

*Date de dépôt : 10 janvier 2022*

## Rapport

### de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour une voie verte plus sûre et plus agréable

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Christina Meissner (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Sylvain Thévoz (page 50)*

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de M<sup>me</sup> Christina Meissner

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La pétition 2122 a été traitée par la commission des pétitions lors de trois séances du 15 novembre au 20 décembre 2021.

Après avoir auditionné les pétitionnaires et l'office cantonal des transports (OCT), la commission a voté le dépôt de la pétition 9 OUI (4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 1 UDC), 5 NON (3 S, 2 Ve) et 1 (1 EAG). Nous remercions le procès-verbaliste M. Christophe Vuilleumier ainsi que M<sup>me</sup> Nadia Salama, secrétaire scientifique de commissions, pour leur accompagnement dévoué de nos travaux.

### **15 novembre : Audition de MM. Roger Deneys et Thomas Dagonnier, membres du comité de Pro Vélo, pétitionnaires**

M. Deneys prend la parole et déclare que cette pétition qui vise à améliorer la voie verte en direction d'Annemasse fait suite à des constats réalisés par des cyclistes et des piétons utilisant cette voie. Il pense que celle-ci mérite des améliorations pour garantir la sécurité des uns et des

autres. Il rappelle que Pro Vélo est une association vieille de 40 ans qui tente d'améliorer la situation des cyclistes et des piétons.

M. Dagonnier déclare être actif au sein du comité de Pro Vélo et suivre plus particulièrement ce qui se passe sur la Rive gauche. Il mentionne que le succès de la voie verte était inattendu et il pense que le résultat est très positif. Il signale toutefois que l'aménagement n'est pas adéquat en termes de sécurité. Il pense que les futures voies vertes devraient avoir des pistes cyclables plus larges afin d'éviter que les vélos empruntent les voies destinées aux piétons.

Il observe ensuite que les personnes qui se déplacent avec des poussettes, en fauteuil roulant ou autre, utilisent la voie en bitume destinée aux cyclistes puisque le revêtement du sol destiné aux piétons n'est pas aisé pour leur déplacement et les conflits entre les différents utilisateurs ne sont pas rares. La largeur de la piste cyclable ne permet pas de circuler côte à côte, ce qui pose un souci lorsqu'on accompagne des enfants ou lorsqu'on veut dépasser un autre vélo. Des intersections, notamment à Chêne-Bourg et Chêne-Bougeries, ne sont pas compréhensibles en termes de priorité et il serait utile d'indiquer que la voie verte est prioritaire, en laissant les feux au vert pour les vélos.

Il mentionne par ailleurs que la vitesse est également un problème lorsque des cyclistes sont trop rapides et qu'il serait utile de placer des prescriptions de vitesse. Il observe que prévoir des itinéraires longue distance pour les vélos électriques plus rapides serait pertinent. Il estime en outre que des barrières sont parfois disposées sur la voie verte, ce qui constitue des obstacles pour les cyclistes, notamment pour les personnes se déplaçant avec des enfants. Il précise que les poussettes deux places ne passent pas ces barrières qui sont également compliquées à franchir pour les personnes en chaise roulante.

Il indique encore que les accès à la voie verte, notamment les signalisations qui sont discrètes, posent un certain nombre de problèmes et ne sont pas toujours aisés.

M. Deneys déclare que Pro Vélo discute avec le département de l'aménagement et que le débat oscille entre mobilité et loisir et, qu'en fonction du vocabulaire, les aménagements changent. Il mentionne que s'il s'agit d'un axe de loisir, un axe de mobilité manque. Il pense dès lors qu'il est nécessaire de clarifier ces éléments pour les futures voies vertes. Cela étant, la dimension loisir de la voie verte est curieuse compte tenu du nombre de parcs existant à Genève et il ne pense pas qu'une infrastructure loisir soit très pertinente sur les voies vertes.

Une députée PDC observe que Pro Vélo demande en fin de compte plus de béton pour les cyclistes et les piétons ainsi que des itinéraires spécifiques pour les vélos grande vitesse. Elle demande alors quelle largeur devrait avoir cette voie verte et sa largeur actuelle.

M. Dagonnier répond qu'elle devrait être de 5 mètres pour les vélos (contre 3 mètres actuellement) et de 2 mètres pour les piétons.

M. Deneys répond que la partie cyclable bitumée est finalement occupée par tout le monde qui se déplace avec des roues et qu'il y a maintenant un vrai danger. Il ajoute que la partie cyclable n'est pas non plus réservée aux cyclistes et que les piétons utilisent également cette voie lorsqu'il pleut puisque les gens ne veulent pas marcher dans la boue. Séparer les flux serait une bonne chose et il s'agit également d'une demande des associations de piétons.

Suite à ces explications, la députée PDC comprend que c'est la partie cycliste bituminée qui devrait être élargie uniquement.

M. Dagonnier acquiesce en mentionnant que la bordure en pierre séparant les deux espaces devrait également être déplacée. M. Deneys rajoute que cette bordure est absurde et que les plaintes sont d'ailleurs nombreuses.

La même députée demande comment apaiser l'ambiance de cette voie.

M. Dagonnier répond qu'il faut créer des voies cyclables pour les vélos plus rapides sur les axes routiers. Il pense que si la route de Chêne était aménagée de manière plus sécuritaire, nombre de cyclistes rapides l'emprunteraient. Il ajoute que si la largeur de la voie verte était plus importante, les personnes pourraient rouler côte à côte et discuter entre elles.

Un député PDC demande si Pro Vélo a adressé cette pétition au Grand Conseil du fait que l'association ne parvient pas à discuter avec le département. Il ajoute être sidéré par la vitesse des trottinettes et demande s'il est possible de faire cohabiter sur cette voie verte des vélos et des trottinettes.

M. Dagonnier répond que Pro Vélo est en contact régulier avec le département et les communes et qu'il n'est pas toujours aisé d'avoir des réponses claires. La situation semble plus évidente sur la Rive droite où la future voie verte relèvera plus d'une dimension de loisirs.

M. Deneys ajoute que les voies vertes sont pilotées par l'urbanisme et non par le département de la mobilité, ce qui génère une ambiguïté. Il ajoute qu'il faut également une volonté politique pour résoudre des problèmes, la voie verte mériterait une amélioration pour le bien de tout le monde et cela semble faisable sans dépenser des fortunes.

M. Dagonnier signale que les trottinettes sont limitées en Suisse à 20 km/h et en France à 25 km/h. Ce sont les trottinettes non homologuées qui posent un problème et que la police a commencé à mener des actions contre ces trottinettes qui sont dangereuses pour tout le monde.

Un député PLR déclare être emprunté à l'égard de cette pétition. Il précise que tous les paragraphes lui conviennent à l'exception du dernier paragraphe qui est inacceptable puisqu'il demande que le département soit inféodé à Pro Vélo.

M. Deneys déclare que ce paragraphe demande que Pro Vélo soit consulté dans le cadre des projets et que le but est que l'association soit consultée en amont. Il rappelle que lorsque les plans sont déposés, le seul moyen de les modifier est de lancer un recours. Or ces recours signifient que les projets ne sont pas très bien conçus en amont, ce qui est regrettable en 2021. Il mentionne encore que l'office des transports ne soumet pas tous les projets à consultation au même rythme, certains projets étant amenés comme un fait accompli. Il déclare encore que les commissions techniques ne sont pas une sinécure et qu'il est exaspérant de constater une telle situation avec en face des spécialistes qui travaillent sur ces projets à plein temps.

Un député Vert déclare que le projet distinguait à l'origine les espaces et il mentionne que la mixité est effectivement dangereuse. Il entend que l'expertise de l'association est donc peu prise en considération, ce qui est regrettable. Cela étant, il rappelle que la voie verte est sur les terrains des CFF et il pense que c'est un problème. Il demande dès lors si Pro Vélo a eu des contacts avec les CFF et s'il y a des ouvertures.

M. Deneys mentionne que l'association a reçu une réponse de deux communes et des CFF qui ne s'opposent pas à un réaménagement de la voie verte.

Le même député s'enquiert sur le fait que l'office fédéral des transports devra donner son accord.

M. Deneys répond qu'il n'est pas question de l'office fédéral des transports et il observe que les CFF demandent simplement que le nouvel aménagement leur soit soumis. Il mentionne qu'il n'y a en tous cas pas de fin de non-recevoir de la part des CFF.

Une députée Verte observe que les pétitionnaires demandent de supprimer le gravier et remarque que les barrières qui ont été disposées à la voie verte en France visent à restreindre les accidents. Elle se demande s'il ne faudrait pas placer ces barrières à Genève, uniquement sur la partie cycliste.

M. Deneys déclare que la voie verte est assez large pour agrandir la piste cyclable. M. Dagonnier ajoute que ces barrières barrent l'ensemble de la voie

verte. Si elles étaient disposées uniquement sur la piste cyclable, les vélos passeraient par la partie piétonne. Il mentionne qu'il est également possible de restreindre la vitesse des automobiles.

M. Deneys signale que la vitesse est l'un des paramètres et selon l'article 74a de l'ordonnance sur la signalisation routière, il est possible de prioriser les vélos sur des segments de la voie verte, du moins à certaines heures.

La même députée mentionne la problématique des fauteuils roulants en relation aux accès de la voie verte et qu'il n'existe pas des places de parking pour les personnes à mobilités réduites. Les barrières devraient permettre aux chaises roulantes et aux poussettes de passer et elle demande si Pro Vélo a consulté le club en fauteuils roulants.

M. Deneys répond que Pro Vélo préfère qu'il n'y ait pas de barrière et qu'une signalisation soit disposée. Le club n'a pas été consulté avant le dépôt de la pétition mais les contacts entre les deux entités sont réguliers et les constats sont souvent les mêmes.

Un député PLR demande si l'assiette cadastrale de la voie verte est suffisante pour apporter les modifications demandées et qui a été consulté au sein des associations d'utilisateurs lors de la conception de la voie verte.

M. Deneys acquiesce et pense qu'il est possible de trouver des solutions pour les segments plus étroits. Pro Vélo a été consulté mais le pilotage de ce projet s'est fait sur une logique d'urbanisme plutôt que de mobilité alors que l'idée de base était de mélanger les genres. Il ajoute que l'utilisation pendulaire de cette voie verte n'était certainement pas attendue, ce qui est venu poser de nouveaux problèmes. Des propositions ont ensuite été faites pour embellir les lieux comme des fontaines ou des lampadaires et Pro Vélo n'a pas été consulté à cet égard.

Le même député demande s'il y a des statistiques à l'égard de l'utilisation de la voie verte.

M. Dagonnier acquiesce et déclare qu'il y a 1000 à 2000 cyclistes le matin. Il transmettra les chiffres à la Commission<sup>1</sup>.

Le même député demande s'il ne faudrait pas restreindre l'accès à la voie verte de certains utilisateurs comme les vélos électriques, les vélos cargos ou les trottinettes.

M. Dagonnier répond que c'est une question que Pro Vélo se pose également. Cela étant, il déclare qu'il faudra proposer d'autres solutions à ces

---

<sup>1</sup> Annexe : Statistiques Voie Verte Pro Vélo 22-11-2021

personnes. Il indique que les pendulaires venant de France utilisent volontiers des vélos électriques et il faudrait éviter que ces personnes ne rebasculent sur la voiture.

M. Deneys ajoute qu'une partie des cyclistes prennent en effet des véhicules plus importants (vélos-cargos, etc.). Cette évolution n'a pas été voulue ou encouragée par Pro Vélo, c'est un constat. Il pense que la police devrait intervenir à l'égard des vélos électriques très rapides qui sont dangereux, ce d'autant plus qu'il peut y avoir des obstacles. Un panneau indiquant que la vitesse est limitée à 20 km/h pourrait être utile.

Le député PLR conclut en mentionnant que Paris a mis en place des systèmes pour limiter la puissance des trottinettes électriques et qu'une technologie similaire pourrait être utilisée pour les vélos électriques. Il demande quelles sont les heures de pointe de la voie verte.

M. Dagonnier répond que c'est l'heure d'arrivée des enfants à l'école. Il ajoute qu'il pourrait être possible d'instaurer des patrouilleuses scolaires.

Un député PS trouve étonnant et inquiétant de considérer que la voie verte est déjà en retard. Il demande si l'ajout de bitume prendrait place sur la partie concassée.

M. Deneys répond qu'il manque une partie bitumée pour les piétons. Cela étant, il ne croit pas qu'il soit utile de tout bitumer.

Le même député observe que la dernière recommandation est pertinente lorsqu'on constate la catastrophe de la piste cyclable trop étroite du pont du Mont-Blanc.

Un député Vert évoque l'annuaire statistique des transports 2021 qui mentionne 43% de vélos électriques aux heures de pointe. Il ajoute que 4000 vélos sont décomptés au niveau de l'avenue Frank-Thomas.

Le président rappelle que lorsqu'une association qui négocie régulièrement avec l'administration cantonale envoie une pétition, il est loisible d'imaginer un problème de communication ou de dysfonctionnement. Il ajoute être d'accord avec la demande que Pro Vélo soit écouté à chaque étape. Il pense que le point de vue des utilisateurs est déterminant.

M. Deneys acquiesce mais il déclare que les crédits d'investissement ne prennent pas en compte les réajustements devant être apportés au cours des trois premières années de l'utilisation d'un aménagement. Il ajoute qu'il n'y a pas de discussion spontanée lancée par le département sur les points noirs, lesquels peuvent durer très longtemps.

## **6 décembre Audition de MM. David Favre, directeur général de l'Office cantonal des transports et Gérard Widmer, directeur régional (OCT)**

M. Favre prend la parole et explique que lui et son collègue vont exposer tout le contexte de la construction de la Voie verte, que les carrefours, les mesures correctives et la poursuite des Voies vertes.

M. Widmer rappelle que la Voie verte était à l'origine une compensation écologique inhérente à la liaison CEVA pour les replantations d'arbres entre les Eaux-Vives et Annemasse. Il ajoute que le cahier des charges du CEVA comportait par ailleurs un axe de mobilité douce, exprimé sous la forme d'un parc linéaire, doté d'un revêtement naturel, et devant permettre de relier des quartiers (coutures urbaines) divisés par le tronçon du CEVA.

Il ajoute que l'une des conditions imposées par la Confédération était de recréer les milieux naturels existants et de préserver le corridor écologique préexistant. Il observe que la parcelle de la Voie verte, de 14 mètres de large, appartient au CFF sur tout le parcours, et que le choix a été pris de créer une voie piétonne distincte de la voie de circulation cyclable. Cette option avantagait le contexte écologique tout en proposant aux piétons et aux cyclistes un cheminement plus intéressant.

Il ajoute que le projet du CEVA a beaucoup communiqué sur la Voie verte comme étant un élément environnemental et écologique plutôt qu'un axe de mobilité douce. Le concept de signalisation a été développé de concert avec les communes. Certains tronçons sont très longs ce qui augmente le confort des utilisateurs. Concernant les franchissements, il précise qu'il y a sept carrefours qui présentent tous des contextes différents. Il rappelle que les accès privés n'ont pas la priorité sur la Voie verte. Les axes routiers qui traversent en premier lieu des trottoirs ont la priorité, l'idée étant de laisser aux piétons de ces trottoirs l'avantage. Il indique que la configuration du carrefour de Bel-Air est assez restreinte entraînant un traitement sans feux de circulation compte tenu du nombre de bus. La Voie verte traverse par ailleurs deux axes primaires de circulation et il n'était pas envisageable de gérer ces traversées sans feux pour des raisons de sécurité et de contrôle des flux, de manière à éviter des perturbations, notamment sur la route de Jussy.

Quant à la réglementation, il rappelle que la volonté était d'avoir un parc linéaire avec une utilisation mixte de mobilité douce. Le choix a été fait de laisser la possibilité aux piétons d'utiliser l'ensemble de la voie, à l'instar des cyclistes. Ce choix permet des usages différents selon les heures de la journée. Il précise que lorsque cette réglementation a été arrêtée, la Ville de Genève instaurait des pistes cyclables dans les parcs.

Il précise encore que la séparation entre les deux voies, constituée de graviers, est une demande de la CMNS en rappel de la liaison ferroviaire historique. Il indique que le drainage de l'eau passe sous cette séparation. Des ornières sont apparues avec le temps et des seuils de ralentissement ont dû être placés. Des séances se sont déroulées à ce propos avec les CFF et les communes. Dans un premier temps, une communication sur les réglementations a été apportée sur la Voie verte, soit : partage de l'espace, adaptation de la vitesse pour les cyclistes, et le régime des priorités des traversées.

Le revêtement originel de la partie piétonne, posé à l'approche des traversées pour rappeler aux vélos de faire attention, a montré des signes d'usure et ce revêtement a été modifié. Il est maintenant constitué de bitume et de potelets destinés à ralentir les cyclistes. Des panneaux ont encore été ajoutés pour rappeler aux automobilistes que de nombreux vélos passaient par cette voie. Peu de problèmes ont été relevés depuis l'installation de ces aménagements et aucun accident. Enfin, un kit-école a été installé devant l'école Pré-Picot.

Il indique ensuite que la Voie verte doit se développer en direction de Vernier puis jusqu'à Saint-Genis. Cette Voie verte constitue l'épine dorsale des aménagements cyclables. Il évoque par ailleurs les projets de futures voies vertes, notamment sur la Rive droite, regroupés dans le plan de mobilité douce 2019-2023. Il rappelle également que des axes cyclables doivent être améliorés au centre-ville, notamment en reliant les Eaux-Vives à Cornavin, et de Cornavin à Plainpalais. D'autres tronçons sont à imaginer du côté des Nations et de la Jonction. Des magistrales piétonnes seront encore intégrées pour donner plus d'espace aux piétons, en désencombrant les espaces publics.

Il évoque la pétition et mentionne que la première demande qui vise à créer une voie bituminée pour les piétons nécessiterait l'autorisation des CFF, de la Confédération et des communes traversées. Il ne voit pas, à titre personnel, l'utilité de modifier le concept. Quant à la séparation en ballast, il rappelle qu'elle définit bien la répartition de la voie. Il ajoute qu'il serait encore nécessaire de modifier le règlement. Il signale encore qu'élargir la piste cyclable signifierait une modification du projet et le repositionnement des compensations écologiques inhérentes au CEVA et que ces compensations devraient être réalisées dans la proximité immédiate. Il ajoute que supprimer la partie en ballast entraînerait une confusion entre les cyclistes et les piétons tout en nécessitant la création de grilles d'évacuation des eaux.

Quant à la priorisation de la Voie verte par rapport aux flux perpendiculaires, il rappelle que celle-ci traverse en premier lieu des trottoirs

et qu'il serait dès lors nécessaire d'installer des feux pour les piétons s'il fallait donner la priorité à la Voie verte. Il observe que la plupart du temps, les véhicules laissent passer les piétons et les cyclistes de manière très courtoise. Il ne croit pas que des feux permettraient d'améliorer une situation qui fonctionne très bien.

Il en vient à la limitation des vitesses en répétant qu'un kit-école a été installé devant l'école Pré-Picot avec un revêtement spécifique. Il rappelle par ailleurs qu'il n'y a pas de réglementation particulière sur la vitesse des vélos. L'OFROU y réfléchit. Mais une telle réglementation nécessiterait un contrôle et donc des tachymètres sur les vélos, des radars, etc., et une définition de la bonne vitesse. Certains aimeraient que les vélos électriques soient réglementés mais il rappelle qu'une réglementation fédérale est nécessaire.

Il répète que ce sont les communes qui se sont penchées sur la signalisation en parallèle aux coutures urbaines souhaitées. 8 millions de francs ont été votés pour étudier des axes forts cyclistes. Pro Vélo est l'instance reconnue en la matière et des séances régulières sont tenues avec cette association et les associations représentant les piétons et les personnes handicapées.

M. Favre signale que l'axe Eaux-Vives-Annemasse est hybride et permet tant le loisir que la mobilité. Les futures Voies vertes seront plutôt dédiées à la mobilité lente avec en parallèle des axes cyclables forts. Le département va déposer un projet de loi pour étudier ces axes pour lesquels 150 millions sont déjà inscrits dans le plan décennal.

Une députée PLR constatant que cette utilisation mixte ne semble tout de même pas fonctionner très bien, demande si les modifications qui ont été apportées sont satisfaisantes.

M. Widmer répond que les améliorations fonctionnent très bien en rappelant que l'usage répond aux attentes. Il pense qu'il y a surtout un travail à mener sur cette mixité et sur le comportement du cycliste. Il rappelle encore que les flux sont relativement pendulaires sur cette Voie verte.

La même députée rappelle qu'une zone 30 comporte des éléments urbains obligeant les véhicules à ralentir et ne pense pas que le comportement civil des usagers soit le seul critère sur lequel se baser.

M. Widmer répond que c'est la raison pour laquelle des potelets ont été installés. Il ajoute que c'est la montée de Frank-Thomas qui est le plus délicat avec des différentiels de vitesse importants.

La même députée conclut que les corrections qui ont été apportées ont donc porté leurs fruits.

M. Widmer acquiesce. M. Favre ajoute que les futures voies vertes favoriseront la mixité entre les piétons et les vélos lents puisque des axes forts, moins paysagers, seront réservés pour les vélos les plus rapides.

Une députée PDC demande si les travaux demandés par la pétition ont été évalués. Elle demande par ailleurs où pourraient être créées les compensations écologiques qui seraient perdues en cas de travaux et si les vélos plus rapides devraient passer sur d'autres voiries existantes.

M. Widmer répond qu'il faudrait refaire les écoulements sur 3,5 kilomètres en mentionnant que plusieurs concepts pourraient être retenus, et il déclare que les coûts peuvent varier du simple à dix fois plus, des coûts à charge essentiellement des CFF entraînant des négociations relativement compliquées. Il signale ensuite que les compensations demandées par les CFF et la Confédération sont particulièrement exigeantes et il ne voit vraiment pas où trouver des espaces proches pour recréer des compensations. Il signale ensuite que des réflexions sont en cours sur la route de Chêne, mais il pense que c'est la route de Malagnou qui pourrait accueillir un aménagement cyclable fort.

La même députée rappelle que les voies vertes en-dehors de Genève sont toujours partagées entre vélos et piétons.

### **Discussion interne**

Une députée PDC prend la parole et remarque que tout ce qu'il était possible de faire l'a été, notamment pour les cyclistes, la signalétique et la limitation de la vitesse. Elle déclare que l'élargissement de la bande bitumée pose un vrai problème puisque la Voie verte devrait être un parc linéaire avec des revêtements perméables. Elle estime qu'accepter cette pétition s'inscrit en opposition aux buts de la Voie verte d'être avant tout une compensation écologique et aux exigences de la Confédération de recréer les milieux naturels existants et de préserver le corridor écologique préexistant. Elle déclare donc que pour ces raisons, elle proposera le dépôt de cette pétition.

Un député UDC déclare que cette pétition a été signée par Pro Vélo. Ce sont des cyclistes, ils ont le droit d'utiliser la voie publique comme tout le monde, mais il observe qu'ils ne sont jamais contents et critiquent sans cesse le canton. Il pense qu'ils feraient mieux de proposer franchement d'interdire la circulation motorisée au niveau du canton plutôt que de suggérer sans cesse de nouvelles voies cyclables. Les investissements pour le vélo ont dépassé les 150 millions de francs au travers de l'initiative qui a été acceptée, et que ce n'est pas terminé puisque les demandes continuent à affluer devant la Commission des travaux. Il propose donc le dépôt de cette pétition.

Un député PLR indique que les pétitionnaires ont fait de très nombreuses propositions qui viennent très tard dans le processus. Il ajoute que le coût de ces transformations serait prohibitif et il pense qu'il serait préférable d'utiliser ces fonds pour créer de nouvelles voies vertes. Il mentionne encore que si les piétons et les cyclistes ne parviennent pas à se mettre d'accord, ce serait tout de même un comble. Son groupe votera le dépôt de cette pétition.

Un député MCG remarque que Pro Vélo veut s'inviter à tous les projets partant du principe que cette association est un partenaire incontournable. Il ajoute ne pas être d'accord de donner un blanc-seing à une pétition de cette nature. Son groupe votera le dépôt de cette pétition.

Un député PS déclare que la seconde invite de la pétition est superflue, mais le but est d'améliorer la Voie verte. Il remarque qu'il n'est pas toujours aisé de circuler sur cette Voie verte et il pense que les problèmes de cohabitation relèvent d'un problème de lecture de cette voie. Il mentionne que cette pétition est pertinente et importante. Il rappelle par ailleurs que les CFF sont un interlocuteur extrêmement difficile mais cette infrastructure est perfectible et doit contribuer au respect des règles. Il propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Une députée Verte déclare partager les préoccupations du PDC. Cela étant, elle observe que les CFF, qui ont été approchés, ne sont pas opposés à une amélioration de la Voie verte. Elle ajoute pratiquer cette voie verte régulièrement et avoir eu plusieurs frayeurs. Elle pense qu'il est important de travailler sur la sécurité de cette voie et qu'écouter les usagers du terrain est une bonne idée. Elle mentionne, au demeurant, qu'il serait bon que les associations de piétons soient consultées comme les associations de personnes en situation de handicap. Son groupe renverra cette pétition au Conseil d'Etat.

Le président déclare que son groupe est en faveur de la seconde série d'invites qui vise à garantir la consultation de Pro Vélo alors que les premières invites proposant d'améliorer la partie bitumineuse lui posent un problème. Il déclare qu'il s'abstiendra.

## **Vote**

Le président passe au vote du renvoi de la P 2122 au Conseil d'Etat :

Oui :	5 (3 S, 2 Ve)
Non :	9 (4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 1 UDC)
Abstention :	1 (1 EAG)

***Le renvoi de la P 2122 au Conseil d'Etat est refusé.***

Le président passe au vote du dépôt sur le bureau du Grand Conseil de la P 2122 :

Oui : 9 (4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 1 UDC)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstention : 1 (1 EAG)

**Le dépôt sur le bureau du Grand Conseil de la P 2122 est accepté.**

## **Pétition (2122-A)**

**pour une voie verte plus sûre et plus agréable**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Les soussigné-e-s se félicitent de la réalisation de la voie verte reliant la gare des Eaux-Vives à Annemasse et saluent l'existence d'une telle voie cyclable et piétonne directe et en site propre. Usagers quotidiens ou non de l'infrastructure en question, ils ont cependant pu constater **un certain nombre de problèmes avec les aménagements réalisés** et demandent que ceux-ci soient **améliorés pour renforcer la qualité et la sécurité de la voie verte**.

**Les soussigné-e-s demandent ainsi que soient réalisées sans tarder les modifications suivantes de la voie verte :**

1. une meilleure séparation des flux piétons/cyclistes, notamment grâce à la réalisation d'une bande bitumée supplémentaire réservée aux piétons et à une signalétique appropriée ;
2. l'élargissement de la piste cyclable bitumée pour augmenter le confort et la sécurité de son utilisation ;
3. la priorisation des piétons et cyclistes de la voie verte aux intersections, notamment en étudiant la possibilité de mettre en place des « feux inversés » ;
4. la possibilité de mettre en place une limitation de vitesse, notamment aux abords des écoles ;
5. l'amélioration des aménagements et de la signalétique pour les piétons et les cyclistes sur les axes qui permettent de rejoindre la Voie verte.

**Elles/ils demandent la réalisation d'autres voies vertes ailleurs dans le canton, en consultant Pro Vélo lors de l'élaboration des projets et en prenant en compte ses recommandations lors du processus de planification, cela afin d'éviter les aménagements malheureux ou dangereux pour l'ensemble de la mobilité cycliste et piétonne.**

*N.B. 15 signatures<sup>2</sup>*

Pro Vélo

M. Roger Deneys

Place de Cornavin 1

1201 Genève

---

<sup>2</sup> Pour information, la pétition est en outre munie de 830 signatures électroniques.



Pétition P 2122 – Voie Verte CEVA  
Audition du 15.11.2021

**Elles/ils demandent la réalisation d'autres voies vertes ailleurs dans le canton, en consultant Pro Vélo lors de l'élaboration des projets et en prenant en compte ses recommandations lors du processus de planification, cela afin d'éviter les aménagements malheureux ou dangereux pour l'ensemble de la mobilité cycliste et piétonne.**

Alors que la réalisation de la voie verte reliant les Eaux-Vives à Annemasse s'est faite dans un esprit de promenade, cet itinéraire a vite été adopté par les cyclistes et a converti des centaines de pendulaires à ce moyen de transport.

La création de cet itinéraire direct, continu et sécurisé explique ce succès et démontre que la demande est présente. Nombre de ces nouveaux usagers n'aurait pas fait le pas sans cette voie verte vu l'absence d'alternative sécurisée.

Ce succès permet de décharger le réseau routier de plus de 2'000 véhicules et contribue ainsi à améliorer la fluidité du trafic automobile.

La réalisation d'autres voies vertes renforcera l'attractivité du vélo, son effet positif sur les mobilités et permettra d'atteindre les objectifs climat le tout avec un coût relativement faible par rapport aux autres infrastructures de transports.

Nous nous réjouissons du développement de voies vertes dans tout le canton, notamment la voie verte d'agglomération rive droite (Genève-Charmillles – Satigny-Zimeysa), 'Bernex-Batie', à Versoix, sur la rive gauche de l'Arve, à travers le PAV ('Espace-Rivière'), ...

La définition de 'voie verte' ainsi que leur destination restent cependant floues. Il nous semble nécessaire de prévoir quelle sera la finalité de chaque voie verte afin de l'aménager en conséquence. Il faudrait aussi envisager des dénominations différentes, ou compléter l'appellation 'voie verte'.

S'il est de la volonté du canton de réserver une voie verte à l'usage de loisir, il est indispensable qu'un axe cyclable équivalent soit proposé et réalisé dans le même temps. C'est par exemple un scénario possible sur la rive droite avec la réalisation d'un axe cyclable le long du futur BHNS GVZ (Vernier-Zimeysa) qui pourrait être plus attractif pour les pendulaires que la voie verte voisine.

Dans le cas contraire, si aucune alternative n'est réalisée ou si celle-ci n'a pas les qualités requises, il convient d'aménager la voie verte en question pour permettre un trafic de cycles important.

Le choix d'utiliser une voie verte comme axe cyclable pénétrant peut s'avérer judicieux et il serait dommage de se priver de cet outil de mobilité uniquement à cause d'erreurs de jeunesse de la toute première réalisation de ce type à Genève.

**1. une meilleure séparation des flux piétons/cyclistes, notamment grâce à la réalisation d'une bande bitumée supplémentaire réservée aux piétons et à une signalétique appropriée ;**

La voie verte est principalement réalisée,

- coté suisse principalement d'une bande bitumée et d'une bande en stabilisé, avec une séparation assez large de cailloux
- coté français d'une bande unique bitumée et de marquage séparant les flux

Si le choix du stabilisé peut s'expliquer, il n'est pas confortable ni pratique d'utilisation pour les personnes à mobilité réduite, qui se déplacent en fauteuil roulant, avec une poussette ni pour les petits enfants utilisant des trottinettes ou débutant à vélo.

Ce stabilisé est en outre salissant et ne convient pas aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant en cas d'intempéries.

Tous ces usagers font donc logiquement usage de la partie bitumée, ce qui est explicitement prévu par le régime de circulation de la voie verte et la signalisation (Panneaux 2.63.1)

Une bande bitumée 'piétonne', à l'opposé de la bande bitumée actuelle permettrait ces usages de manière plus sécurisée.

De façon équivalente, les cyclistes peuvent emprunter la partie en stabilisé et profiter du gravier. S'ils sont dans tous les cas obligés d'avoir égard aux piétons et, si besoin, les avertir (OSR Art. 33), cette situation n'est pas idéale au vu de l'importance des flux, des comportements et des attentes des différents usagers.

La question de la mise en place d'une séparation des aires de circulation (Panneaux 2.63) se pose sur cette voie verte



2.63.1



2.63

## **2. l'élargissement de la piste cyclable bitumée pour augmenter le confort et la sécurité de son utilisation ;**

Le vélo est le seul et unique mode de déplacement où il n'est pas possible de discuter à Genève. Les piétons, usagers des transports en communs et automobilistes peuvent le faire sans soucis en étant cote-à-cote, mais cela n'est guère possible pour les cyclistes, y compris sur la voie verte reliant les Eaux-Vives à Annemasse.

La largeur actuelle force les cyclistes à rouler en file indienne et ne permet pas de rouler tranquillement de front, que ce soit juste pour se promener, pour discuter ou pour les parents d'accompagner et d'aider leurs enfants roulant à vélo.

De même, les vélos utilisés pour le transport d'enfants (vélos cargos, longtail, carrioles) prennent davantage de place et leur nombre a augmenté, rendant cette bande bitumée d'autant plus étroite.

Les dépassements se font forcément rapidement et sont tout autant dangereux que les dépassements effectués autrefois par les voitures sur les routes disposant de 3 voies de circulation. Cela pousse à des vitesses plus élevées.

L'élargissement de la piste cyclable bitumée nous paraît donc utile pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes, notamment ceux utilisant la voie verte pour se promener. Il pourrait aussi amener naturellement à des vitesses moins élevées.

**Voie Verte : circulation en files****Avec une largeur suffisante :**

### **3. la priorisation des piétons et cyclistes de la voie verte aux intersections, notamment en étudiant la possibilité de mettre en place des « feux inversés » ;**

L'absence de régulations à certaines intersections implique une attention particulière des usagers de la voie verte et des conducteurs. Ce mécanisme similaire aux zones 30 et zones de rencontres se traduit en vitesses plus réduites et réduit le risque d'accidents.

Nous ne pouvons que nous féliciter de la retenue de beaucoup d'automobilistes à ces croisements qui en outre laissent volontiers passer les cyclistes, même si ceux-ci ne sont pas prioritaires. Le danger reste toutefois présent

La situation reste toutefois peu lisible : les piétons sont prioritaires sur les voitures, mais pas les cycles. Il s'ensuit parfois un peu d'incompréhension néfaste à la fluidité du trafic motorisé et des modes actifs.

Nous souhaiterions que le canton fasse appel à l'art 74a OSR afin de rendre prioritaire les cycles à ces carrefours au moyen de « céder le passage » pour les véhicules motorisés.

Les croisements régulés laissent pour l'instant passer la circulation automobile par défaut et nécessite une attente systématique pour laisser passer les cycles.

Nous proposons que ce mode par défaut soit modifié et laisser par défaut pour la voie verte, avec une détection des voitures pour un passage au vert et une priorité absolue donnée aux Transports Publics à leur approcher.

Dans un cas comme dans l'autre, il est à noter que les arrêts ou ralentissements imposés aux cycles sont principalement néfastes pour les cyclistes 'classiques' (sans assistance électrique), pour lesquels le redémarrage nécessite des efforts.

Ces modes de priorité et de régulation encouragent donc l'usage de vélo à assistance électrique, qui permettent de repartir plus facilement.

#### **4. la possibilité de mettre en place une limitation de vitesse, notamment aux abords des écoles ;**

Outre la question de la limitation de la vitesse, il s'agit de s'assurer que la vitesse effective des cyclistes soit adaptée à l'environnement et aux conditions. Les cyclistes se doivent d'adopter une vitesse plus basse près des écoles, des gares et autres croisements.

Pro Vélo communique régulièrement à ce sujet et fait aussi de la sensibilisation, mais nous ne pouvons pas être derrière chaque cycliste.

Différents facteurs influent sur la vitesse et le comportement des cyclistes et causent des vitesses inadaptées sur la voie verte,

- Ambiance 'routière' en dehors de la voie verte, avec d'étroites bandes cyclables et des véhicules automobiles roulant à vive allure. Un cycliste arrivant sur la voie verte après avoir emprunté, p.ex. l'avenue Pictet-de-Rochemont, ne sera pas serein et détendu mais, au contraire, plutôt stressé et habitué à rouler vite.

De vraies pistes cyclables séparées du trafic automobile permettent de rouler de façon apaisée et de se calquer sur le rythme des piétons plutôt que des voitures.

- La largeur limitée imposant d'être « le nez dans le guidon » (voir point sur la largeur)

Plutôt que de mettre des obstacles sur la route des piétons et des cyclistes, nous pensons que d'autres solutions sont préférables

- Mise en place d'itinéraires alternatifs 'longues distances', notamment pour les cyclistes électriques rapides
- Augmentation du nombre de cyclistes : de façon mécanique, l'augmentation du nombre de cycliste va entraîner une réduction des vitesses moyennes qui vont se mettre mécaniquement au diapason des plus lents.
- Patrouilleurs : de la même façon que de nombreux patrouilleurs scolaires sont actifs sur le réseau routier, il serait logique d'en prévoir aussi aux abords des écoles sur cette voie verte, qui est un axe principal

Durant les discussions à ce sujet, la possibilité de mettre des barrières est souvent évoquée et réclamée par certains pour la voie verte.

Ces aménagements ne ralentiront que marginalement les vélos électriques, surtout les plus rapides, qui repartiront assez vite à leur vitesse maximale. Les cyclistes 'classiques' seront, eux, plus impactés par ces aménagements.

Les familles et les parents transportant leurs enfants (cargos) seront aussi pénalisés avec des obstacles qui sont difficiles et parfois impossible à passer sans manipulation.

De nombreux autres usagers seront aussi gênés par ces barrières qui représentent des obstacles. Que ce soient les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou avec un déambulateur ou tout simplement pour le passage de poussette, sans même parler des poussettes doubles (aussi utilisées par les crèches), franchir une barrière reste un effort et bloque les autres usagers.

Ces barrières constituent en outre des obstacles qui peuvent être dangereux dans l'obscurité

Illustration : barrière (future voie verte à Versoix), impossible à passer sans manipulation



## **5. l'amélioration des aménagements et de la signalétique pour les piétons et les cyclistes sur les axes qui permettent de rejoindre la Voie verte.**

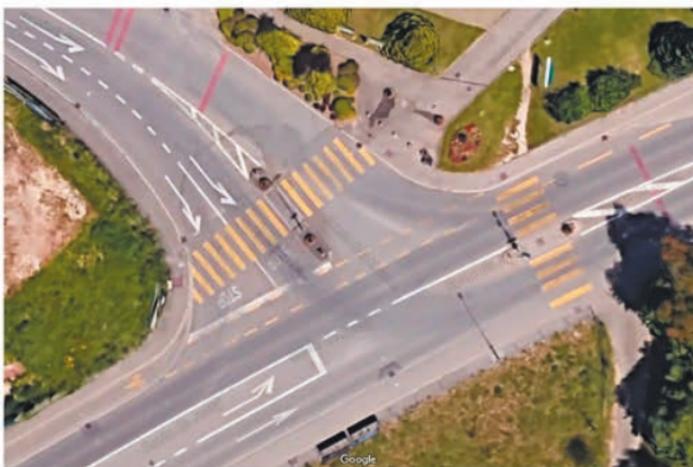
Pour inscrire la voie verte dans un réseau cyclable cohérent, il est utile d'avoir des itinéraires permettant de la rejoindre de façon optimale.

L'adoption du vélo comme moyen de transport reste compliquée par un choix d'itinéraire qui n'est pas forcément évident et dévie notablement des itinéraires automobiles et de transports publics.

Si la voie verte présente un axe principal évident, il est nécessaire d'équiper les routes secondaires y menant et de les signaler de façon visible et continue. Si des indications y menant sont parfois données, elles sont très discrètes, peu fréquentes et pointent uniquement les gares.

Les aménagements cyclables des routes menant à la voie verte ne sont malheureusement pas tous réussis. Au contraire, on a pu observer un changement récent au croisement de la Route de Jussy et du chemin de la Mousse (voir illustrations page suivante), qui s'est fait au détriment des cyclistes et crée de nouveaux conflits entre les piétons et les cycles. Un aménagement favorisant la fluidité des déplacements à vélos sans réduire le trafic automobile aurait été possible.

Ce croisement, ainsi que les autres présents sur les axes cyclables secondaires menant à la voie verte pourraient être revus pour améliorer la sécurité de tous les usagers et la fluidité.

**Croisement entre  
Route de Jussy (prioritaire) et  
Chemin de la Mousse****Avant :****Après : cyclistes en rouge (sur le trottoir), piétons en bleu**

Cette pétition a également été adressées aux CFF et aux communes parcourues par cette voie verte (Genève, Coligny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thonex).

A ce jour, nous avons reçu les réponses suivantes :

**CFF :**

Les CFF ne voient aucune objection à un réaménagement de la voie verte en surface mais ne vont pas s'engager financièrement. Ils rappellent que les plans finaux devront recevoir leur approbation.

**Chêne-Bourg :**

La pétition a été acceptée et renvoyée au conseil administratif en demandant de poursuivre la gestion du dossier « voie verte », en rappelant l'importance de la prévention et en suggérant de s'inspirer des barrières réalisées du côté français.

**Coligny :**

Le conseil administratif laisse le soin aux communes les plus concernées de réfléchir aux sujets évoqués, que le tronçon sur leur territoire ne représente que 300m sans intersections.

Ils sont toutefois en train d'étudier des aménagements pour sécuriser la traversée des élèves de l'école Pré-Picot

*ANNEXE 2*

En complément, extraits des comptages vélo liés à la Voie Verte Eaux-Vives - Annemasse

page 2 - Annuaire statistique des transports - Synthèse des données , OCT,  
données de 2020

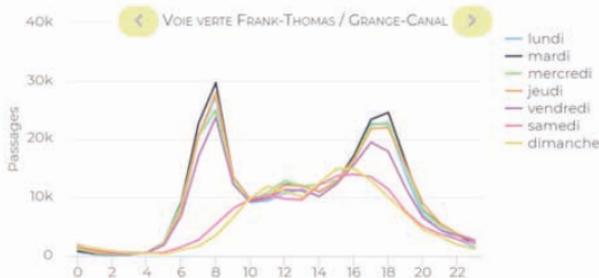
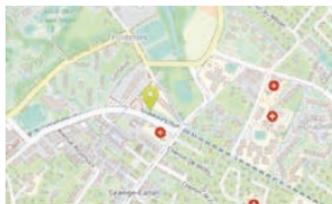
pages 3-4 – Synthèse comptages vélo, Agglo Annemasse,  
données de septembre 2021

page 5 – Comptages PRO VELO / Ciclable 2021, extrait,  
données de juin 2021

Ces comptages et la fréquentation de la voie verte ont été impactés  
par la situation sanitaire et la fermeture du point de passage à la frontière en 2020.

## COMPTAGES AUTOMATIQUES VÉLO

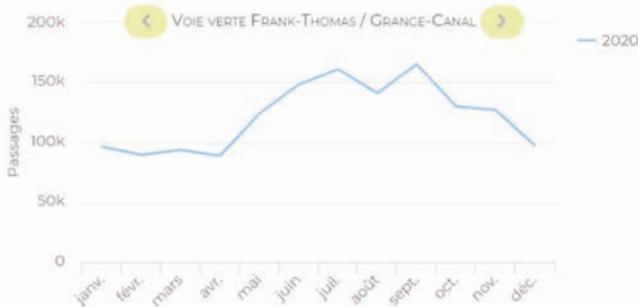
### ↳ VOIE VERTE FRANK THOMAS/GRANGE CANAL (DIRECTION VILLE)



Moyenne journalière

**4'001**

↳ -5.4%



En moyenne (week-end compris), 4001 cyclistes empruntent cet aménagement dans les deux sens, la fréquentation a légèrement diminué en 2020 par rapport à 2019 (-5.4%) compte tenu probablement de la diminution des déplacements pendulaires à cause de la crise sanitaire.

(source : OCT- Interface Ecovision)



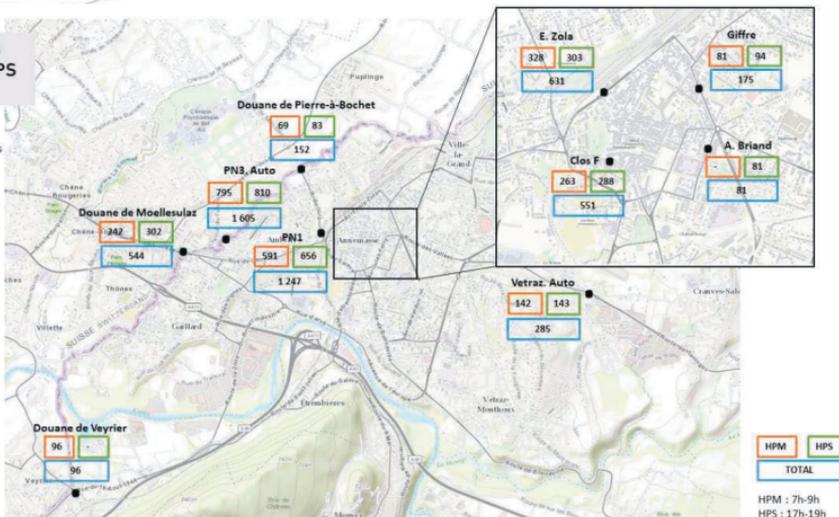
**Annemasse Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

**Evolution de la fréquentation aux points de comptage**

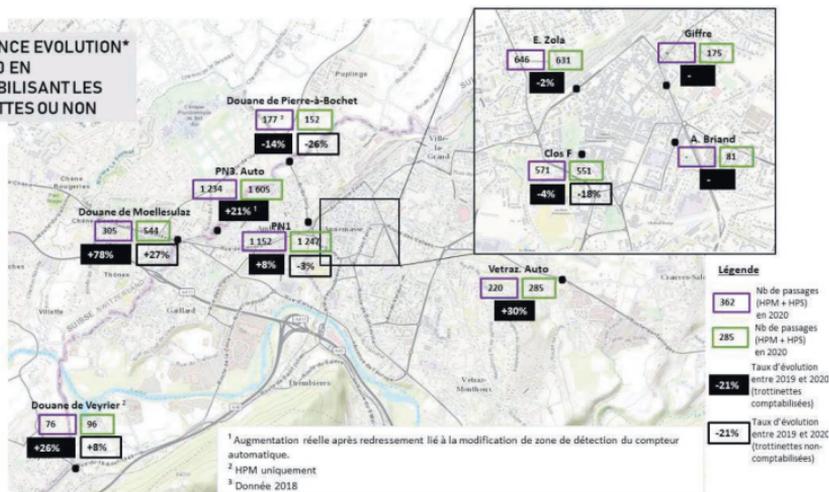
**Passages HPM et HPS 2020**

En 2020 les trottinettes ont été comptabilisées



**DIFFERENCE EVOLUTION\* 2019/2020 EN COMPTABILISANT LES TROTINETTES OU NON**

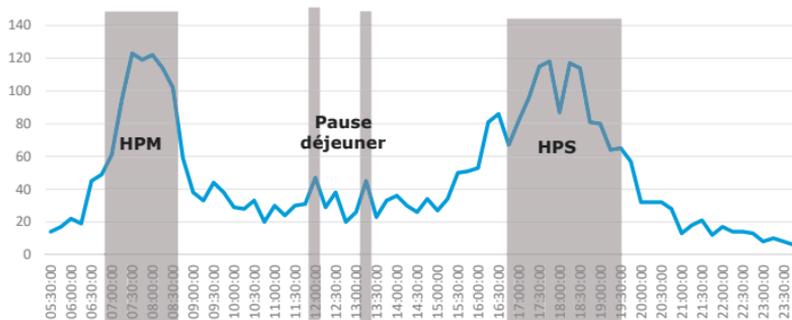
\* Total de passage aux HPM + HPS



1 Augmentation réelle après redressement lié à la modification de zone de détection du compteur automatique.  
 2 HPM uniquement  
 3 Donnée 2018

## B. Focus sur le comptage automatique au PN3 – passage de la frontière

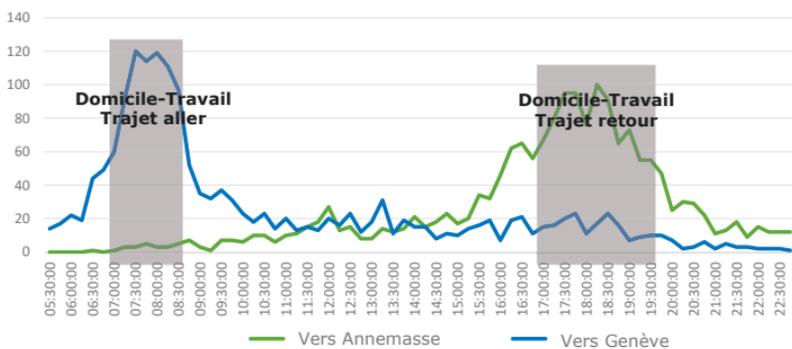
Nombre de passages (2 sens) au PN3 -  
passage de frontière



La fréquentation 2020 du passage de la frontière France/Suisse démontre une utilisation de la voieVerte pour **des usages de domicile-travail** : le pic de fréquentation du matin enregistre 122 passages entre 8h et 8H15, ce pic étant quasiment atteint autour de 17h45.

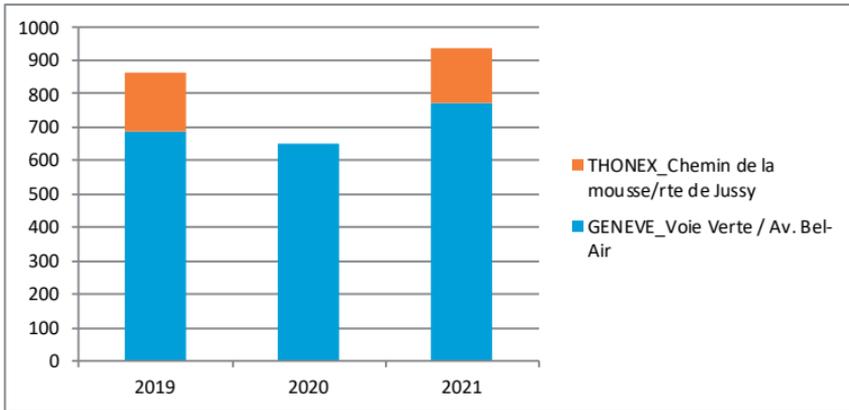
Des usages de loisirs en journée (9h-16h) et en soirée (19h30-21h30) sont également enregistrés.

Nombre de passages par sens au PN3 - passage de frontière



nombre de cyclistes dans les deux sens à l'heure de pointe du matin (7h30 - 8h30)

	2019	2020	2021
<b>GENEVE_Voie Verte / Av. Bel-Air</b>	689	651	773
<b>THONEX_Chemin de la mousse/rte de Jussy</b>	174 -		165
<b>CHENE-BOURG_école de Haller</b>	-	-	159





Rue de la Gare de Triège 7.

Pro Vélo Genève  
A l'attention de Mme Jeanneret-ter Kuile  
Place de Montbrillant 4  
Courrier postal: Place de Cornavin 1  
1201 Genève

Lausanne, le 24 août 2021

**Concerne : votre pétition du 8 juillet 2021 au sujet de la Voie Verte**

Madame,

Nous avons reçu votre pétition concernant « une voie verte plus sûre et plus agréable » et par la présente nous y apportons toute notre attention.

En vous remerciant d'abord de tout le bien que vous pensez de cette réalisation sur la couverture du Léman Express, nous nous permettons de vous rappeler les objectifs de réalisation de cette voie verte fixés en 2006 :

1. une compensation écologique de tous les périmètres nature impactés par le chantier du CEVA ;
2. une liaison piétonne digne de ce nom entre les quartiers afin d'éviter l'effet de cisaillement des communes provoqué par l'ancienne voie ferrée ;
3. une liaison cyclable permettant de relier les communes traversées entre-elles.

Comme vous le soulignez, nous pouvons nous féliciter du vif succès que remporte cette piste cyclable, tout comme les promenades piétonnières. Au-delà de ce succès, il est important de souligner que les compensations écologiques ayant fait l'objet d'une charge fédérale doivent être respectées au mètre carré près. Ainsi une éventuelle modification ne pourra se faire au détriment de ces compensations écologiques.

De plus, si l'espace de mobilité de la Voie Verte se trouve effectivement sur le domaine foncier des CFF, le projet CEVA et son financement étant considérés comme terminés, son usage et son entretien ont été délégué par convention à l'ensemble des cinq communes traversées.

CFF SA

I-NAT-NET

Av. de la Gare 45 · 1003 Lausanne · Suisse

Direct +41 79 150 22 47

annick.monbaron-jalade@sbb.ch · www.cff.ch

Seite 2/2

Ainsi toute modification de ce tracé doit être approuvée par l'ensemble des partenaires, ainsi que par les services du canton en charge de la mobilité, ceux-ci ayant la compétence pour ce qui est des règles de signalisation selon la législation sur la circulation routière.

Par ailleurs, les CFF n'ayant pas vocation de construire des acheminements piétons / vélos en sus de leur voies ferrées, un financement ad hoc devra être également trouvé auquel ils ne participeront pas.

Ainsi pour répondre à vos demandes de modifications :

- La réalisation d'une bande bitumée et l'élargissement de la piste cyclable : sous réserve de l'accord de tous les partenaires et à condition de trouver le financement adéquat sans empiéter sur le périmètre des surfaces en gavage de la biodiversité.
- Les intersections, la limitation de vitesse sont de responsabilité de l'Office Cantonal des Transports selon la législation cantonale.
- Les axes permettant d'arriver sur la voie verte sont de compétence communale et cantonale en fonction des domaines concernés.
- Toute modification de la voie verte devra être soumise aux CFF pour approbation.

En vous remerciant de prendre note des points ci-dessus, et en espérant que cela permettra d'orienter vos démarches, nous vous prions d'agréer, Madame, nos meilleures salutations.



Digitally signed by DA TRINDADE  
DN: cn=DA TRINDADE, c=CH,  
o=CFF SA, ou=AEF-PJM-RWT,  
email=antoine.detrindade@jfsb.ch  
Date: 2021.08.25 08:49:44 +0200

Antoine Da Trindade  
Directeur projet CEVA



Digitally signed by Monbaron-Jalade Annick  
DN: cn=Monbaron-Jalade Annick, c=CH,  
o=CFF, ou=SA, ou=Développement du  
réseau, email=annick.monbaron-  
jalade@jfsb.ch  
Reason: I approve of document.  
Date: 2021.08.24 15:14:47+0200

Annick Monbaron-Jalade  
Cheffe de région Ouest Développement du réseau

# P 2122

## POUR UNE VOIE VERTE PLUS SÛRE ET PLUS AGRÉABLE

COMMISSION DES PETITIONS – 6 DÉCEMBRE 2021



Département des infrastructures  
Office cantonal des transports

03/12/2021 - Page 1

### LES DEMANDES DE LA PÉTITION

- 1) une **meilleure séparation des flux piétons/cyclistes**, notamment grâce à la réalisation d'une bande bitumée supplémentaire réservée aux piétons et à une signalétique appropriée ;
- 2) l'**élargissement de la piste cyclable** bitumée pour augmenter le confort et la sécurité de son utilisation ;
- 3) la **priorisation des piétons et cyclistes de la voie verte aux intersections**, notamment en étudiant la possibilité de mettre en place des « feux Inversés » ;
- 4) la possibilité de mettre en place une **limitation de vitesse**, notamment aux abords des écoles ;
- 5) l'**amélioration des aménagements et de la signalétique** pour les piétons et les cyclistes **sur les axes d'accessibilité à la voie verte**.
- 6) la réalisation d'**autres voies vertes** ailleurs dans le canton, en consultant **Pro Vélo** lors de l'élaboration des projets et en prenant en compte ses recommandations lors du processus de planification, cela afin d'éviter les aménagements malheureux ou dangereux pour l'ensemble de la mobilité cycliste et piétonne.

# LA VOIE VERTE EAUX-VIVES / ANNEMASSE

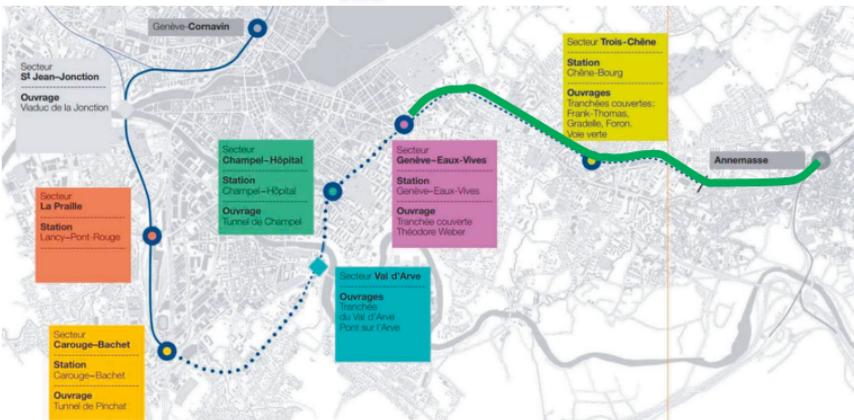


Département des infrastructures  
Office cantonal des transports

03/12/2021 - Page 3

## LE CONCEPT

### > Une mesure de la liaison CEVA



## 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. (...)

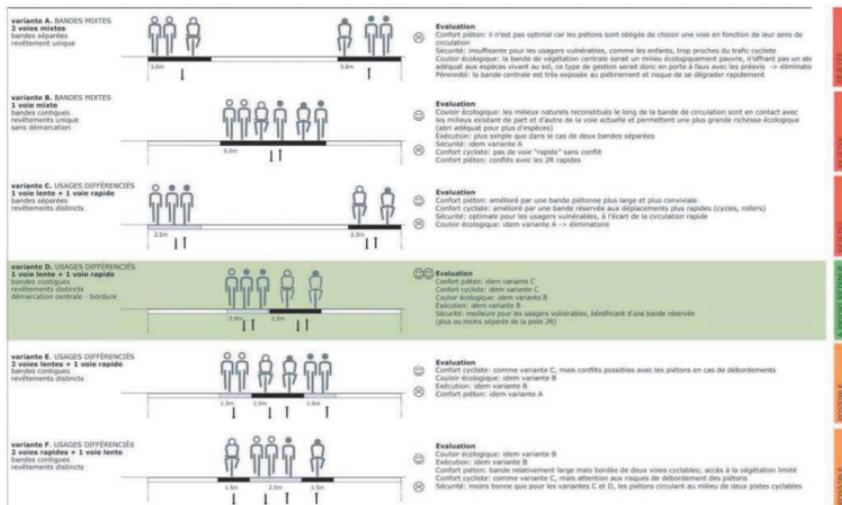
➤ Dans leur préavis, l'Office fédéral de l'environnement et de la Commission fédérale de la nature et du paysage insistent sur l'intégration des éléments suivants :

→ «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.»

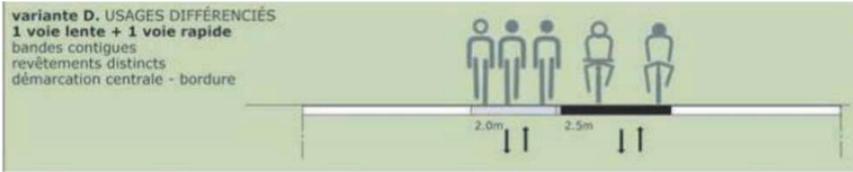
03/12/2021 - Page 5

## LE CONCEPT



03/12/2021 - Page 6

## LE CONCEPT



### > 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

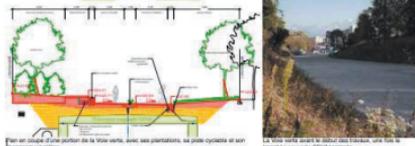
03/12/2021 - Page 7

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

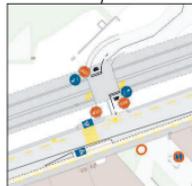
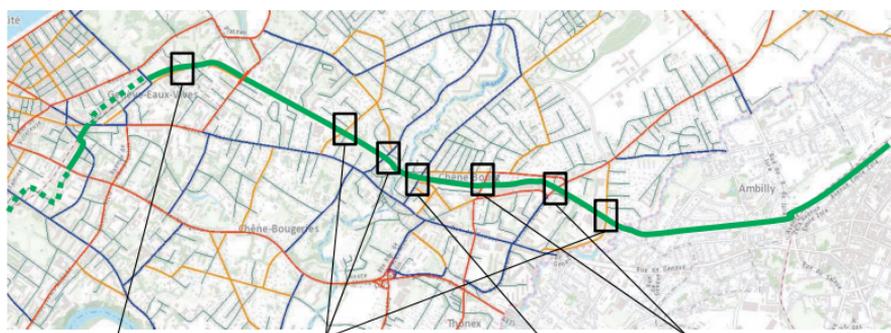


03/12/2021 - Page 8

## La Voie verte CEVA : allier écologie et mobilité douce



## LES FRANCHISSEMENTS



route privée



axe secondaire ou de quartier



axe secondaire avec interface TC



axe primaire

## LA RÉGLEMENTATION

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'enverrappac.

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 pt. compl.	pas admis ou autorisé moteur éteint	autorisé	autorisé

03/12/2021 - Page 11

## MISE EN SERVICE

avant



après



- voie partiellement mise à disposition du public en décembre 2017
- ouverture officielle en avril 2018, sans le tronçon gare de Chêne- Bourg
- ouverture complète en 2019

03/12/2021 - Page 12

## DEGRADATIONS CONSTATÉES



Usure marquée dans les zones de freinage



Croisements : améliorer la signalisation

03/12/2021 - Page 13

## PANNEAUX COMPLÉMENTAIRES AVANT CROISEMENTS



60m



40m

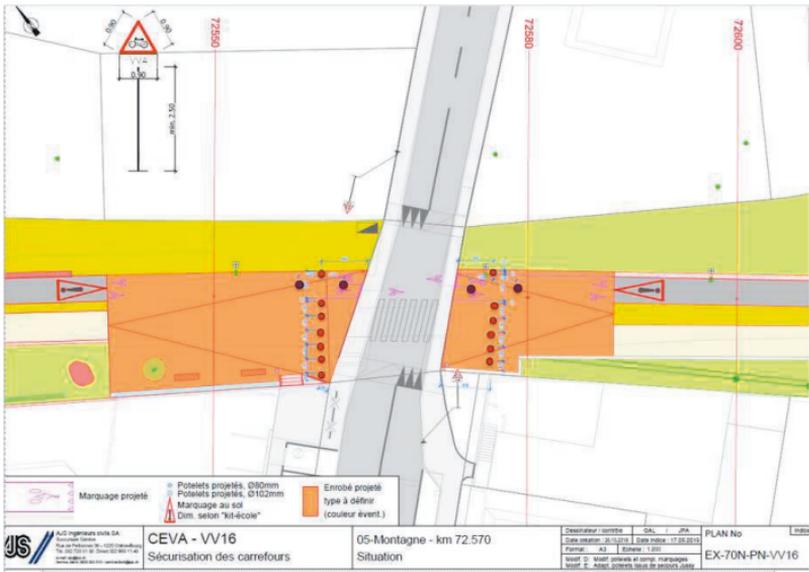


20m



03/12/2021 - Page 14

## NOUVEAU CONCEPT DE TRAVERSÉE



03/12/2021 - Page 15

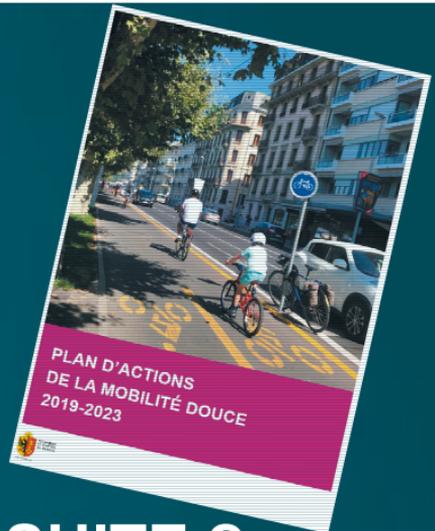
## CHANTIERS À L'ÉTÉ 2019



03/12/2021 - Page 16



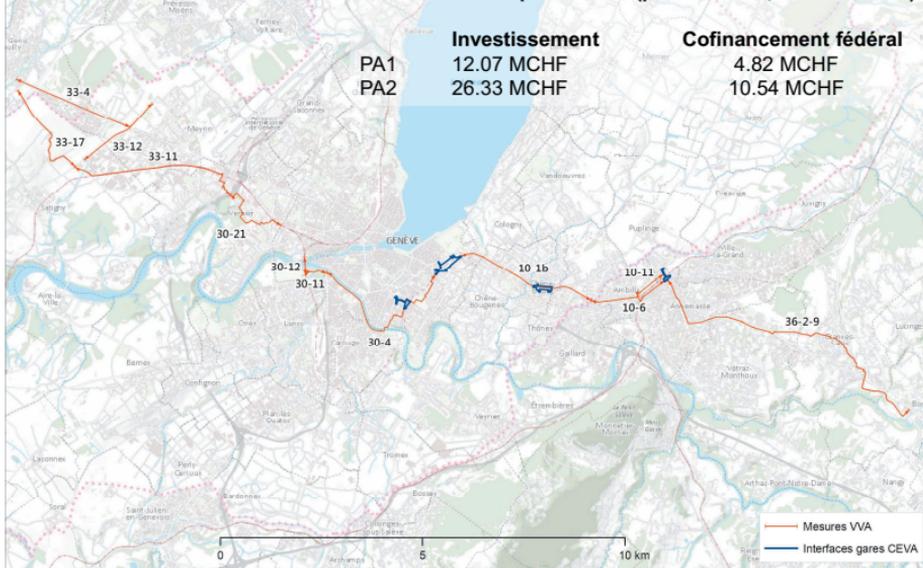
03/12/2021 - Page 17



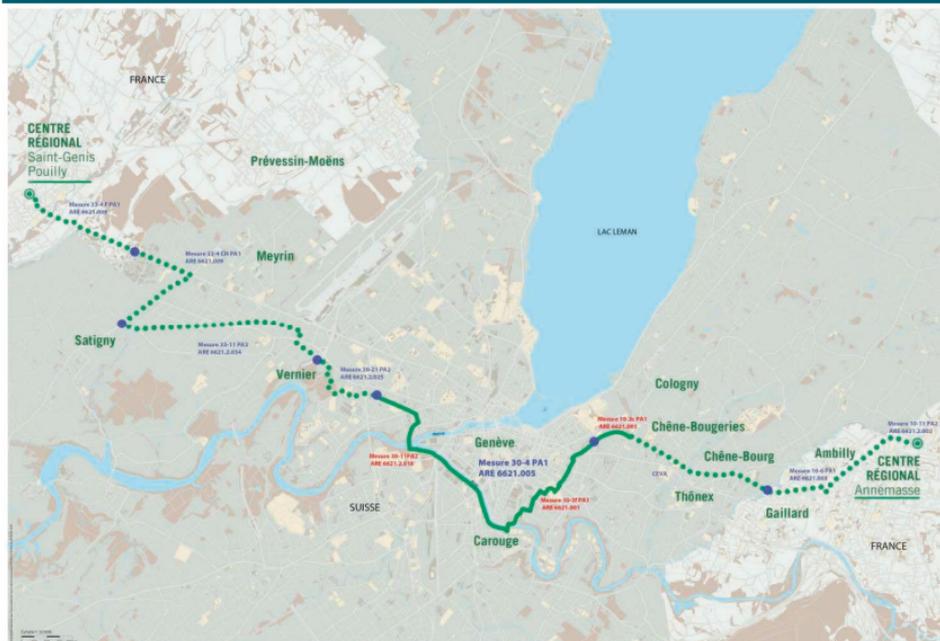
# ET LA SUITE ?

# SÉQUENCES DE LA VOIE VERTE D'AGGLOMÉRATION

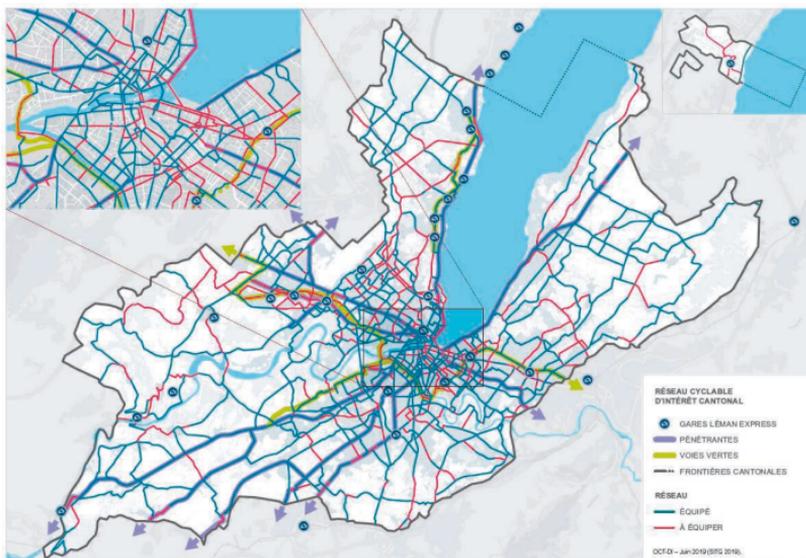
Accord sur les prestations (partie suisse, base 2005 HT)



# SÉQUENCES DE LA VOIE VERTE D'AGGLOMÉRATION

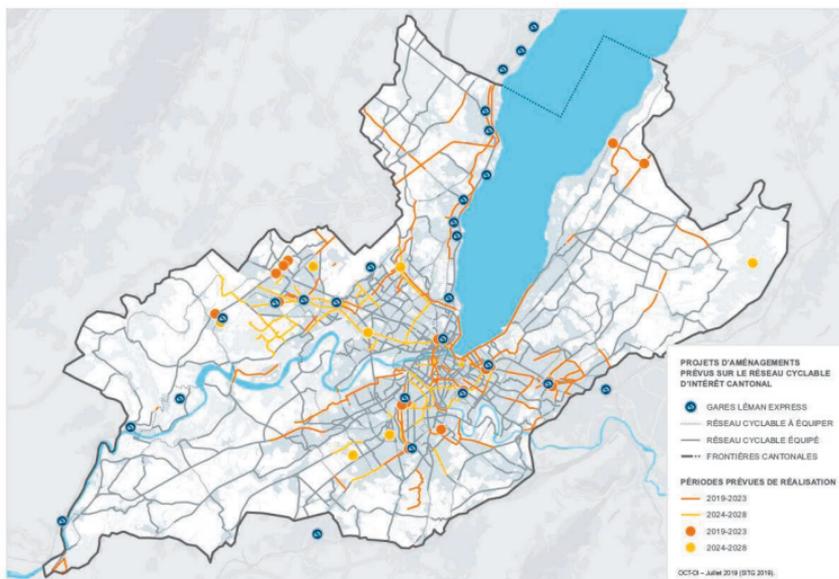


## PLAN D' ACTIONS MOBILITÉ DOUCE 19-23



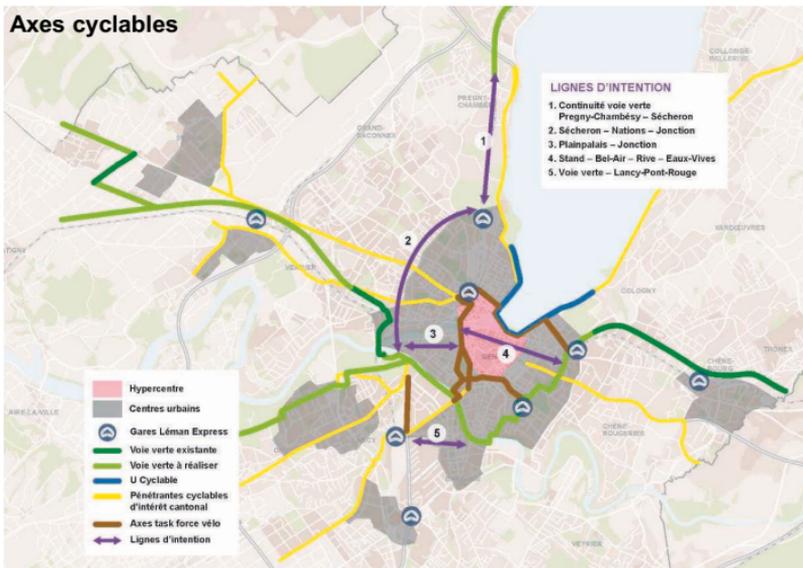
03/12/2021 - Page 22

## PLAN D' ACTIONS MOBILITÉ DOUCE 19-23



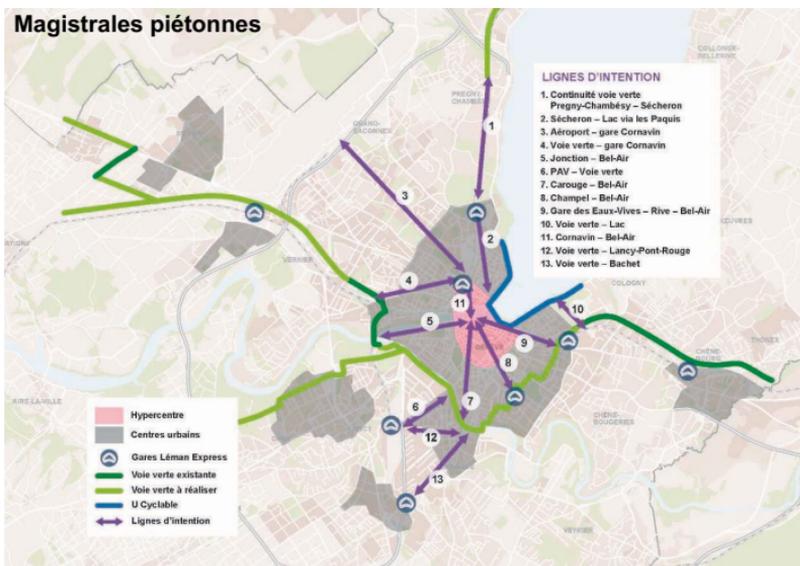
03/12/2021 - Page 23

## PLAN D'ACTIONS MOBILITÉ DOUCE 19-23



03/12/2021 - Page 24

## PLAN D'ACTIONS MOBILITÉ DOUCE 19-23



03/12/2021 - Page 25

# RETOUR SUR LES DEMANDES DE LA PÉTITION



Département des infrastructures  
Office cantonal des transports

03/12/2021 - Page 26

## LES DEMANDES DE LA PÉTITION #1

- 1) une **meilleure séparation des flux piétons/cyclistes**, notamment grâce à la réalisation d'une bande bitumée supplémentaire réservée aux piétons et à une signalétique appropriée
  - réaliser une bande bituminée modifie le projet PAP, donc nécessite l'accord des CFF et de l'OFT
  - la séparation en "ballast" entre la partie goudronnée et la partie enverr'pac sépare bien les flux piétons /cyclistes
  - selon la réglementation, toute la voie verte est d'usage mixte sans partage de l'aire
  
- 2) l'**élargissement de la piste cyclable** bitumée pour augmenter le confort et la sécurité de son utilisation
  - élargir la partie goudronnée nécessite de l'emprise sur les compensations environnementales CEVA ou de supprimer la séparation en ballast. Reprise de l'écoulement des eaux, donc des grilles à la place du ballast...

03/12/2021 - Page 27

## LES DEMANDES DE LA PÉTITION #2

- 3) la **priorisation des piétons et cyclistes de la voie verte aux intersections**, notamment en étudiant la possibilité de mettre en place des « feux inversés »
  - la voie verte traverse d'abord des trottoirs, avant de traverser des routes
  - 2 carrefours régulés (Jussy, Gravière)
  - circulation des bus sur Bel-Air
  - les autres franchissements se font par "courtoisie"
  - la situation serait-elle meilleure avec des feux (respect des feux par les cyclistes, péjoration des piétons, etc.)
- 4) la possibilité de mettre en place une **limitation de vitesse**, notamment aux abords des écoles
  - kit-école installé vers Pré-Picot.
  - modification du revêtement pour éviter les dérapages
  - les réglementations de vitesse vélos ne sont pas encore préconisées par l'OFROU

03/12/2021 - Page 28

## LES DEMANDES DE LA PÉTITION #3

- 5) l'**amélioration des aménagements et de la signalétique** pour les piétons et les cyclistes **sur les axes d'accessibilité à la voie verte**.
- 6) la réalisation d'**autres voies vertes** ailleurs dans le canton, en consultant **Pro Vélo** lors de l'élaboration des projets et en prenant en compte ses recommandations lors du processus de planification, cela afin d'éviter les aménagements malheureux ou dangereux pour l'ensemble de la mobilité cycliste et piétonne.

03/12/2021 - Page 29

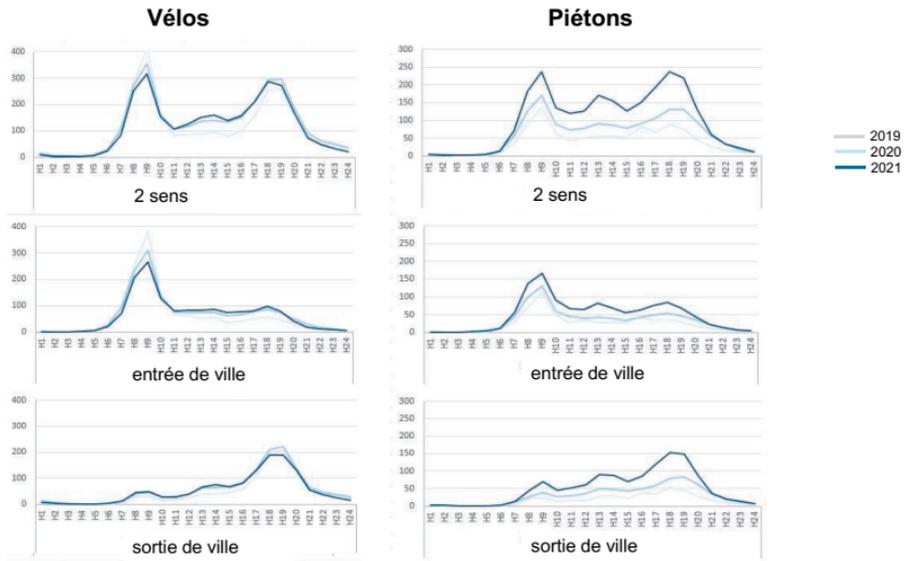
## LES DEMANDES DE LA PÉTITION #3

- 5) l'**amélioration des aménagements et de la signalétique** pour les piétons et les cyclistes **sur les axes d'accessibilité à la voie verte**.
  - à travailler avec les communes, dans le cadre du PAMD et des plans directeurs communaux
  
- 5) la réalisation d'**autres voies vertes** ailleurs dans le canton, en consultant **Pro Vélo** lors de l'élaboration des projets et en prenant en compte ses recommandations lors du processus de planification, cela afin d'éviter les aménagements malheureux ou dangereux pour l'ensemble de la mobilité cycliste et piétonne.
  - Autres voies vertes inscrites dans le PAMD
  - PL MD voté pour des axes forts vélos
  - Provélo fait partie du Conseil des déplacements
  - séances spécifiques et régulières avec Provélo, TCS, Mobilité Piétonne et HAU

03/12/2021 - Page 30

**Merci de votre  
attention**

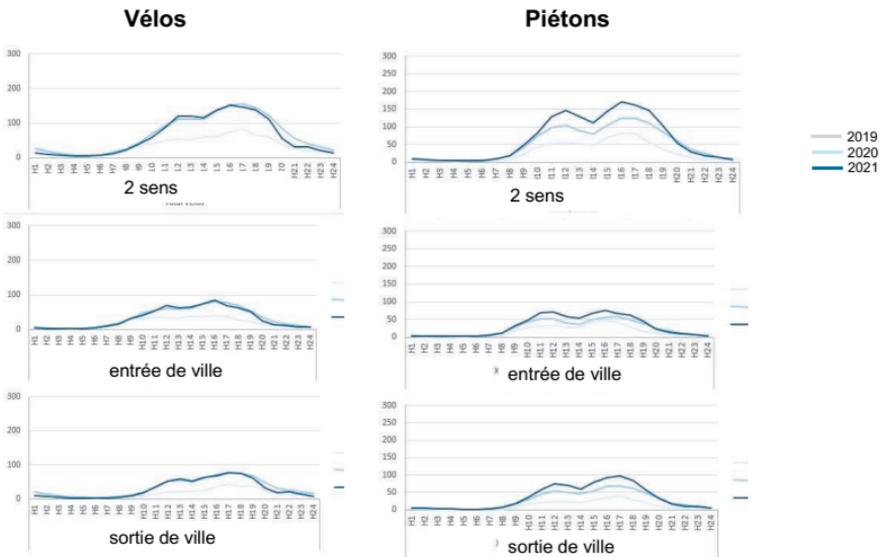
## COMPTAGES VÉLOS/PIÉTONS (JOURS OUVRABLES 19-21)



Compteur : Franck-Thomas

03/12/2021 - Page 33

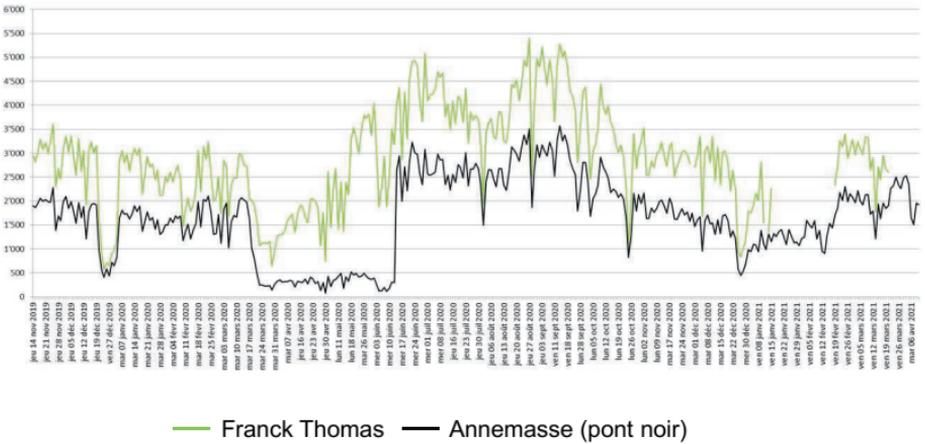
## COMPTAGES VÉLOS/PIÉTONS (WEEKEND 19-21)



Compteur : Franck-Thomas

03/12/2021 - Page 34

# COMPTAGES VÉLOS JOURNALIERS



*Date de dépôt : 10 janvier 2022*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Sylvain Thévoz**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Tout d'abord, il faut souligner l'enthousiasme partagé par les pétitionnaires concernant cette voie verte située sur le toit de la tranchée couverte du Léman Express et inaugurée en avril 2018. Les pétitionnaires se félicitent de la réalisation de la voie verte reliant la gare des Eaux-Vives à Annemasse et saluent l'existence d'une telle voie cyclable et piétonne directe et en site propre. Usagers quotidiens ou non de l'infrastructure en question, ils ont cependant pu constater un certain nombre de points d'amélioration avec les aménagements réalisés et demandent que ceux-ci soient réalisés afin de renforcer la qualité et la sécurité de la voie verte.

Cet engagement pour davantage de sécurité et pour le bien commun doit être souligné.

Les pétitionnaires ont identifié cinq aménagements pouvant être réalisés sans tarder :

1. une meilleure séparation des flux piétons/cyclistes, notamment grâce à la réalisation d'une bande bitumée supplémentaire réservée aux piétons et à une signalétique appropriée ;
2. l'élargissement de la piste cyclable bitumée pour augmenter le confort et la sécurité de son utilisation ;
3. la priorisation des piétons et cyclistes de la voie verte aux intersections, notamment en étudiant la possibilité de mettre en place des « feux inversés » ;
4. la possibilité de mettre en place une limitation de vitesse, notamment aux abords des écoles ;
5. l'amélioration des aménagements et de la signalétique pour les piétons et les cyclistes sur les axes qui permettent de rejoindre la Voie verte.

Les pétitionnaires demandent également la réalisation d'autres voies vertes ailleurs dans le canton, en consultant Pro Vélo lors de l'élaboration des

projets et en prenant en compte ses recommandations lors du processus de planification, cela afin d'éviter les aménagements malheureux ou dangereux pour l'ensemble de la mobilité cycliste et piétonne.

### **Bref historique de la voie verte**

Comme l'ont rappelé les fonctionnaires de l'Office cantonal des transports (OCT), la Voie verte était à l'origine une compensation écologique inhérente à la liaison CEVA pour les replantations d'arbres entre les Eaux-Vives et Annemasse. Le cahier des charges du CEVA comportait par ailleurs un axe de mobilité douce, exprimé sous la forme d'un parc linéaire, doté d'un revêtement naturel, devant permettre de relier des quartiers divisés par le tronçon du CEVA. L'une des conditions imposées par la Confédération était de recréer les milieux naturels existants et de préserver le corridor écologique préexistant. (On ne peut que demeurer sceptique sur l'accomplissement de ces objectifs). La parcelle de la Voie verte, de 14 mètres de large, appartient au CFF sur tout le parcours. Le choix a été pris de créer une voie piétonne distincte de la voie de circulation cyclable. Cette option avantagait le contexte écologique tout en proposant aux piétons et aux cyclistes un cheminement plus intéressant. Le projet du CEVA a beaucoup communiqué sur la Voie verte comme étant un élément environnemental et écologique plutôt qu'un axe de mobilité douce. Le concept de signalisation a été développé de concert avec les communes, concept développé depuis les différents chemins des communes respectives.

### **La voie verte est un succès perfectible**

Cette pétition vise à améliorer la voie verte en direction d'Annemasse suite à des constats réalisés par des cyclistes et des piétons utilisant cette voie. Le succès de la voie verte est certes acquis, mais il est perfectible. L'aménagement n'est notamment pas optimal en termes de sécurité. Alors que le département cantonal envisage de créer de nouvelles voies vertes dans le reste du canton, il serait important de pouvoir bénéficier de l'expérience acquise, en construisant notamment des pistes cyclables plus larges.

Sur la voie verte, les personnes qui se déplacent avec des poussettes, en fauteuil roulant ou autre utilisent la voie en bitume destinée aux cyclistes puisque le revêtement du sol destiné aux piétons n'est pas aisé pour leur déplacement. Les conflits entre les différents utilisateurs ne sont pas rares. La largeur de la piste cyclable ne permet pas de circuler côte à côte, ce qui pose un souci lorsque l'on accompagne des enfants ou lorsque l'on veut dépasser un autre vélo. Des intersections, notamment à Chêne-Bourg et

Chêne-Bougeries, ne sont pas compréhensibles en termes de priorité. Il serait utile d'indiquer clairement que la voie verte est prioritaire, tout en laissant les feux au vert pour les vélos. La vitesse est également un problème lorsque des cyclistes sont trop rapides. Il serait utile de placer des prescriptions de vitesse en conservant un esprit plus détendu. Des barrières sont parfois disposées sur la voie verte, ce qui constitue des obstacles pour les cyclistes, notamment pour les personnes se déplaçant avec des enfants. Les poussettes deux places ne passent pas ces barrières qui sont également compliquées à franchir pour les personnes en chaise roulante. Les accès à la voie verte, notamment les signalisations qui sont discrètes, posent un certain nombre de problèmes et ne sont pas toujours aisés. La partie cyclable est bitumée est finalement occupée par tout le monde. Cela occasionne un vrai danger. Les piétons utilisent également cette voie lorsqu'il pleut. Les gens ne veulent pas marcher dans la boue. Séparer les flux serait donc une bonne chose. C'est ce que demandent également les associations de piétons, selon les pétitionnaires. La partie cycliste bituminée devrait être élargie, passant de 3 à 5 mètres. La voie verte est assez large pour agrandir la piste cyclable. Il est question de 43% de vélos électriques aux heures de pointe. 4000 vélos sont décomptés à l'aller au niveau de Frank-Thomas.

### **La voie verte pourrait en faire davantage et pour les vélos et pour l'écologie**

Comme l'ont rappelé les fonctionnaires de l'Office cantonal des transports (OCT), le choix a été fait de laisser la possibilité aux piétons d'utiliser l'ensemble de la voie, à l'instar des cyclistes. Ce choix permet des usages différents selon les heures de la journée, au risque de la confusion. La séparation entre les deux voies, constituée de graviers, est une demande de la CMNS en rappel de la liaison ferroviaire historique. Le drainage de l'eau passe sous cette séparation. Le revêtement a vu des ornières avec le temps. Des seuils de ralentissement ont dû être placés. On ne peut douter que le cheminement stabilisé, la prairie maigre, l'empierrement et la haie vive sur le sol pauvre et sec, soit véritablement un corridor écologique pour la faune permettant de recréer les milieux naturels qui existaient aux abords de l'ancienne voie ferrée. Une réflexion sur la nature du cheminement stabilisé pourrait avoir lieu.

Le revêtement originel de la partie piétonne était posé à l'approche des traversées, pour rappeler aux vélos de faire attention mais les usures ont entraîné une modification de ce revêtement qui est maintenant constitué de bitume et de potelets destinés à ralentir les cyclistes. Des panneaux ont encore été ajoutés pour rappeler aux automobilistes que de nombreux vélos

passent par cette voie. Il semble y avoir peu de problèmes depuis l'installation de ces aménagements et aucun accident. Un kit-école a été installé devant l'école Pré-Picot.

Pour les fonctionnaires de l'Office cantonal des transports (OCT), la première demande qui vise à créer une voie bituminée pour les piétons nécessiterait l'autorisation des CFF, de la Confédération et des communes traversées. La séparation en ballast définit la répartition de la voie. Élargir la piste cyclable signifierait une modification du projet en repositionnant les compensations écologiques inhérentes au CEVA. Ces compensations devraient être dans la proximité immédiate.

### **Conclusion : une pétition dynamique à soutenir**

Le but de cette pétition, louable, est d'améliorer la voie verte. C'est un fait, en raison de son succès, il n'est pas toujours aisé de circuler sur cette voie verte. L'étroitesse de celle-ci la rend dangereuse pour les cyclistes. Il est difficile de se croiser pour ceux-ci, et extrêmement périlleux de dépasser. Avant qu'un accident ne survienne, il est important d'étudier toutes les options. En comparaison, l'espace dédié aux piétons est immense, et pas toujours employé à plein.

Les problèmes de cohabitation sont aujourd'hui avérés. Le mélange voulu entre les piétons et cyclistes demeure à haut risque. Le choix a été pris de créer une voie piétonne distincte de la voie de circulation cyclable. Cette option avantagerait, semble-t-il, le contexte écologique. Cela semble discutable. Davantage pourrait être fait au niveau écologique. Cette pétition est pertinente et importante. Les CFF sont certes un interlocuteur difficile mais cette infrastructure est perfectible et avec l'appui du Conseil d'Etat, des aménagements intéressants pourraient être effectués. L'usage massif du vélo électrique impose nécessairement de nouveaux aménagements.

La voie verte a déjà été passablement modifiée et améliorée au cours du temps. Cette pétition fait simplement de nouvelles propositions dynamiques. Il nous semble important de travailler sur la sécurité de cette voie et continuer à l'améliorer en observant les usages en l'adaptant aux pratiques du quotidien, dont l'association Pro Vélo s'est fait l'écho. Écouter les usagers du terrain est une bonne chose. Les associations de piétons comme les associations de personnes en situation de handicap doivent évidemment être consultées.

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les député-e-s, nous vous invitons à soutenir le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. L'examen minutieux qu'a fait l'association Pro Vélo sur cette voie verte et ses propositions dynamiques méritent d'être soutenues et relayées au Conseil d'Etat.