



Date de dépôt : 24 septembre 2025

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite de Louise Trottet : Quelle est la vision pour le vélo à Genève-Sud ?**

En date du 20 juin 2025, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

La zone « Genève-Sud », qui comprend notamment Veyrier et Troinex, mais aussi Bardonnex, Plan-les-Ouates et Perly Certoux, est caractérisée par une densification significative, notamment au niveau de la zone villas. Cette région fortement résidentielle est également le lieu de forts flux de véhicules à la fois transfrontaliers et locaux en direction du ou depuis le centre-ville, ainsi que les « points chauds » économiques et de mobilité que sont Lancy et Carouge. Ces flux s'opèrent sur des axes fortement congestionnés matin et soir, et pour la plupart dénués d'axes cyclables, dans des communes suburbaines très résidentielles et denses en familles, donc un terreau idéal pour le développement de la pratique cycliste au sens large. De manière concomitante, le nombre de personnes habitant dans cette région se déplaçant à vélo ou souhaitant le faire est en augmentation. Enfin, la loi sur les voies cyclables (LVC) entrée en vigueur en janvier 2023 impose aux cantons de planifier des réseaux cohérents, continus, denses et interconnectés de voies cyclables sur ou proches des axes routiers, avec des standards précis.

Mais, comme mentionné plus haut, les axes cyclables, qui constitueraient une manière simple de réduire l'important trafic individuel motorisé, les nuisances et ralentissements y relatifs, manquent cruellement sur nombre d'axes routiers importants de cette région, par exemple le chemin de Pinchat permettant d'atteindre le rondou de Carouge, la route de Veyrier descendant sur le bureau des autos, ou encore la route d'Annecy rendue

célèbre grâce à la pétition des élèves du collège de Staël, qui demandait – enfin – un axe cyclable sécurisé pour pouvoir aller en cours. On peut rappeler ici la réponse du Conseil d'Etat à ladite pétition, qui proposait une éventuelle amélioration pour la fin de la décennie, voire plutôt d'ici à 2036... Plus inquiétant, le plan d'action des mobilités actives (PAMA) 2024-2028, dont la vision globale reste à saluer, ne mentionne que la passerelle du Bout du Monde dans les axes de Genève-Sud où des changements en faveur du vélo sont imaginés d'ici à 2028.

Une présentation accessible en ligne réalisée par l'office cantonal des transports (OCT) aux communes en date du 24 septembre 2024 mentionne bien des axes cyclables nouveaux dans le cadre du concept de mobilité Genève-Sud, mais sans les détailler géographiquement ni mentionner d'horizon temporel.

Le bus à haut niveau de services (BHNS) qui desservira Veyrier améliorera probablement un peu la congestion routière, mais il ne saurait répondre tout seul à la question de plus en plus urgente du transfert modal dans cette région à l'étalement urbain important, et encore moins au besoin criant d'axes cyclables en direction du centre-ville. La sécurité et l'attractivité pour les cyclistes sont très médiocres sur les axes sus-cités. Les problématiques de bruit et de pollution liés au trafic de transit sont également très importantes, aussi quand on pense à la route du Pas de l'Echelle.

Ma question au Conseil d'Etat est donc la suivante :

Quelle est la vision pour le vélo à Genève-Sud et en particulier pour les axes cyclables mentionnés plus haut, à quelle échéance et avec quel type de gabarits ?

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat de sa réponse.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le secteur de Genève-Sud regroupe 7 communes suisses (Veyrier, Troinex, Bardonnex, Plan-les-Ouates, Perly-Certoux, Carouge et Lancy) ainsi que quatre entités françaises (commune d'Etrembières, communauté de communes du Genevois, préfecture de Saint-Julien-en-Genevois, Annemasse-Agglomération). Ce périmètre s'inscrit dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, qui connaît actuellement une des plus fortes croissances démographiques d'Europe.

L'augmentation prévisible de la demande de déplacements, à différentes échelles, exerce une pression croissante sur les infrastructures existantes. La planification de la mobilité doit donc répondre de manière pragmatique aux besoins de tous les modes de déplacement : transport individuel motorisé, transports collectifs et mobilités actives (piétons et vélos). Le Conseil d'Etat souhaite développer une vision globale, mettant en cohérence les développements urbanistiques et la gestion opérationnelle des mobilités. Cette vision s'accompagne d'une mise en œuvre échelonnée dans le temps, pour garantir durablement une bonne qualité de vie dans le secteur de Genève-Sud et au-delà.

A la suite de l'abandon, en avril 2019, par le Grand Conseil, des liaisons routières dites « L1-L2 » qui visaient à canaliser le trafic motorisé, à désengorger les routes traversant les villages et à libérer de l'espace pour les transports publics et les modes actifs, le Conseil d'Etat a chargé ses offices d'élaborer un nouveau concept multimodal pour le secteur de Genève-Sud, afin de répondre aux problèmes de mobilité identifiés dans cette zone.

Ce concept poursuit plusieurs objectifs : réduire le trafic de transit dans les villages, améliorer la vitesse commerciale des bus et renforcer leur attractivité, promouvoir les mobilités actives, répondre aux besoins actuels et futurs en matière de déplacements, identifier les dysfonctionnements et contraintes propres au secteur et combler les lacunes en matière d'aménagements cyclables (discontinuités, manque de confort et défaut de sécurité).

Cette étude de concept a été menée en étroite collaboration avec nos partenaires suisses et français, afin de garantir des résultats cohérents, partagés et transfrontaliers. Les travaux réalisés dans le secteur de Genève-Sud ont été finalisés en septembre 2024, à la suite d'une évaluation environnementale stratégique, rendue nécessaire au regard des fortes contraintes environnementales propres à ce territoire. La validation de ce concept par l'ensemble des entités politiques permet désormais au canton et à

ses partenaires de déployer les mesures issues de l'étude de manière progressive, en fonction des urgences et des opportunités.

Le réseau projeté pour les mobilités actives, en particulier pour les déplacements du quotidien, s'articule autour de 3 niveaux, conçus pour irriguer de manière cohérente les différentes centralités du canton : axes forts, liaisons principales et liaisons secondaires. Le développement de ces aménagements visera des gabarits confortables, permettant des déplacements sécurisés et attractifs pour les cyclistes. Les gabarits visés sont :

- axes forts : entre 4 m et 5 m pour un aménagement bidirectionnel, entre 2,20 m et 3 m pour un aménagement unidirectionnel;
- liaisons principales : entre 3 m et 4 m pour un aménagement bidirectionnel, entre 1,80 m et 2,50 m pour un aménagement unidirectionnel;
- liaisons secondaires : entre 2.50 m et 3 m pour un aménagement bidirectionnel, entre 1,50 m et 1,80 m pour un aménagement unidirectionnel.

Le territoire de Genève-Sud sera ainsi couvert par 3 axes forts cyclables : le couloir de Veyrier, le couloir de Collonges-sous-Salève, et le couloir de Saint-Julien. Ces axes forts se caractérisent par des aménagements conçus pour donner la priorité aux vélos, offrir une capacité adaptée et attractive, assurer un haut niveau de sécurité et relier les différentes polarités du territoire.

En complément de ces axes forts, un maillage cyclable prévoit une distribution des usagers sur l'ensemble du secteur, grâce à des aménagements continus et sécurisés.

Couloir de Veyrier

Le couloir de Veyrier constituera un axe fort connecté, au sud, à la ViaRhôna et, au nord, à la descente du Val-d'Arve, en longeant la route de Veyrier. La majeure partie de l'itinéraire se retrouve sur l'axe du futur bus à haut niveau de service (BHNS), dont les aménagements sont soit actuellement en chantier, soit en cours d'instruction pour autorisation de construire. Sur cet axe, les cyclistes bénéficieront de pistes cyclables aménagées de part et d'autre de la route.

Dans la descente du Val-d'Arve, le canton a étudié différentes variantes et effectué une pesée des intérêts en faveur de la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle le long de l'Arve. Une étude préliminaire a été lancée au premier trimestre 2025, en vue d'une mise en service en 2032. En complément de cet axe, des liaisons ont été identifiées via le cycle

d'orientation de Pinchat et le chemin de Pinchat. Enfin, la passerelle parallèle au pont de Vessy sera mise en service en 2028.

Le maillage cyclable situé sur les voiries communales sera quant à lui traité dans le cadre d'études communales. A titre d'exemple, la commune de Veyrier a déjà lancé l'étude de son maillage cyclable sur le chemin des Marais, avec pour objectif la création de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée.

Couloir de Collonge-sous-Salève

Le couloir de Collonge-sous-Salève bénéficiera d'un axe fort vélo le long de la route d'Annecy. Le reste du réseau se déclinera en maillage, composé de liaisons principales et secondaires.

Dans le cadre de l'étude du concept multimodal Genève-Sud, la route de Troinex et la route de Saconnex-d'Arve avaient initialement été identifiées comme axes forts, dans l'hypothèse où l'axe de la route d'Annecy aurait dû être abandonné en raison des contraintes environnementales. Aujourd'hui, ces 2 axes sont finalement requalifiés en liaisons principales, conformément aux gabarits définis précédemment. Néanmoins, des actions ciblées restent à prévoir afin de maintenir une vision ambitieuse et d'y améliorer les conditions de déplacement pour les modes actifs.

Quant à la route d'Annecy, une étude préliminaire relative à l'aménagement d'une piste cyclable a été réalisée en 2025. Les propriétaires concernés vont être informés des conclusions lors d'une séance prévue début de l'automne 2025. La mise en service de la piste cyclable est programmée à l'horizon 2032.

Couloir de Saint-Julien

Le couloir de Saint-Julien est étroitement lié aux infrastructures de transports collectifs, notamment au prolongement du tram Genève-Saint-Julien (TGSJ) et à l'intégration de nouvelles voies de bus sur le territoire de Plan-les-Ouates. Deux autorisations de construire, déposées par le canton, permettront la réalisation d'aménagements sur la route de Saint-Julien, entre la route du Camp et le Mail 2000. Les travaux relatifs à la première autorisation de construire seront finalisés après les vacances d'octobre 2025. Les travaux de la seconde autorisation de construire sont prévus à l'été 2026, pour une finalisation au plus tard à l'été 2027.

Par ailleurs, le maillage cyclable sera renforcé en lien avec le développement du quartier des Cherpines et l'amélioration de l'accessibilité à la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPL0).

L'ensemble des itinéraires précités sont conçus en coordination étroite avec la mise en œuvre de la loi fédérale sur les voies cyclables, du 18 mars 2022 (RS 705), tant dans leur logique d'ensemble qu'aux gabarits visés.

A l'échelle cantonale, le réseau cyclable destiné aux déplacements du quotidien, comme à ceux de loisirs, est en cours de planification, en lien avec la révision actuelle du plan directeur cantonal. L'objectif est de disposer d'une vision consolidée d'ici fin 2027, afin de permettre des réalisations progressives ces prochaines années, jusqu'à l'échéance de 2042 fixée par la Confédération.

Les différents itinéraires feront également l'objet d'une attention particulière pour garantir les continuités avec les territoires voisins, dans une logique d'intégration optimale à l'échelle du Grand Genève. Des réflexions seront également menées sur les services associés (jalonnement, stationnement, etc.) dans la même temporalité.

La vision globale des axes cyclables dans le secteur de Genève-Sud devrait être déclinée en grande partie avant 2035. L'objectif reste d'équiper progressivement l'entier des axes forts et du maillage cyclable, en tenant compte à la fois des besoins de mobilité, des contraintes environnementales et des cohérences territoriales.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Thierry APOTHÉLOZ