



Date de dépôt : 22 novembre 2023

Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur la 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

En date du 12 mai 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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 ;*
- *à maintenir la fonction de corridor biologique de la voie verte, fonction à l'origine de cet aménagement pionnier.*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La voie verte entre les Eaux-Vives et Annemasse connaît un immense succès en matière de mobilité douce, avec une forte fréquentation cycliste et piétonne. Conçue initialement comme une mesure d'accompagnement de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), située sur le domaine des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), elle devait notamment comprendre des aménagements paysagers et des compensations écologiques. Pour rappel, la voie verte a été pensée dès l'origine comme un site mixte. Toutefois, les piétons y sont en tout temps prioritaires. De plus, les vélos qui débouchent de la voie verte pour traverser les routes la croisant doivent céder la priorité aux usagers de la route et aux piétons.

De manière générale, le Conseil d'Etat est favorable aux mesures qui pourraient améliorer la sécurité de cette voie. Il s'agit cependant de maintenir une cohérence entre les différentes sections de manière à garantir la lisibilité des espaces pour toutes les personnes la fréquentant.

Dans le cadre des auditions en lien avec le traitement de la présente motion, les mesures correctives et les adaptations apportées à la voie verte, qui avaient été décidées en partenariat avec le département concerné, les communes et les CFF, ont été rappelées. Parmi ces mesures, qui ont porté leurs fruits, on peut mentionner : le changement de revêtement aux abords des traversées d'axes routiers de manière, d'une part, à éviter les dérapages et l'orniérage et, d'autre part, à pouvoir marquer des cédez-le-passage et des signaux d'attention aux croisements avec les routes; la pose de potelets pour mieux protéger les passages piétons et ralentir les cyclistes aux abords des traversées; la pose de signalisation informative relative aux bons usages de la circulation sur cet espace particulier; la campagne de communication sur le terrain avec les polices municipales, etc.

S'agissant de la séparation des flux piétons/vélos proposée dans la présente motion, une modification de l'aménagement, par exemple par un élargissement de la partie goudronnée, nécessiterait l'accord des CFF et de l'Office fédéral des transports (OFT), étant donné que l'aménagement a été autorisé dans le cadre du projet CEVA avec des charges environnementales liées à l'autorisation de construire. Ainsi, une adaptation réglementaire visant à séparer piétons et cyclistes exigerait une modification du concept de la réglementation de la voie verte, qui est basé sur la mixité.

Des adaptations locales sont déjà discutées, par exemple pour la partie le long de l'esplanade de la gare de Chêne-Bourg.

La modification du signal cédez-le-passage en stop est possible, mais la différence entre ces deux réglementations est assez ténue. Sur le fond, le cédez-le-passage implique pour le cycliste de laisser d'abord passer les piétons sur les trottoirs bordant les axes routiers, puis les autres usagers de ces mêmes axes. Le stop a la même fonction, à la différence que l'usager est obligé de poser le pied à terre, ce qui implique une verbalisation des contrevenants en cas de non-respect.

Depuis que les aménagements correctifs de la voie verte ont été réalisés en 2019, force est de constater que l'accidentologie est faible, confirmant que le sentiment d'insécurité ne se traduit pas par une réalité observable. De manière naturelle, les cyclistes se positionnent sur la partie en enrobé et les piétons sur l'autre partie, ce qui correspond peu ou prou à une séparation physique des flux sur une grande partie des tronçons de la voie verte.

Une campagne d'information sur les bons usages de la voie verte avait été lancée en 2019, à la suite de la réalisation des aménagements correctifs. Menée en coordination avec les communes et les polices municipales, elle consistait en la pose de panneaux d'information rappelant les comportements à adopter, les priorités à respecter, ainsi qu'en une présence active sur le terrain.

Si le besoin s'en faisait sentir, il serait tout à fait envisageable de renouveler ce genre de campagne, en complétant la signalisation aux abords des écoles et en insistant sur la problématique nouvelle des vitesses, essentiellement des vélos à assistance électrique. La pose de radars pédagogiques peut par ailleurs permettre de sensibiliser certains usagers à leur vitesse.

Les mesures effectuées par les communes de Chêne-Bougeries et de Thônex indiquent des valeurs de référence (V85) entre 19 km/h et 26 km/h, suivant les sens et les tronçons (chemin de Grange-Falquet et chemin Louis-Valencien). En termes de réglementation de vitesse des cycles, le canton est dépendant des évolutions légales fédérales pour déterminer les vitesses à prendre en compte et les moyens de contrôle.

Concernant la plantation d'arbres, en tenant compte de la dimension de l'ouvrage souterrain ferroviaire, le potentiel de plantations paraît relativement limité, même si les possibilités devront être analysées en veillant notamment à maintenir la fonction de corridor biologique voulue initialement par rapport aux milieux naturels préexistants.

S'agissant de la mise en place de mobilier urbain, le Conseil d'Etat y est favorable, mais cette thématique relève de la compétence des communes.

De plus, afin d'améliorer l'offre en aménagements cyclables, le Grand Conseil a voté un crédit d'étude pour le développement d'axes forts vélos d'intérêt cantonal en complément des voies vertes (loi 13061 du 24 novembre 2022), dont un des axes sera à définir dans le secteur entre Genève et Annemasse pour venir compléter la voie verte actuelle. Les études liées devront déterminer le positionnement de cet axe en fonction des différentes contraintes et potentialités, par exemple en lien avec la route de Malagnou ou en marge de celle-ci, pour proposer un itinéraire le plus adapté possible pour les cyclistes. A noter qu'un tel aménagement serait susceptible de capter les vélos les plus rapides et de participer à amoindrir le différentiel de vitesse sur la voie verte entre les différents modes de déplacement.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Antonio HODGERS