LOI CLIMAT URBAIN

L1.07 - LAVMT






ANNEXE : GLOSSAIRE TECHNIQUE ET RÈGLES DE CALCULS

30 JUIN 2026

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

SOMMAIRE

1. Introduction 1

1.1 Comparaison état initial / état projet après réalisation 1

1.2 Référence spatiale 1

1.3 Types d'indicateurs suivis 1

1.4 Éviter les doubles comptages 2

1.5 Calcul des linéaires 2

2. Mobilité douce - Surfaces piétonnes 4

2.1 Trottoir 4

2.2 Trottoir traversant 4

2.3 Chemin piéton 5

2.4 Quai bus et tram 5

2.5 Zone piétonne sans dérogation pour les vélos 6

2.6 Interdiction générale de circuler 6

3. Mobilité douce – Surfaces mixtes piétons/cycles 7

3.1 Chemin mixte piétons/cycles 7

3.2 Chemin pour piétons avec "vélos autorisés" 7

3.3 Zone de rencontre 8

3.4 Zone piétonne autorisée aux vélos 8

3.5 Circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles (et aux cyclomoteurs) 9

4. Mobilité douce – Surfaces cyclables 10

4.1 Rue cyclable 10

4.2 Piste cyclable 11

4.3 Bande cyclable confortable 11

4.4 Stationnement vélo 12

5. Transports collectifs – Surfaces de tramway 13

6. Transports collectifs – Surfaces de bus 14

6.1 Voies en site propre bus et BHNS 14
6.2 Voies de bus autorisées aux cycles 14
6.3 Voies de bus autorisées aux taxis 15
7. Surfaces de transport individuel motorisé 16
7.1 Chaussée 16
7.2 Contresens cyclable 17
7.3 Bandes longitudinales 17
7.4 Passage pour piétons et îlot central 18
7.5 Voie bus et tram en mixité 18
7.6 Stationnement 19
7.7 Sas pour cycliste 19
8. Cas particulier – Aménagements séparés piétons/cycles 20
9. Surfaces végétalisées 21
9.1 Îlots centraux et latéraux végétalisés 21
9.2 Accotements végétalisés 22
9.3 Forêts urbaines 22
9.4 Autres surfaces végétalisées 23
10. Arborisation 24
11. Sources des illustrations 25

1. INTRODUCTION

Le présent glossaire constitue la version de référence utilisée dans le cadre du formulaire informatique de suivi de la LAVMT. Les principes généraux des calculs sont expliqués ci-dessous et détaillés dans le document.

1.1 COMPARAISON ÉTAT INITIAL / ÉTAT PROJET APRÈS RÉALISATION

Les indicateurs sont calculés sur la base de la différence entre :

- l'état existant avant réalisation du projet ;
- l'état projet après réalisation.

1.2 RÉFÉRENCE SPATIALE

Les calculs portent uniquement sur les surfaces comprises dans le périmètre du projet.

1.3 TYPES D'INDICATEURS SUIVIS

Les objectifs de la LAVMT sont suivis au moyen de différents indicateurs exprimés selon la nature des aménagements :

- des surfaces (m²) pour les aménagements de mobilité, les transports collectifs, la canopée et les surfaces végétalisées ;
- des linéaires (ml) pour les aménagements de mobilité durable (infrastructures cyclables, tramways et BHNS) ;
- des nombres d'arbres pour le suivi de l'arborisation.

Les données renseignées correspondent aux créations ou suppressions générées par le projet, déterminées par comparaison entre l'état initial et l'état projet après réalisation.

Le tableau ci-après présente les indicateurs à renseigner pour chaque catégorie d'aménagement.

Catégorie	Surface	Linéaire	Nombre	Comptabilisé LAVMT
Piéton	Oui	Non	-	Oui
Mixte piéton/cycle	Oui	Oui (cycle)	-	Oui
Cycle	Oui	Oui	-	Oui
Tramway	Oui	Oui	-	Oui
Bus	Oui	Non	-	Oui
BHNS	Oui	Oui	-	Oui
Végétalisation	Oui	Non	-	Oui
TIM	Oui	Non	-	Non
Arbre abattu	Non	Non	Oui	Non
Arbre avec valeur compensatoire	Non	Non	Oui	Non
Arbre supplémentaire	Non	Non	Oui	Oui

Cette vue d'ensemble constitue un outil de référence rapide. Pour les définitions détaillées, les règles d'affectation et les méthodes de calcul, il convient de se référer aux chapitres thématiques du présent glossaire.

1.4 ÉVITER LES DOUBLES COMPTAGES

Un même aménagement ne doit être comptabilisé qu'une seule fois dans la catégorie correspondante.

1.5 CALCUL DES LINÉAIRES

Certains indicateurs suivis dans le cadre de la LAVMT sont exprimés en linéaires (ml). Les règles de calcul varient selon le type d'infrastructure concernée.

Pour les aménagements cyclables, les linéaires sont comptabilisés par sens de circulation. Ainsi, une piste cyclable bidirectionnelle de 100 m correspond à 200 m linéaires.

Pour les infrastructures de transports collectifs structurantes (tramway et BHNS), les linéaires sont comptabilisés selon la longueur du tracé aménagé, indépendamment du nombre de voies ou du sens de circulation. Ainsi, un tronçon de 100 m exploité dans les deux sens est comptabilisé comme 100 m linéaires.

Le tableau ci-après récapitule les règles applicables à chaque catégorie d'infrastructure.

Infrastructure	Méthode
Cycles	Comptabilisation par sens de circulation
Tramway	Longueur du tracé
BHNS	Longueur du tracé

2. MOBILITÉ DOUCE - SURFACES PIÉTONNES

Les surfaces piétonnes correspondent aux espaces où l'aire de circulation est uniquement dédiée aux piétons.

Important : Les surfaces piétonnes sont comptabilisées en surface (m²). Aucun linéaire n'est associé à cette catégorie dans le cadre du suivi de la LAVMT.

2.1 TROTTOIR

Le trottoir est un espace réservé aux piétons, physiquement séparé de la chaussée. La surface à comptabiliser comprend l'espace de circulation piétonne ainsi que les bordures directement associées à l'aménagement.



Figure 1 – Exemple de trottoir

Affectation surface : 100 % piéton

2.2 TROTTOIR TRAVERSANT

Un trottoir traversant octroie la priorité aux piétons pour traverser la rue. Les trottoirs traversants sont souvent aménagés le long de routes prioritaires.



Figure 2 – Exemple de trottoir traversant

Affectation surface : 100 % piéton

2.3 CHEMIN PIÉTON

Les chemins piétons sont des liaisons réservées aux piétons. Ils peuvent être aménagés de manière indépendante ou être séparés de la chaussée par une bande végétale. Les chemins piétons et les trottoirs n'ont pas besoin d'être signalés, excepté dans les cas où la situation n'est pas claire.





Figure 3 – Exemple de chemin piéton

Affectation surface : 100 % piéton

2.4 QUAI BUS ET TRAM

Les quais de bus et de tramway sont des espaces aménagés pour permettre l'accès aux transports publics. Ils sont comptabilisés comme surfaces piétonnes.



Figure 4 – Exemple de quai

Affectation surface : 100 % piéton

2.5 ZONE PIÉTONNE SANS DÉROGATION POUR LES VÉLOS

La zone piétonne est un régime de circulation donnant la priorité aux personnes se déplaçant à pied. La zone piétonne est délimitée par un panneau d'entrée et de sortie de zone. La surface comptabilisée correspond à l'ancienne chaussée, de façade à façade.





Figure 5 – Exemple de zone piétonne

Affectation surface : 100 % piéton

2.6 INTERDICTION GÉNÉRALE DE CIRCULER

Les espaces faisant l'objet d'une interdiction générale de circuler peuvent être comptabilisés comme surfaces piétonnes lorsqu'ils sont effectivement destinés à l'usage des piétons.

Lorsque la circulation des véhicules reste autorisée (par exemple au moyen d'une plaque complémentaire « Riverains autorisés »), les surfaces concernées sont à comptabiliser comme surfaces de transport individuel motorisé (TIM).





Figure 6 – Exemple d'interdiction générale de circuler

Affectation surface : 100 % piéton (ou 100 % TIM en présence d'une circulation motorisée significative)

3. MOBILITÉ DOUCE – SURFACES MIXTES PIÉTONS/CYCLES

Les surfaces mixtes piétons/cycles correspondent aux espaces où piétons et cyclistes partagent tout ou partie de l'aire de circulation sans séparation physique significative. Ces surfaces contribuent simultanément au développement des mobilités actives.

Important : Les surfaces mixtes piétons/cycles sont comptabilisées en surface (m²) et les longueurs d'aménagements mixtes sont comptabilisées comme des linéaires cycle (cf. chapitre 1.5).

3.1 CHEMIN MIXTE PIÉTONS/CYCLES

Les piétons et les cyclistes partagent une même aire de circulation sans séparation physique ou marquage distinct. Les piétons sont prioritaires et les cyclistes doivent adapter leur comportement en conséquence.



Figure 7 – Exemple de chemin mixte piétons/cycles

Affectation surface : 100 % mixte piétons/cycles

3.2 CHEMIN POUR PIÉTONS AVEC "VÉLOS AUTORISÉS"

Les chemins piétons signalés par une plaque complémentaire « vélos autorisés » peuvent être utilisés par les cyclistes. Les piétons demeurent prioritaires et les cyclistes doivent adapter leur vitesse et leur comportement.



Figure 8 – Exemple de chemin pour piétons avec "vélos autorisés"

Affectation surface : 100 % mixte piétons/cycles

3.3 ZONE DE RENCONTRE

La zone de rencontre est délimitée par un panneau d'entrée et de sortie. La zone de rencontre est un régime de circulation où les piétons bénéficient de la priorité et où la vitesse est limitée à 20 km/h. Elle est délimitée par une signalisation d'entrée et de sortie de zone. La surface à comptabiliser correspond à l'espace public compris entre façades, hors places de stationnement.





Figure 9 – Exemple de zone de rencontre

Affectation surface : 100 % mixte piétons/cycles

3.4 ZONE PIÉTONNE AUTORISÉE AUX VÉLOS

Dans une zone piétonne autorisée aux vélos, les piétons demeurent prioritaires. Les cyclistes peuvent y circuler sous réserve d'adapter leur vitesse et leur comportement. La surface comptabilisée correspond à l'espace public compris entre façades.





Figure 10 – Exemple de zone piétonne autorisée aux vélos

Affectation surface : 100 % mixte piétons/cycles

3.5 CIRCULATION INTERDITE AUX VOITURES AUTOMOBILES, AUX MOTOCYCLES (ET AUX CYCLOMOTEURS)

Les espaces faisant l'objet d'une interdiction de circuler pour les voitures automobiles, motocycles et cyclomoteurs peuvent être comptabilisés comme surfaces mixtes piétons/cycles lorsqu'ils sont principalement destinés aux déplacements à pied et à vélo.

Lorsque l'accès reste autorisé à une part significative du trafic motorisé (par exemple au moyen d'une plaque complémentaire « Riverains autorisés » ou d'autres exceptions importantes), la surface doit être comptabilisée dans la catégorie « transport individuel motorisé (TIM) ».



Figure 11 – Exemple de circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles (et aux cyclomoteurs)

Affectation surface : 100 % mixte piétons/cycles (ou 100 % TIM en présence d'une circulation motorisée significative)

4. MOBILITÉ DOUCE – SURFACES CYCLABLES

Les surfaces cycles correspondent aux espaces dont l'aire de circulation est exclusivement dédiée aux cyclistes.

Important : les aménagements cyclables sont comptabilisés à la fois en surface (m²) et en linéaire (m) dans le cadre du suivi de la LAVMT. Les linéaires sont comptabilisés par sens de circulation (cf. chapitre 1.5).

4.1 RUE CYCLABLE

La rue cyclable est une route située dans une zone 30 où la circulation cycliste est favorisée. À la différence d'une zone 30 km/h habituelle, il est préconisé de déroger à la règle de la priorité de droite pour accorder la priorité à l'axe principal cyclable. L'aménagement peut être accompagné d'un marquage spécifique qui vise à améliorer la perception des cyclistes et la sécurité des déplacements à vélo.

La surface comptabilisée correspond à la chaussée dédiée à la circulation, hors places de stationnement et hors bordures.



Figure 12 – Exemple de rue cyclable

Affectation surface : 100 % cycle

4.2 PISTE CYCLABLE

La piste cyclable est un espace réservé aux cyclistes et séparé physiquement de la chaussée par un aménagement tel qu'une bordure, un terre-plein ou une bande végétalisée. La surface comptabilisée correspond à la surface roulable dédiée aux cycles ainsi qu'aux éléments de séparation directement associés à l'aménagement.





Figure 13 – Exemple de piste cyclable

Affectation surface : 100 % cycle

4.3 BANDE CYCLABLE CONFORTABLE

Une bande cyclable consiste en un marquage au sol délimitant un espace réservé aux cyclistes sur la chaussée. Dans le cadre du suivi de la LAVMT, seules les bandes cyclables répondant aux critères minimaux de confort suivants sont comptabilisées :

- la voie adjacente est ≥ 3 m ;
- la limite de vitesse maximale de la voie adjacente est ≤ 50 km/h ;
- la largeur de la bande cyclable est ≥ 1,5 m.



Figure 14 – Exemple de bande cyclable confortable

Affectation surface : 100 % cycle (ou 100 % TIM si l'un des trois critères n'est pas respecté)

4.4 STATIONNEMENT VÉLO

Les stationnements vélos comprennent les infrastructures destinées au stationnement temporaire ou de longue durée des cycles (arceaux, abris vélos, vélostations, etc.). La surface comptabilisée correspond à l'emprise totale dédiée au stationnement des vélos.

Lorsque l'aménagement est partagé avec des deux-roues motorisés, la surface doit être comptabilisée comme surface de transport individuel motorisé (TIM).



Figure 15 – Exemple de stationnement vélo

Affectation surface : 100 % cycle (ou 100 % TIM en présence d'un stationnement mixte)

5. TRANSPORTS COLLECTIFS – SURFACES DE TRAMWAY

Les surfaces tramway correspondent aux emprises de circulation réservées exclusivement aux tramways, éventuellement partagées avec d'autres transports publics, et séparées physiquement ou visuellement du trafic individuel motorisé.

Important : les surfaces de tramway sont comptabilisées à la fois en surface (m²) et en linéaire (m) dans le cadre du suivi de la LAVMT. Les linéaires correspondent à la longueur du tracé aménagé, indépendamment du nombre de voies (cf. chapitre 1.5).

La surface comptabilisée comprend l'emprise dédiée au tramway (plateforme, rails et marquages éventuels), mais exclut les trottoirs, pistes cyclables et autres aménagements adjacents.



Figure 16 – Exemple de voies de tramway en site propre

Affectation surface : 100 % tramway (ou 100 % TIM lorsque la circulation automobile est autorisée sur la même emprise)

6. TRANSPORTS COLLECTIFS – SURFACES DE BUS

Les surfaces bus correspondent aux voies de circulation réservées aux bus, éventuellement partagées avec les cyclistes ou les taxis, et séparées physiquement ou visuellement du trafic individuel motorisé.

Important : les voies bus classiques sont comptabilisées uniquement en surface (m²). Seules les infrastructures de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) sont également comptabilisées en linéaire (m), selon la longueur du tracé aménagé (cf. chapitre 1.5).

6.1 VOIES EN SITE PROPRE BUS ET BHNS

Les voies en site propre sont des voies réservées aux bus, séparées physiquement ou visuellement du trafic général. Cette séparation permet de garantir une circulation plus régulière et plus performante des transports publics. Le marquage est pris en compte dans la surface comptabilisée, mais pas les bordures délimitant la chaussée des trottoirs ou des aménagements cyclables.



Figure 17 – Exemple de voies de bus en site propre

Affectation surface : 100 % bus

6.2 VOIES DE BUS AUTORISÉES AUX CYCLES

Certaines voies de bus peuvent être ouvertes à la circulation des cycles. Cette autorisation est signalée par une signalisation ou un marquage spécifique. La présence de cycles n'affecte pas la catégorisation de la surface.



Figure 18 – Exemple de voies de bus autorisée aux cycles

Affectation surface : 100 % bus

6.3 VOIES DE BUS AUTORISÉES AUX TAXIS

Certaines voies de bus peuvent être ouvertes à la circulation des taxis. Cette autorisation est indiquée par une signalisation ou un marquage spécifique. La présence de taxis n'affecte pas la catégorisation de la surface.



Figure 19 – Exemple de voies de bus autorisée aux taxis

Affectation surface : 100 % bus

Les voies de circulation mixtes utilisées à la fois par les bus et par le trafic individuel motorisé (TIM) ne sont pas comptabilisées dans le cadre du suivi de la LAVMT.

Seules les voies réservées aux transports publics (avec ou sans accès autorisé aux cycles ou aux taxis) sont prises en compte.

7. SURFACES DE TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ

Les surfaces de transport individuel motorisé (TIM) correspondent aux espaces destinés principalement à la circulation, au stationnement ou à l'exploitation des véhicules motorisés individuels. Elles peuvent ponctuellement être utilisées par d'autres usagers (cycles, transports publics, piétons lors des traversées), mais leur fonction principale demeure liée au trafic motorisé.

Important : les surfaces TIM ne contribuent pas aux objectifs de la LAVMT et ne sont donc pas comptabilisées dans les indicateurs de suivi. Elles sont néanmoins renseignées afin de permettre le calcul des variations de surfaces entre l'état initial et l'état projet.

7.1 CHAUSSÉE

Partie de la route destinée à la circulation des véhicules, comprenant toutes les voies de circulation pour les véhicules. Elle fait partie intégrante de l'infrastructure routière et est délimitée par des bordures, des accotements ou des îlots. Les îlots centraux ou latéraux non végétalisés, les séparateurs de trafic minéralisés ainsi que les surfaces résiduelles imperméabilisées font également partie des surfaces TIM.



Figure 20 – Exemple de chaussée

Affectation surface : 100 % TIM

7.2 CONTRESENS CYCLABLE

Un contresens cyclable (ou double-sens cyclable) est une rue à sens unique, souvent soumise au régime de vitesse 30 km/h, qui est ouverte aux vélos dans les deux sens. Le contresens non matérialisé par une bande cyclable et ne respectant pas les critères définis au chapitre 4.3 (bande cyclable confortable) est considéré comme une surface TIM.



Figure 21 – Exemple de contresens cyclable

Affectation surface : 100 % TIM

7.3 BANDES LONGITUDINALES

Les bandes longitudinales sont des aménagements destinés à améliorer le confort des piétons sur des rues étroites à faible trafic. Elles sont matérialisées par un marquage au sol mais ne comportent pas de séparation physique avec la circulation motorisée. Dans le cadre du suivi de la LAVMT, elles sont considérées comme des surfaces TIM.



Figure 22 – Exemple de bande longitudinale

Affectation surface : 100 % TIM

7.4 PASSAGE POUR PIÉTONS ET ÎLOT CENTRAL

Les passages pour piétons et les îlots de refuge constituent des dispositifs de franchissement de la chaussée mais ne sont pas considérés comme des surfaces piétonnes au sens de la LAVMT.



Figure 23 – Exemple de passage pour piétons et îlot central

Affectation surface : 100 % TIM

7.5 VOIE BUS ET TRAM EN MIXITÉ

Les voies de circulation utilisées simultanément par les transports publics et le trafic individuel motorisé ne sont pas comptabilisées comme surfaces de transports collectifs. Malgré la présence éventuelle d'aménagements de priorité (couloirs préférentiels, feux prioritaires, marquages spécifiques), ces surfaces restent classées en TIM.



Figure 24 – Exemple de chaussée partagée tram + voitures

Affectation surface : 100 % TIM

7.6 STATIONNEMENT

Les espaces de stationnement destinés aux véhicules motorisés sont considérés comme des surfaces TIM, indépendamment de leur revêtement (perméable ou imperméable). Les places de livraison, dépose-minute et autres espaces assimilés au stationnement sont également comptabilisés comme surfaces TIM.



Figure 24 – Exemple de stationnement

Affectation surface : 100 % TIM

7.7 SAS POUR CYCLISTE

Avant les signaux lumineux, des lignes d'arrêt jaunes peuvent être marquées pour signaler des sas pour les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs après les lignes d'arrêt blanches. Bien que destinés à améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections, les sas cyclistes restent intégrés à l'emprise de la chaussée et sont donc comptabilisés comme surfaces TIM.



Figure 25 – Exemple de sas pour cycliste

Affectation surface : 100 % TIM

8. CAS PARTICULIER – AMÉNAGEMENTS SÉPARÉS PIÉTONS/CYCLES

Certains aménagements accueillent simultanément des piétons et des cyclistes sur des espaces distincts mais intégrés à une même emprise. La séparation des aires de circulation est marquée par une bande jaune ou par une bordure franchissable. Chaque catégorie d'usagers est tenue d'utiliser la partie de l'aire de circulation qui lui est attribuée au moyen du symbole correspondant. Le marquage est à attribuer pour moitié aux piétons et pour moitié aux cycles.



Figure 26 – Exemple de chemin piétons/cycles sans partage de l'aire de circulation

Affectation surface : 50 % piéton et 50 % cycle

9. SURFACES VÉGÉTALISÉES

Les données relatives aux surfaces végétalisées concernent uniquement les communes de plus de 10'000 habitantes et habitants.

Les surfaces végétalisées correspondent aux surfaces nouvellement créées ou aménagées dans le cadre du projet et présentant un couvert végétal (arbustes, plantes vivaces, prairies, gazons, etc.).

Seules les surfaces créées ou supprimées par le projet doivent être prises en compte, sur la base de la comparaison entre l'état initial et l'état projet après réalisation.

9.1 ÎLOTS CENTRAUX ET LATÉRAUX VÉGÉTALISÉS

Les îlots sont des espaces délimités situés au centre ou en bordure de chaussée.

Lorsque ces espaces sont aménagés avec de la végétation (prairie, massifs, arbustes), leur surface est comptabilisée comme surface végétalisée.



Figure 27 – Exemple d'îlot central

Affectation surface : 100 % surface végétalisée

9.2 ACCOTEMENTS VÉGÉTALISÉS

Les accotements sont les bandes de terrain situées en bordure de chaussée.

Lorsqu'ils sont aménagés sous forme de surfaces enherbées, de prairies ou de plantations, leur surface est comptabilisée comme surface végétalisée.



Figure 28 – Exemple d'accotements

Affectation surface : 100 % surface végétalisée

9.3 FORÊTS URBAINES

Les forêts urbaines correspondent à des plantations denses composées d'un grand nombre de jeunes arbres sur une surface limitée.

Compte tenu de la difficulté à suivre individuellement chaque plant et de leur évolution différenciée dans le temps, ces aménagements sont comptabilisés uniquement sous forme de surface végétalisée.

Les plants composant une forêt urbaine ne sont donc pas comptabilisés individuellement dans l'indicateur « arbres plantés ».

Dans le formulaire informatique, les forêts urbaines font l'objet d'une catégorie spécifique afin de faciliter leur suivi. Elles sont néanmoins considérées comme des surfaces végétalisées dans le cadre de la LAVMT et ne contribuent pas à l'indicateur relatif au nombre d'arbres plantés.



Figure 29 – Exemple de forêt urbaine

Affectation surface : 100 % surface végétalisée

9.4 AUTRES SURFACES VÉGÉTALISÉES

Sont également comptabilisées comme surfaces végétalisées :

- les parcs et espaces verts ;
- les prairies ;
- les surfaces rudérales ;
- les massifs arbustifs ou floraux ;
- les noues végétalisées ;
- les cours d'école végétalisées ;
- toute autre surface présentant un couvert végétal pérenne.

Affectation surface : 100 % surface végétalisée

Important : Les surfaces végétalisées supprimées dans le cadre d'un projet doivent également être renseignées. L'indicateur correspond à la différence entre les surfaces végétalisées créées et les surfaces végétalisées supprimées.

10.ARBORISATION

Les données relatives à l'arborisation concernent uniquement les communes de plus de 10'000 habitantes et habitants.

Les informations suivantes doivent être renseignées :

- le nombre d'arbres nouvellement plantés par genre et espèce, hors remplacement, reconstitution ou compensation, c'est-à-dire qui ne sont pas en lien avec une valeur compensatoire ;

- le nombre d'arbres abattus ;

- le nombre d'arbres plantés dans le cadre de mesures de remplacement, reconstitution ou compensation, c'est-à-dire qui sont liés à une valeur compensatoire.

Les arbres plantés au titre de valeur compensatoire ne sont pas pris en compte dans l'objectif de plantation fixé par la LAVMT, mais doivent néanmoins être renseignés à des fins de suivi.

La surface de canopée associée aux plantations sera calculée automatiquement par l'outil informatique.

À terme, le calcul de la canopée intégrera également le type de surface sur laquelle les arbres sont implantés afin d'éviter les doubles comptages entre arborisation, végétalisation et autres catégories d'aménagements.

11.SOURCES DES ILLUSTRATIONS

https://www.velokonferenz.ch/fr/publications/visualisations

https://guide-velo.ch

https://fussverkehr.ch

https://www.suva.ch

https://rue-avenir.ch

https://fr.dreamstime.com

https://www.20min.ch

https://www.grand-geneve.org

https://www.geneve.ch

Etat de Genève, OCT & OCGC

Guide signaux OSR

Citec

CONTACT

par courrier électronique :
ocan.climat-urbain@etat.ge.ch

LOI CLIMAT URBAIN (L1.07-LAVMT)

République et canton de Genève

Département du territoire (DT)
Office cantonal de l'agriculture et de la nature (OCAN)

Département de la santé et des mobilités (DSM)
Office cantonal des transports (OCT)
Office cantonal du génie civil (OCGC)

Direction de projet
Marine Bendotti – OCAN
Fabienne Peracino-Rostan – OCT, jusqu'à octobre 2025
Laurent Meiffren – OCT, depuis novembre 2025
Yoann Brethaut – OCGC, jusqu'à février 2026
Patrice Giuliano – OCGC, depuis mars 2026
Renzo Jimenez Herrada – OCGC

Comité directeur
Christine Hislaire Kammermann – DT
Delphine Roethlisberger – DSM
Valentina Hemmeler Maïga – OCAN
Yves Kazemi – OCAN
David Favre – OCT
Christian Gorce – OCGC

Conception et rédaction
Sandrine Veyrat – CSD
Aurélien Fabrègue – TOPOMAT

Page de couverture
Photographe Loris Von Siebenthal