



Date de dépôt : 17 avril 2024

Rapport du Conseil d'Etat **au Grand Conseil sur la pétition pour de vrais aménagements cyclables à Vessy**

En date du 13 octobre 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le libellé est le suivant :

Les pétitionnaires demandent :

- *la reconsidération de l'aménagement des espaces publics le long des routes de Vessy et de Veyrier afin d'y séparer les cyclistes des piétons et autres usagers ;*
- *la séparation des cycles du trafic individuel motorisé et des bus à l'aide de pistes cyclables réellement continues, aménagées en périphérie des carrefours ;*
- *de renoncer à tout aménagement de trottoir impliquant une mixité piéton-vélo sans séparation des aires de circulation ;*

et, selon les besoins,

- *de prendre les mesures nécessaires pour limiter le trafic individuel motorisé ou, si ce n'est pas possible, de le stocker en amont en dehors des zones résidentielles ;*
- *de continuer la collaboration avec les promoteurs de PLQ pour un aménagement des espaces publics cohérent avec les demandes précédentes.*

*N.B. 23 signatures¹
PRO VELO Genève
M^{me} Christine Jeanneret-ter Kuile
Place de Cornavin 1
1201 Genève*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La densification urbaine de la commune de Veyrier relative au grand projet des Grands Esserts et les mutations autour de la zone résidentielle nécessitent d'offrir aux habitantes et habitants une réelle alternative à la voiture pour leurs déplacements. Dans ce cadre, un protocole d'accord a ainsi été signé en mai 2012 entre l'Etat de Genève et la commune de Veyrier précisant que l'ouverture des chantiers de construction dans le périmètre des Grands Esserts sera conditionnée à la mise en œuvre simultanée de mesures concrètes en matière de mobilité. Le but était d'assurer que la desserte du nouveau quartier des Grands Esserts n'entraînerait pas un accroissement du trafic ne pouvant être absorbé par le réseau routier.

Dans ce contexte, plusieurs mesures de mobilités ont été planifiées visant à inciter à l'usage des transports collectifs (TC) et de la mobilité active (MA) pour les déplacements quotidiens. Ces mesures se concrétisent par :

- une mise en place de nouvelles lignes urbaines de TC connectant le futur quartier des Grands Esserts avec les nouvelles centralités urbaines et les pôles d'échanges en lien avec les transports ferroviaires à forte capacité (gare de Lancy-Pont-Rouge, halte de Champel-Hôpital, réseau de tram, autres interfaces TC telles que Vibert);
- une augmentation de +50% de l'offre en TC pour la commune de Veyrier;
- la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés (bandes ou pistes cyclables) le long des lignes de désir.

Ces nouvelles lignes de TC s'intègrent dans les mesures d'infrastructures de transports, prévues initialement dans le projet d'agglomération de 3^e génération :

- mesure n° 40-3 : aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV – Grands-Esserts – Veyrier.

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 209 signatures électroniques.

- mesure n° 40-7 : aménagements pour la priorisation des bus dans le secteur du Bout-du-Monde.

Concrètement, pour le déploiement des nouvelles lignes de bus, la route de Veyrier et la route de Vessy font l'objet de projets de nouvelles infrastructures routières. Ces aménagements ont été longuement discutés et adaptés lors d'un processus de consultation avec des associations du canton de Genève, dont font partie les pétitionnaires PRO VELO Genève et Mobilité piétonne.

Dans le détail, la circulation des vélos sur la route de Veyrier et la route de Vessy en direction de la ville n'apparaît plus problématique, les pétitionnaires ayant déclaré : « *Le problème subsidiaire de l'absence de cheminement cyclable sécurisé a été résolu sur la route de Veyrier, ainsi que sur la route de Vessy mais uniquement en direction des Grands Esserts* ». Sur la route de Veyrier, des aménagements parallèles à la ligne de désir ont en effet été proposés. Ceux-ci se situeront le long du PLQ Circes, traversant ensuite la route de Vessy, passant à l'arrière de l'arrêt de bus devant le PLQ Beaux-Champs, puis franchissant ensuite le chemin des Beaux-Champs pour rejoindre la route de Veyrier. Cette alternative est sécurisée, fonctionnelle et répond à la demande des pétitionnaires. L'itinéraire par des bandes et des pistes cyclable le long de la route de Veyrier est également sécurisé et lisible. L'alternative bénéficiera à celles et ceux qui souhaitent se distancer de manière plus importante de l'axe routier. La route de Vessy, dont le régime de vitesse passera à 30 km/h, bénéficiera d'un itinéraire cyclable hors trafic le long de la pièce urbaine Salève (PLQ Circes) direction ville, mais aussi avec la possibilité de rester sur la chaussée avec un site propre bus.

En ce qui concerne l'aménagement cyclable sur la route de Vessy en direction de Veyrier village, une bande cyclable confortable sera réalisée entre la voie de circulation des véhicules et la voie des arrêts de bus. Cet aménagement respecte les normes en vigueur et la sécurité des cyclistes. La demande des pétitionnaires de séparer complètement les cyclistes du trafic individuel motorisé (TIM) entraînerait la création d'une bande cyclable entre la façade du bâtiment, c'est-à-dire la sortie du centre commercial, et les quais de bus les plus fréquentés du quartier. Au regard de l'important conflit piéton-vélo, cette proposition de bande cyclable loin du trafic n'a pas été soutenue par l'association Mobilité piétonne. Dès lors, le Conseil d'Etat maintient le projet d'aménagement proposé, en accord avec le contexte urbain actuel, en cours de construction.

S'agissant de la mixité projetée (trottoir, cycles autorisés) sur les trottoirs de la route de Vessy entre l'esplanade Jean-Piaget et le giratoire au nord du quartier, elle profitera aux parents souhaitant accompagner leurs enfants à

vélo pour accéder à la future école primaire du PLQ n° 30082 Circes. Les gabarits des trottoirs sont généreux et varient de 3,50 à 5,75 m. Par ailleurs, les vélos en transit du quartier auront la possibilité de rester sur la chaussée de la route de Vessy et bénéficieront également de gabarits confortables et d'un régime de vitesse apaisée à 30 km/h. Le Conseil d'Etat est prêt à envisager des ajustements concernant la mixité sur le trottoir de la route de Vessy, après une période test de 6 mois dès l'inauguration du trottoir et de l'école primaire prévue pour 2025.

Les planifications cantonales visent une réduction de l'usage de la voiture et un report modal sur des modes alternatifs comme les TC et les MA. Parmi les mesures proposées, les infrastructures routières seront équipées de contrôle d'accès par des feux de régulation du trafic, permettant ainsi de favoriser la progression des TC. C'est dans ce cadre que s'inscrivent les aménagements routiers de la route de Veyrier et de la route de Vessy.

Le département de la santé et des mobilités (DSM) travaille avec les partenaires communaux suisses et français pour élaborer des actions visant à protéger le cœur des villages du trafic de transit. Pour cela, plusieurs pistes d'étude sont en cours, avec un renforcement de l'offre des TC, des parcs relais P+R+B (avec bicyclettes) hors agglomération, des axes forts vélos et des maillages cyclables. C'est un travail qui sera en place à court terme, avec la mise en service des infrastructures routières liées aux lignes de bus autour des Grands Esserts et, à moyen – long termes, dans le cadre d'une vision élargie avec les partenaires précités.

Enfin, conformément à la dernière demande de la pétition, le Conseil d'Etat s'engage, par ses offices, à continuer à collaborer avec les promoteurs des PLQ, afin de développer des aménagements et des espaces publics cohérents et fonctionnels en tenant compte des demandes des associations, le but étant de poursuivre les améliorations aptes à favoriser les déplacements à vélo et à pied selon les demandes exprimées.

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

URBANISATION ET INFRASTRUCTURES

ROUTE DE VEYRIER
ROUTE DE VESSY



Département de la santé et des mobilités
Office cantonal des transports

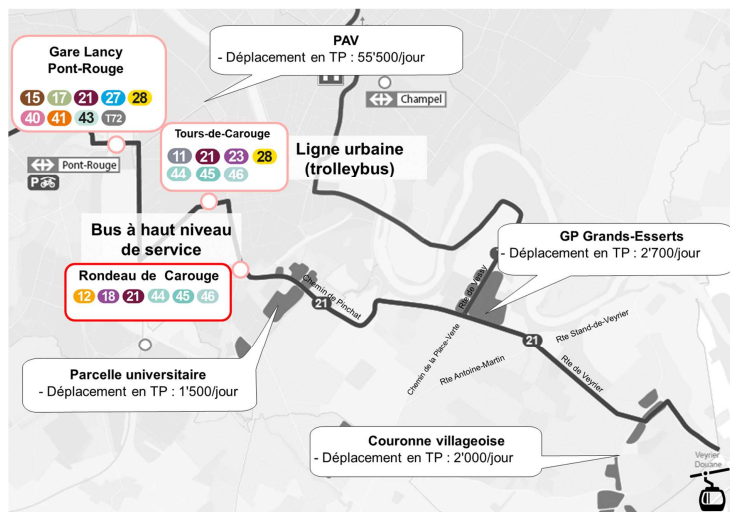
05/03/2024 - Page 1

OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF

> OBJECTIFS NOUVELLE LIGNES DE BUS

- Accompagner les habitants actuels et futurs pour adopter les bonnes habitudes en matière de déplacements
- ANTICIPER l'inéluctable MUTATION DES ZONES PAVILLONAIRES avec une forte densification
- Favoriser le report modal en faveur des transports collectifs et de la mobilité douce
- Augmenter la vitesse de progression des transports collectifs POUR LES RENDRE PLUS ATTRACTIFS
- Aménager des tracés de mobilité douce continus, lisibles, apaisés et sécurisés
- Optimiser les trajets (*vitesse et distance*) avec des modes alternatifs à la voiture individuelle motorisée
- Considérer la complexité du territoire avec la proximité du patrimoine arborisé et des surfaces agricoles
- Répondre à l'accord entre l'état et la commune de Veyrier à propos de l'urbanisation des Grands-Esserts

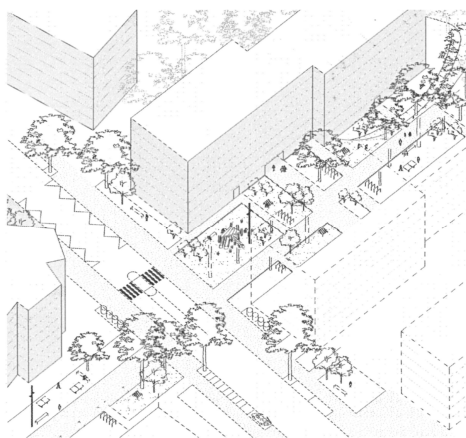
OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF



05/03/2024 - Page 3

AMÉNAGEMENTS DU QUARTIER

- La Route de Vevsy pacifiée à 30 km/h est bordée d'arrêts de bus et de stationnement pour le futur quartier. Elle est traversée par la Place du quartier qui relie l'EMS, le centre commercial, la crèche, le poste de police, le service social et l'école du quartier.
- La route de Vevsy est connectée perpendiculairement aux venelles piétonnes et aux trémies des parkings en sous-sol.
- L'espace à disposition et sa réglementation doit limiter les conflits et l'esprit est celui d'une zone mixte apaisée



05/03/2024 - Page 4

LES GRANDS-ESSERTS PROJET FONDE SUR DES CONCOURS

1. PLAN GÉNÉRAL

Le nouveau quartier est structuré par la route de Veyrier au sud, le chemin des Beaux-Champs à l'ouest, en relation avec l'EMS de Vessy et la route de Vessy, axe de desserte majeur des transports publics et des transports individuels motorisés.

En limite Est, la forêt ainsi qu'un nant classé comme rivière, prennent place. Ils permettent d'appuyer un vaste parc-promenade qui constitue la colonne vertébrale et végétale du quartier.

Perpendiculairement, l'esplanade Jean-Piaget connecte le parc de l'EMS à l'ouest à l'école des Circes à l'est. Elle intercepte la promenade des Circes et accueille la majorité des activités du quartier, telles que centre commercial, commerces de proximité, crèche, etc. Différentes césures assurent la perméabilité du quartier et introduisent une autre échelle urbaine.

Le projet conserve l'idée forte du lauréat à savoir de tirer la forêt existante sur la promenade des Circes ainsi qu'à l'intérieur des césures, avec une progression du naturel vers l'urbain. Le caractère de la promenade des Circes se prolonge le long de la route de Veyrier, formant un front végétal favorable à la tranquillité du quartier.

En outre, les principaux espaces publics possèdent un espace en pleine terre, les sous-sois étant restreints aux pièces urbaines.



05/03/2024 - Page 5

LES MODES DOUX (SEULEMENT) UNE DES COMPOSANTES

AUJOURD'HUI LE PROJET URBAIN COMPOSE AVEC TROIS POSTURES COMPLÉMENTAIRE DANS UN ÉQUILIBRE

> UN QUARTIER IDENTITAIRE ET VIVANT

INTÉGRER LE QUARTIER DANS SON CONTEXTE, VALORISER SES PARTICULARITÉS CULTURELLES, HISTORIQUES, ENVIRONNEMENTALE ET RÉUNIR LES CONDITIONS CADRES POUR UN PROJET DE VIE QUI DOIT CORRESPONDRE AUX ENJEUX DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE.

> UN QUARTIER RÉSILIENT ET ÉCOLOGIQUE

PRÉSERVER LES RESSOURCES NATURELLES ET LIMITER L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE DU QUARTIER PAR L'ÉCONOMIE DE MOYENS. LE QUARTIER VALORISE L'EXISTANT, FAVORISE LE RÉEMPLOI ET MET LA SOBRIÉTÉ AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE. LES FONCTIONS DOIVENT SE SUPERPOSER.

> UN QUARTIER DU VIVRE ENSEMBLE ET DU PARTAGE

ACCUEILLIR TOUTES LES POPULATIONS ET ENCOURAGER L'APPROPRIATION DU QUARTIER EN CRÉANT DES CONDITIONS PROPICES AU VIVRE ENSEMBLE. LE QUARTIER ENCOURAGE LA SOLIDARITÉ, LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ÉCONOMIE LOCALE ET CIRCULAIRE FAVORISANT LE PARTAGE ET LA MUTUALISATION DES BIENS.

05/03/2024 - Page 6

LES GRANDS ESSERTS CUMULENT > 60 AMBITIONS

Comprendre le contexte, l'histoire et l'identité des lieux

- Identifier l'histoire urbaine
- Analyser le patrimoine et le tissu bâti du quartier et de ses environs
- Évaluer l'accessibilité du quartier
- Approfondir les enjeux paysagers et les différentes échelles
- Comprendre le contexte social et culturel du quartier et de ses environs

Préserver le biodiversité et valoriser le milieu bâti existant

- Préserver et augmenter la pleine terre et les sols naturels
- Favoriser un cycle de l'eau au plus proche de l'état naturel
- Mettre en valeur le patrimoine bâti et culturel du quartier en cohérence avec le contexte actuel
- Conserver et restaurer le patrimoine naturel du quartier
- Préserver et mettre en valeur les ouvertures sur le grand paysage

Développer des milieux de vie sains pour les habitants et habitants, la faune et la flore

- Régénérer et développer des milieux sains à l'échelle du quartier
- Développer un tissu bâti de qualité
- Concevoir le confort et le bien-être des habitants et usagers des bâtiments
- Développer des espaces ouverts et verts
- Offrir des espaces dédiés aux activités sportives, culturelles et sportives diversifiées et en surface

Mettre en réseau les différents milieux

- Renforcer l'interconnexion écologique
- Développer le charpentier paysager
- Mettre en réseau les espaces ouverts en lien avec la ville
- Faire du quartier au reste de la ville, par des liaisons piétonnes et cyclistes attractives pour tous
- Offrir un accès attractif aux transports collectifs

Préserver les ressources et développer les matériaux

- Valider la utilisation raisonnée de l'eau
- Préserver la ressource en eau
- Privilégier le réemploi à la démolition/construction
- Réutiliser les matériaux ternés et de démolition de ville
- Mettre en place des logiques d'économie circulaire

Réduire l'énergie grise et penser les investissements sur le long terme

- Limiter les excréments et réduire les matériaux de construction
- Utiliser des matériaux de construction respectifs à l'état d'origine
- Privilégier le bio-bâti et le no-bâti dans la construction
- Penser les investissements sur l'ensemble du cycle de vie du quartier
- Promouvoir des investissements transparents et compatibles avec les enjeux climatiques

Consommer moins et produire mieux

- Mesurer la consommation énergétique des bâtiments
- Limiter l'usage de la mobilité individuelle motorisée
- Encourager la consommation de biens et de services locaux, à faible impact carbone et environnemental
- Limiter la production de déchets, viser un quartier "zéro déchet"
- Maximiser la production d'énergie locale et renouvelable au service d'un patrimoine durable

L'encadrer ses lieux pour répondre aux enjeux environnementaux et sociaux

- Lutter contre les îlots de chaleur et garantir un confort climatique dans les espaces extérieurs et les bâtiments
- Protéger les habitats et habitants contre les risques naturels et les accidents majeurs
- Développer des typologies permettant une adaptation aux enjeux de vie et aux évolutions climatiques
- Construire des bâtiments permettant une certaine flexibilité d'usage, notamment dans les no-de-chambre
- Penser et anticiper la multifonctionnalité des espaces de stationnement

Programmer un quartier diversifié

- Intégrer les usages dans la conception du quartier
- Programmer une mixité fonctionnelle
- Favoriser la contribution dans l'implémentation d'activités au regard de l'offre existante
- Offrir des services et des équipements publics à proximité
- Prévoir des espaces non-définis

Mettre en place des services mutualisés

- Permettre les échanges et la mutualisation des biens, compétences, savoirs et ressources
- Soutenir les communitarités, producteurs, consommateurs de proximité
- Développer les ressources servicielles de mobilité
- Favoriser la mutualisation des infrastructures au nom et du stationnement

Faire vivre le quartier

- Intégrer les habitants et habitants dans le gestion du quartier
- Mettre en place un gouvernement d'espaces communs
- Accompagner le lieu économique vers la durabilité
- Encourager une agriculture urbaine

- Programmer une mixité fonctionnelle
- Développer des espaces ouverts diversifiés favorisant le sentiment d'appartenance pour tous les usagers
- Frugalité
- Limiter l'usage de la mobilité individuelle motorisée
- Mobilité lentes
- Sécuriser les lieux partagés
- Relier le quartier au reste de la ville par des liaisons piétonnes et cyclistes attractives pour tous

APRÈS PLUS D'UNE DÉCENNIE DE TRAVAIL, LE PROJET EST COHÉRENT IL S'AGIT DE RESPECTER LES PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES (MZ, MEP, CONCOURS, PLQS, VOTES / REFERENDUM, DD). NOUS OUVRONS UNE NOUVELLE PAGE D'AMÉLIORATIONS CONTINUES

CHEMIN DES BEAUX CHAMPS EXEMPLE CONCRET



30 km/h maximum pour tous

AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEUR DES PLQ

- Des gabarits dès 3.50 m pour des mixités piétons vélos avec limitation de vitesse des cycles
- Des aménagements extérieurs des PLQ coordonnés avec la volonté d'une mobilité apaisée et pour tous
- Des vitesses de circulations modérées
- Des continuités MD
- Une desserte TC à proximité et optimisée

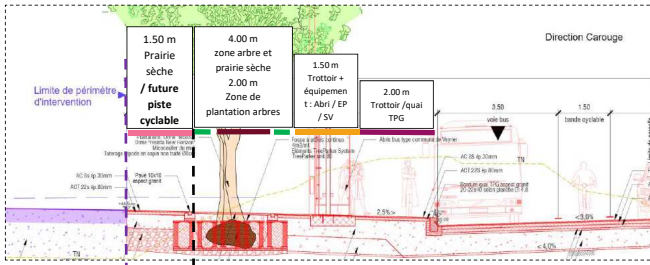
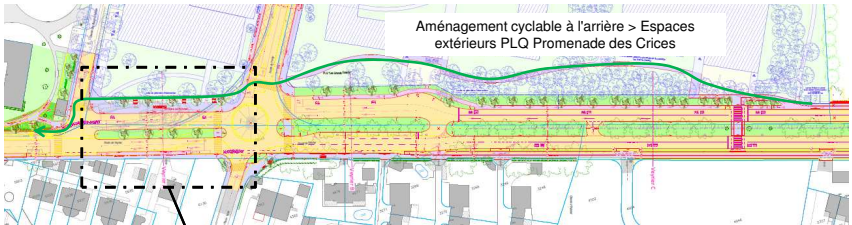


ROUTE DE VEYRIER

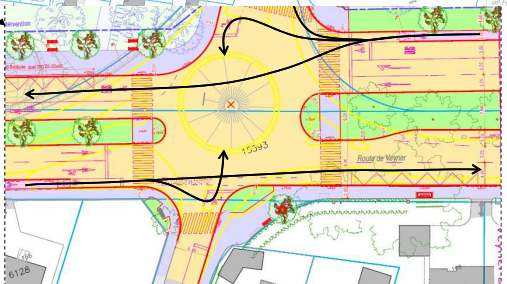
- Il est convenu de proposer un itinéraire cyclable le long de la route de veyrier loin de l'axe routier pour les vélos lents (itinéraire nécessitant plusieurs points d'arrêts – itinéraire en vert ci-dessous)
- Cet itinéraire sera intégré aux aménagements extérieurs des pièces urbaines de Circes. Côté Beaux-Champs la réservation de gabarit est déjà faite dans la DD3.
- Les vélos rapides bénéficieront de bandes et pistes cyclables le long de l'axe routier. (Itinéraire rapide, voir trait bleu ci-dessous)



ROUTE DE VEYRIER



ROUTE DE VEYRIER – GESTION DE L'INTERSECTION



ROUTE DE VESSY

- Il est convenu d'aménager un itinéraire cyclable le long du bâtiment Salève pour les vélos lents loin de la chaussée circulée par les voitures et les bus. (voir trait vert ci-dessous, les vélos rapide seront sur la chaussée dont la vitesse sera limitée à 30 km/h, voir trait bleu.)

