pas la zone pour vélos et vice-versa.

M. Widmer pense qu'il faut distinguer les heures de pointe des heures creuses. Aux heures de pointe, même les cyclistes qui roulent doucement sur la partie goudronnée se font invectiver par les cyclistes roulants plus vite. En dehors des heures de pointe, des piétons avec poussettes circulent sur la partie goudronnée aisément sans que cela ne pose de problème.

Le président demande si le département est favorable à cette motion.

M. Fournier répond que le département y est plutôt favorable sachant que les mesures à entreprendre concernent surtout les communes.

Un député (PDC) demande si une harmonisation du mobilier urbain est prévue entre les différentes communes.

M. Widmer répond qu'en 2014, le comité de pilotage du projet Voie Verte a privilégié l'unité communale dans l'aménagement et le mobilier urbain plutôt que la création d'une identité unique représentant la voie verte.

Un député (PLR) se demande s'il serait possible d'élargir la voie verte sans que les différentes communes s'y opposent.

M. Widmer pense que, s'il a été possible de mener un projet d'une ampleur telle que celui du CEVA, élargir un peu l'aménagement de la voie verte ne devrait pas être insurmontable. En revanche, au niveau technique et notamment au niveau de la compensation environnementale, il faudrait revoir tout le

système d'évacuation des eaux. Malgré tout, il ne pense pas que le projet soit infaisable. Il se demande plutôt s'il est nécessaire et pertinent, vu le peu d'accidents et la largeur actuelle qui permet de se dépasser. Il est plus favorable à des mesures mettant en avant la communication sur la voie verte et le respect mutuel entre cyclistes et piétons.

Un député (PLR) se demande si certains vélos électriques ont encore pour vocation d'aller doucement.

M. Widmer prend l'exemple d'une voiture de petite cylindrée et d'une voiture de sport. Dans une zone 30, les deux roulent à la vitesse indiquée, même si la voiture de sport peut aller plus vite. Il ne voit donc pas pourquoi un vélo pouvant aller à 45 km/h ne pourrait pas rester pendant 20 ou 30 secondes derrière un autre vélo et attendre un endroit où il peut le dépasser.

Vote

Le président met aux voix l'approbation de la M 2828 :

Oui : 9 (1 MCG, 1 UDC, 1 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S)

Non : –

Abstentions : 1 (1 PLR)

La M 2828 est approuvée.

Au vu de ce qui précède, la commission des transports vous recommande d'adopter cette proposition de motion.

M 2828

AMÉLIORONS ET SÉCURISONS LA VOIE VERTE

COMMISSION DES TRANSPORTS – 14 MARS 2023



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

15/03/2023 - Page 1

LES INVITES DE LA MOTION

> CETTE PROPOSITION DE MOTION INVITE LE CONSEIL D'ETAT

1. à renforcer la sécurité des usagers sur la voie verte, sans freiner les cycles, notamment :
 - en étudiant une séparation des flux piétons et vélos ;
 - en posant un système de détection/sensibilisation pour la vitesse des cycles ;
2. à planter des arbres pour apporter des zones d'ombres, le long de la voie verte, là où c'est possible ;
3. à étudier la mise en place de mobiliers urbains, là où c'est possible en bordure de la voie verte, pour les piétons, par exemple des bancs pour les familles et les personnes âgées.

LE CONCEPT

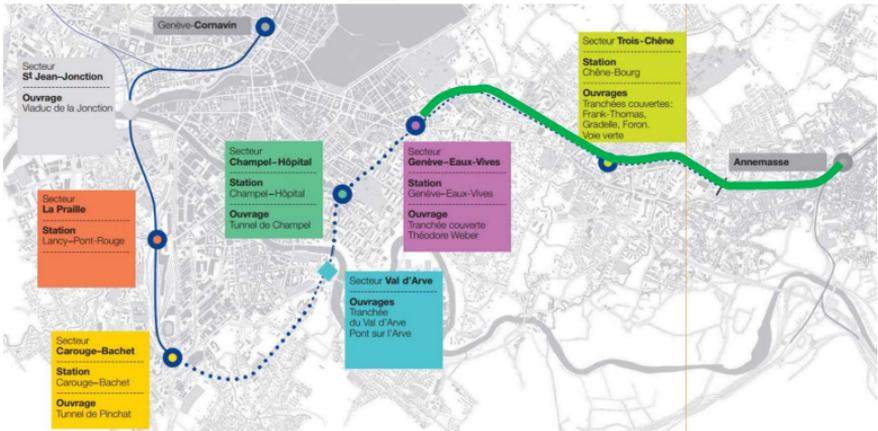
> Une mesure de la liaison CEVA



SBB CFF FFS



CEVA



15/03/2023 - Page 3

LE CONCEPT

> extrait du cahier des charges, mars 2004

«...Celle-ci se destine parfaitement à la création d'un **axe de mobilité douce (concept de la voie verte) pour les piétons et les vélos**, qui reliera la périphérie au centre urbain. Cet axe est également conçu pour en faire un **parc linéaire aménagé pour la détente, la promenade, les jeux** (trottinettes, rollers, skates...). (...)L'installation sur la tranchée couverte d'un espace public de détente et de mobilité douce permet de réunir, de **relier des communes et des quartiers jusqu'alors coupés en deux** par l'actuelle voie ferrée. (...)

> Dans leur préavis, l'Office fédéral de l'environnement et de la Commission fédérale de la nature et du paysage insistent sur l'intégration des éléments suivants :

→ « La prise en compte **prioritaire** de la **recréation de milieux naturels et d'un corridor écologique de qualité**; »

→ « la conservation ou l'amélioration de l'écomorphologie des cours d'eau traversés et la réservation d'espace nécessaire sur les berges, non seulement pour les crues, mais également pour le passage de la faune sauvage. »

15/03/2023 - Page 4

LE CONCEPT

Dir. Antoine Da Trindade
 Dir.adj. : Davide Calderara
 Chef de projet : Damien Duclos



SBB CFF FFS

La Voie verte CEVA : allier écologie et mobilité douce



Une fois achevée, la construction des tranchées couvertes CEVA a libéré une large emprise en surface. Cet espace, qui suit le tracé de la ligne entre la gare de Genève-Eaux-Vives et la frontière, sera entièrement dédié à la Voie verte.

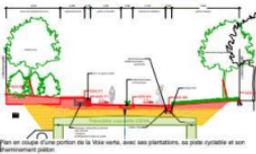
La Voie verte CEVA s'articule autour de deux axes : l'écologie et la mobilité douce. Cet espace de verdure aménagé au cœur de la ville constitue un corridor écologique pour la faune, et permet de recréer les milieux naturels qui existaient aux abords de l'ancienne voie de chemin de fer. L'intégration d'une double piste réservée aux piétons et aux transports non-motorisés trouve ainsi parfaitement sa place au sein de cet espace végétalisé.

Complémentaire aux voies de circulation parallèles – route de Chêne, tram 12, bus 61 – le nouvel axe de la Voie verte permet de relier les quartiers entre eux. En assurant une continuité et une fluidité dans le déplacement des riverains, elle se profile comme une vraie alternative aux transports publics et privés motorisés.

Ce lieu de détente profitera tant aux riverains qu'à tous les genevois, jeunes et moins jeunes. Son inauguration est prévue à la fin de l'année 2017.



SBB CFF FFS



CEVA



CEVA

LES INVITES DE LA MOTION #1

RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS SUR LA VOIE VERTE SANS FREINER LES CYCLES

> ÉTUDIER UNE SÉPARATION DES FLUX PIÉTONS ET VÉLOS

- le dossier d'autorisation de construire avait évalué 6 variantes

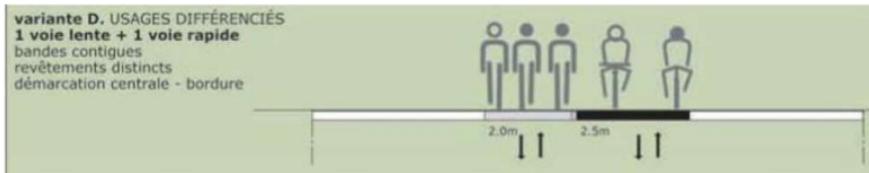
LES INVITES DE LA MOTION #2

Les 6 variantes étudiées

variante A. BANDES MIXTES 2 voies mixtes bandes séparées revêtement unique		② Evaluation Confort piétons: il n'est pas optimal car les piétons sont obligés de choisir une voie en fonction de leur sens de circulation Sécurité: insuffisante pour les usagers vulnérables, comme les enfants, trop proches du trafic cycliste Couleur écologique: la bande de végétation centrale serait un milieu écologiquement pauvre, n'offrant pas un abri adéquat aux espèces vivant au sol, ce type de gestion serait donc en porte à faux avec les piétons -> éliminé Néanmoins: la bande centrale est très exposée au piédonnement et risque de se dégrader rapidement	SÉCURITÉ CONFORT ÉCOLOGIE SÉPARATION POSSIBILITÉ
variante B. BANDES MIXTES bandes contiguës revêtements unique sans démarcation		② Evaluation Couleur écologique: les milieux naturels reconstitués le long de la bande de circulation sont en contact avec les milieux existant de part et d'autre de la voie actuelle et permettent une plus grande richesse écologique (sans adhésif pour plus d'espèces) Exécution: plus simple que dans le cas de deux bandes séparées Sécurité: idem variante A Confort cycliste: pas de voie "rapide" sans conflit Confort piétons: conforts avec les 2x rapides	
variante C. USAGES DIFFÉRENCIÉS 1 voie lente + 1 voie rapide bandes séparées revêtements distincts		② Evaluation Confort piétons: amélioré par une bande piétonne plus large et plus conviviale Confort cycliste: idem variante C Couleur écologique: idem variante B Exécution: idem variante B Sécurité: optimale pour les usagers vulnérables, à l'écart de la circulation rapide Couleur écologique: idem variante A -> éliminé	
variante D. USAGES DIFFÉRENCIÉS 1 voie lente + 1 voie rapide bandes contiguës revêtements distincts démarcation centrale - bordure		②③ Evaluation Confort piétons: idem variante C Confort cycliste: idem variante C Couleur écologique: idem variante B Exécution: idem variante B Sécurité: meilleure pour les usagers vulnérables, bénéficiant d'une bande réservée (plus ou moins séparée de la piste 2X)	
variante E. USAGES DIFFÉRENCIÉS 2 voies rapides + 1 voie lente bandes contiguës revêtements distincts		② Evaluation Confort cycliste: comme variante C, mais conforts possibles avec les piétons en cas de débordements Confort piétons: idem variante B Exécution: idem variante B Confort piétons: idem variante A	
variante F. USAGES DIFFÉRENCIÉS 2 voies rapides + 1 voie lente bandes contiguës revêtements distincts		② Evaluation Confort écologique: idem variante B Exécution: idem variante B Confort cycliste: bande relativement large mais bordée de deux voies cyclables; accès à la végétation limité Confort piétons: comme variante C, mais attention aux risques de débordement des piétons Confort cycliste: comme variante C, mais attention aux risques de débordement des piétons Sécurité: moins bonne que pour les variantes C et D, les piétons circulant au milieu de deux pistes cyclables	

LES INVITES DE LA MOTION #3

La variante choisie



> Évaluation

- **Couloir écologique** : les milieux naturels reconstitués le long de la bande de circulation sont en contact avec les milieux existants de part et d'autre de la voie actuelle et permettent une plus grande richesse écologique (abri adéquat pour plus d'espèces)
- **Exécution** : plus simple que dans le cas de 2 bandes séparées
- **Sécurité** : meilleure pour les usagers vulnérables, bénéficiant d'une bande réservée (plus ou moins séparée de la piste 2R)
- **Confort cycliste** : amélioré par une bande réservée aux déplacements plus rapides (cycles, rollers)
- **Confort piéton** : amélioré par une bande piétonne plus large et plus conviviale

15/03/2023 - Page 9

LES INVITES DE LA MOTION #4

La réglementation choisie

Objectif : indiquer que les piétons et les cyclistes doivent être en **mixité**, avec priorité pour les piétons, tant sur la partie goudronnée, que sur l'enverrpac.

La voie verte devait être aussi conçue comme un espace de loisirs, les weekends mais aussi durant la semaine, où petits et grands peuvent déambuler avec le moyen de transport qui lui fait plaisir ou qu'il utilise (vélos, vélos à petites roues, trottinettes, déambulateur, etc.).



2.63.1 Piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation

		Cyclomoteur	Cyclomoteur léger	Cycle
	2.60	obligatoire	obligatoire	obligatoire
	2.63	obligatoire	obligatoire	obligatoire
	2.63.1	obligatoire	obligatoire	obligatoire
	2.61	pas admis	pas admis	pas admis
 	2.61 et si compt	pas admis ou autorisé moteur éteint	autorisé	autorisé

15/03/2023 - Page 10

LES INVITES DE LA MOTION #5

1. RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS SUR LA VOIE VERTE SANS FREINER LES CYCLES

> ÉTUDIER UNE SÉPARATION DES FLUX PIÉTONS ET VÉLOS

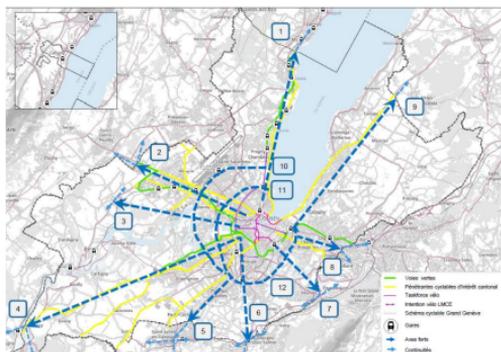
- La séparation en "ballast" entre la partie goudronnée et la partie enverr'pac sépare bien ces deux parties, l'une plutôt dévolue aux piétons, l'autre aux cyclistes
- Selon la réglementation, toute la voie verte est d'usage mixte sans partage de l'aire.
- réaliser une bande bituminée modifie le projet PAP, donc nécessite l'accord des CFF et de l'OFT, une nouvelle autorisation de construire
- élargir la partie goudronnée nécessiterait de l'emprise sur les compensation environnementales CEVA ou de supprimer la séparation en ballast. Reprise de l'écoulement des eaux, donc des grilles à la place du ballast...

LES INVITES DE LA MOTION #6

1. RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS SUR LA VOIE VERTE SANS FREINER LES CYCLES

> ÉTUDIER UNE SÉPARATION DES FLUX PIÉTONS ET VÉLOS

- Pour les futures voies vertes genevoises, sont conçues comme des espaces inclusifs, apaisés, bénéficiant d'un traitement paysager. La mixité d'usages y est favorisée.
- En complément, le canton travaille à la réalisation d'axes forts vélos, prévus comme des axes rapides et efficaces permettant d'allier vitesse et sécurité.

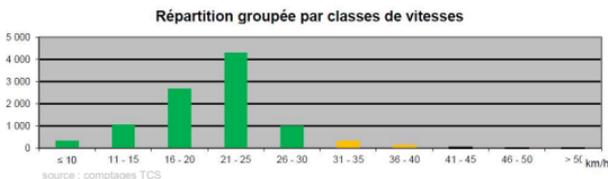


LES INVITES DE LA MOTION #7

1. RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS SUR LA VOIE VERTE SANS FREINER LES CYCLES

> POSER UN SYSTÈME DE DÉTECTION/SENSIBILISATION POUR LA VITESSE DES CYCLES

- Un radar pédagogique a été posé par la commune de Chêne-Bougeries.
- Un relevé de vitesse a été effectué à Thônex en 2022.



vitesse moyenne : entre 19 et 21 km/h, V85 : entre 23 et 26km/h

LES INVITES DE LA MOTION #8

1. RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS SUR LA VOIE VERTE SANS FREINER LES CYCLES

> POSER UN SYSTÈME DE DÉTECTION/SENSIBILISATION POUR LA VITESSE DES CYCLES



60m



40m



20m

LES INVITES DE LA MOTION #9

1. RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS SUR LA VOIE VERTE SANS FREINER LES CYCLES

> POSER UN SYSTÈME DE DÉTECTION/SENSIBILISATION POUR LA VITESSE DES CYCLES

- Radars pédagogiques
- Radars de vitesse : quelle vitesse ? Compteurs ? Amendes ?

Depuis le 1.4.2022, les vélos électriques, les cyclomoteurs et les vélos-taxis électriques doivent respecter les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées(art. 42, al. 4, OCR).

•À partir du 1.4.2024, les vélos électriques rapides neufs devront être équipés d'un tachymètre (art. 187b, al. 3, OETV ; entrée en vigueur le 1.4.2024).

•À partir du 1.4.2027, tous les vélos électriques rapides devront être équipés d'un tachymètre (obligation d'installation a posteriori ; disposition transitoire : art. 222qOETV ; entrée en vigueur le 1.4.2024)

15/03/2023 - Page 15

LES INVITES DE LA MOTION #10

2. PLANTER DES ARBRES POUR APPORTER DES ZONES D'OMBRES

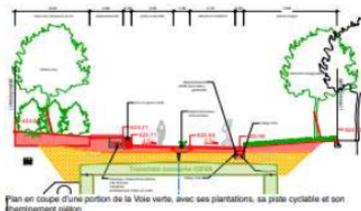
- 374 arbres ont été replantés sur l'emprise de la voie verte
- 53'000m2 de milieux naturels ont été recréés

L'ajout d'arbres doit être étudiée en fonction des possibilités de terrain et en coordination avec les communes concernées ... et l'OFEV.

Dans leur préavis, l'Office fédéral de l'environnement et de la Commission fédérale de la nature et du paysage insistent sur l'intégration des éléments suivants :

→ «La prise en compte prioritaire de la recréation de milieux naturels et d'un corridor écologique de qualité; »

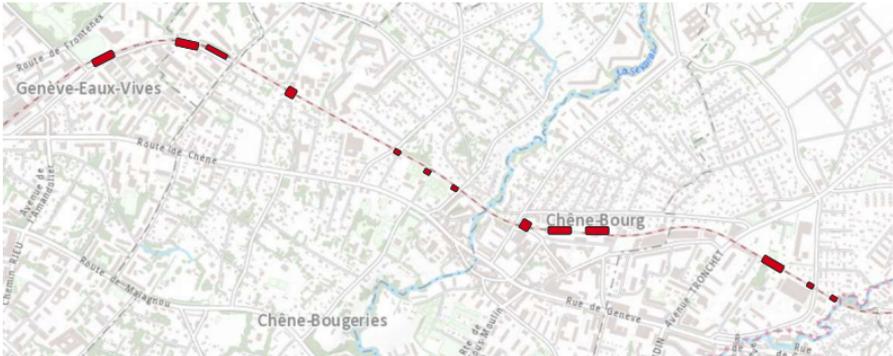
→ « la conservation ou l'amélioration de l'écomorphologie des cours d'eau traversés et la réservation d'espace nécessaire sur les berges, non seulement pour les crues, mais également pour le passage de la faune sauvage.»



15/03/2023 - Page 16

LES INVITES DE LA MOTION #11

3. ETUDIER LA MISE EN PLACE DE MOBILIERS URBAINS



L'ajout de mobiliers urbains est du ressort des communes

→ Inquiétude en 2014/15 sur les nuisances possibles, notamment nocturnes.

15/03/2023 - Page 17

Merci de votre attention