



Voie Verte d'Agglomération Rive droite



Synthèse des Résultats de la démarche de concertation / Novembre 2020

PRÉAMBULE

La voie verte est un itinéraire de mobilité douce et un espace public. Conçue comme une véritable alternative à la voiture et aux deux-roues motorisés, elle offre un itinéraire hors trafic motorisé, sûr et efficace, accessible à tous et connecté à l'ensemble du réseau de transport en commun (gares, arrêts TPG).

Le tronçon de près de 5,5 km entre Vernier, Châtelaine et Satigny-Zimeysa va constituer un élément de liaison fort entre les communes et les quartiers traversés. La voie verte rive droite doit offrir un nouvel axe pour les usager.e.s de la mobilité douce, qu'ils soient adeptes du vélo, de la marche à pied ou d'autres moyens de transport (trottinette, skate, rollers...). Plus encore, elle se veut un nouvel espace public proposant des aménagements et équipements divers pour ses visiteurs d'un jour, comme les touristes et les promeneurs du dimanche, ou pour les utilisateurs de tous les jours, comme les pendulaires et habitant.e.s des quartiers.

L'objectif est d'ouvrir cette infrastructure au public en 2025.

La conception et la réalisation de ce tronçon sont placées sous le pilotage de l'Office de l'urbanisme (Département du territoire), en collaboration avec les Offices cantonaux des transports et du génie civil (Département des infrastructures), la Fondation pour les terrains industriels (FTI) et les communes de Vernier, Meyrin et Satigny.

Une démarche de concertation a accompagné l'élaboration du projet de cette future voie de mobilité douce, en associant les riverain.e.s et futur.e.s usager.e.s. Elle est portée par le service concertation et communication de l'office d'urbanisme, en partenariat avec le service des Interfaces CEVA (ICEVA). Sa mise en œuvre est confiée au bureau Label Vert.

Ce document présente l'ensemble de la démarche de concertation, ses objectifs ainsi que les principaux résultats qui ont alimenté le projet.

CHRONOLOGIE DU PROJET

LA PHASE D'AVANT-PROJET

- Diagnostic territorial fin pour requestionner le tracé
- Explorations et vérifications des contraintes:
 - proximité des voies CFF
 - largeurs disponibles
 - projets liés (à court et long terme)
- Consultation des différents acteur.trice.s public.que.s (données influençant le projet de la voie verte)
- Lancement de la démarche de concertation

LA PHASE DE PROJET D'OUVRAGE

- Précision des éléments définis dans l'avant-projet
- Mise à jour les différents concepts :
 - ajustement et détails du projet plus concrètement dans le but de préparer la dépose d'auto-risations de construire
- Poursuite de la démarche de concertation
 - ateliers associant les habitant.e.s et usager.ère.s sur des secteurs identifiés pour l'aménagement d'espaces publics le long de la VV
 - à l'issue de cette phase, le projet de voie verte et les résultats de la démarche de concertation seront dévoilés lors d'une séance publique en juin 2021.



LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

En mobilisant une approche de concertation à différentes échelles dans le processus de planification de la Voie verte d'agglomération rive droite, les porteur.teuse.s du projet ont souhaité améliorer la qualité, l'adéquation et l'intégration du projet dans son contexte urbain, social et environnemental. La VVA rive droite va constituer un élément de liaison fort entre les communes et les quartiers traversés. Le processus de concertation constitue un outil de rapprochement entre les futur.e.s usagers.ères et participe à l'adhésion au projet sur les plans politique, technique et social. La démarche a également pour objectif de communiquer sur le projet de voie verte et sa notoriété, en amont du démarrage des chantiers.

Sur la base des résultats de ce diagnostic, trois secteurs regroupant des populations et donc des publics.cibles spécifiques ont été identifiés. Chacun de ces secteurs a bénéficié d'une approche de concertation adaptée à ses particularités.

Dans le cadre de cette démarche de concertation les objectifs étaient les suivants :

- Faire émerger les besoins et attentes des habitant.e.s et des usagers.ères dans les périmètres concernés/traversés par la future VVA.
- Associer des publics issus de catégories socio-économiques et générations diverses.
- Améliorer le projet par l'intégration des expériences et propositions des habitant.e.s et usagers.ères
- Constituer une vision commune du projet VVA rive droite (Etat de Genève + population).
- Permettre aux habitant.e.s et usagers.ères de participer au débat démocratique
- Mettre en place un groupe de suivi participatif composé de représentant.e.s d'habitant.e.s, usagers.ères et représentant.e.s de la société civile, qui peut affiner certaines propositions et assurer le suivi de la concertation, en particulier, dans le cadre d'un processus long, comme celui-ci.

LES ÉTAPES DE LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

DÉCEMBRE 2019

Atelier de travail sur le futur tracé de la VV

Public-cible :

- représentant.e.s d'associations de quartier
- représentant.e.s d'associations de mobilités

Objectifs :

- travailler sur différents tracés
- mobiliser les connaissances de chaque participant.e.s (risques, opportunités, besoins, attentes et points d'attention)

21 FÉVRIER AU 5 MARS 2020

Enquête par questionnaire

Disponible en ligne sur la plateforme numérique de participation de l'Etat de Genève participer.ge.ch

Distribution d'un tout-ménage aux habitant.e.s des communes de Genève-ville (secteur Concorde), Meyrin, Satigny et Vernier.

Public-cible :

L'agglomération genevoise et les habitant.e.s des communes de Satigny, Meyrin, Vernier et Genève-ville

Objectifs :

consulter des habitant.e.s des communes qui seront traversées par la future VV et l'ensemble des futur.e.s usager.ère.s de la VV sur les habitudes de mobilité et leurs attentes vis-à-vis de cette nouvelle infrastructure.

AVRIL 2020

Ateliers thématiques

Report en raison de la crise sanitaire Covid19.

10 au 30 JUIN 2020

Relance de l'enquête par questionnaire

Disponible en ligne et par enquête dans l'espace public des communes de Genève-ville (Concorde), Meyrin, Satigny et Vernier

JUIN 2020

Ateliers thématiques destinés aux représentant.e.s d'associations d'usager.ère.s

En guise d'alternative aux ateliers thématiques prévus en avril 2020

Public-cible :

- représentant.e.s d'associations de quartier
- représentant.e.s d'associations de mobilités
- représentant.e.s des entreprises du secteur Zimeysa

Objectifs :

- informer sur l'avancée du projet et des résultats de l'enquête par questionnaire
- travailler sur les enjeux de la VV, les ambiances et qualités attendues ainsi que les connexions physiques à valoriser.

Atelier acteur.trice.s publics

Public-cible :

Directeur.trice.s des services de l'Etat de Genève et représentant.e.s des communes de Satigny, Meyrin et Vernier.

Objectifs :

Initier un travail collectif et dynamique en associant diverses expertises afin de faire émerger une stratégie à l'échelle intercommunale pour la mobilité douce sur la rive droite et développer une vision commune de la voie verte d'agglomération rive droite.

SEPTEMBRE 2020

Balade et atelier cycliste

Public-cible :

- cyclistes
- futur.e.s usager.ère.s de la VV

Objectif :

travailler de manière plus fine avec les cyclistes.e.s sur les questions des aménagements, équipements et connexions par secteur de la Voie verte

Permanence-atelier entreprise Zimeysa

Publics-cibles :

les employé.e.s et représentant.e.s des entreprises du secteur Zimeysa

Objectif :

travailler les questions des aménagements, équipements et connexions sur le secteur de la Zone industrielle Meyrin-Satigny

Balade et atelier riverain.e.s

Public-cible :

- les riverain.e.s des quartiers qui seront traversés par la VV
- les piéton.ne.s

Objectif :

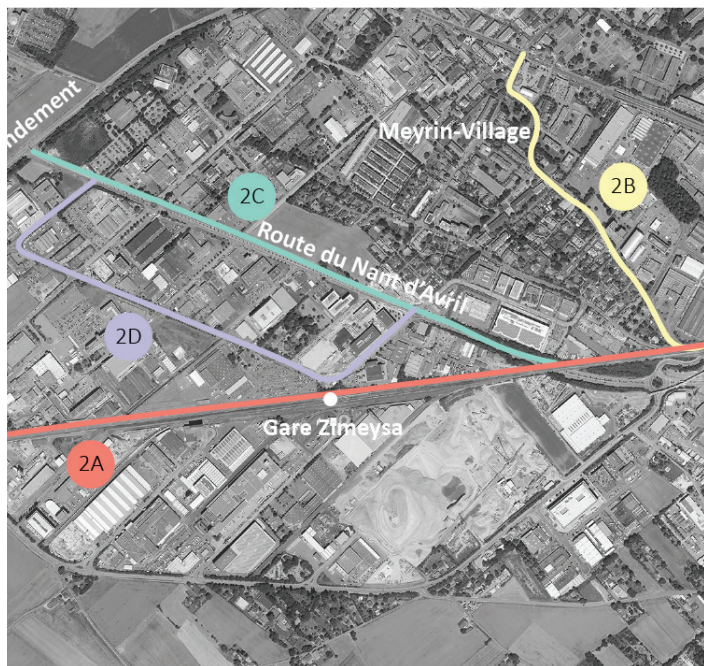
travailler avec les riverain.e.s les questions des aménagements, équipements et connexions par secteur, en particulier les secteurs quartiers

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

ATELIER DE TRAVAIL SUR LE TRACÉ DE LA VV (DÉCEMBRE 2019)

Les éléments suivants issu de l'atelier ont permis d'orienter la définition du tracé :

Secteur Zimeysa



Tronçon le long des voies ferrées 2A

- tracé de promenade
- représente un détour pour les cyclistes s'il n'est pas connecté efficacement à la Zimeysa

Tronçon Grand-puits 2B

- bonne alternative, efficace et sûre, à la route de Meyrin
- permet une mobilité efficace vers le quartier des Vergers, Meyrin centre, le CERN et Saint-Genis

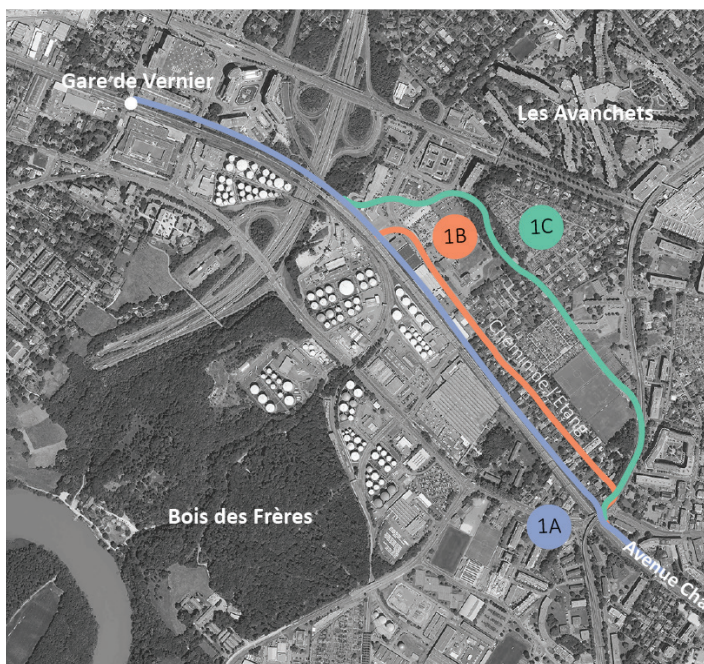
Tronçon Route du Nant d'Avril 2C

- présente les avantages d'être très direct pour les usagers allant ou provenant de Saint-Genis
- bonne desserte de la zone industrielle Zimeysa
- trafic poids lourd important sur ce secteur

Tronçon av. des Bergères 2D

- présente l'avantage d'être en zone de trafic moins dense
- la rue est actuellement un grand parking
- la boucle représente un grand détour pour les cyclistes

Secteur entre le carrefour du Pont de l'Ecu et la Gare de Vernier



Tronçon le long des voies ferrées 1A

- plus direct pour les cyclistes
- un peu monotone
- en site propre
- excellente alternative à la route de Meyrin

Tronçon qui traverse le chemin de l'Etang 1B

- paysage diversifié
- traversée supplémentaire à la hauteur du viaduc de l'Ecu
- largeur généreuse à la hauteur du quartier de l'Etang (en construction)
- conflit avec le futur flux important des transports individuels motorisés issu des bâtiments du quartier de l'Etang

Tronçon à travers le parc des Tritons 1C

- tracé agréable et assimilable à une promenade
- ne constitue pas un itinéraire suffisamment efficace

ENQUÊTE PAR QUESTIONNAIRE (FÉVRIER ET JUIN 2020)

Les éléments suivants ont orienté la phase d'avant-projet :

- Grand intérêt de la population pour le projet de la voie verte
- Fort potentiel de report des usages de la voiture / transport individuel motorisé sur la mobilité douce
- Multiples usages envisagés sur la voie verte. Les usages principaux sont : trajets quotidiens et promenades
- Qualités principales souhaitées : continuité du parcours et préservation/accès au paysage et à la nature
- Principaux équipements et services complémentaires souhaités : accès à l'eau, stationnement des vélos et espaces ombragés
- Éléments qui découragent l'utilisation des modes doux pour les déplacements : conditions météo (froid, pluie, chaleur), le manque de sécurité et d'aménagements
- Infrastructures ou services à relier en priorité : commerces, espaces verts et nature, gares et interfaces de transports publics

ATELIERS REPRÉSENTANT.E.S D'ASSOCIATIONS DE QUARTIER, MOBILITÉ ET ENTREPRISES (JUIN 2020)

Les craintes relatives à la création de la voie verte sont les suivantes :

- Risques liés à la cohabitation des usager.ère.s sur la voie verte (notamment les différences de vitesses entre les usager.ère.s)
- Manque d'articulation entre la voie verte et les autres réseaux cyclistes existants
- Non-continuité du parcours entre les différentes voies vertes
- Tirer les leçons des expériences sur la voie verte rive gauche, p.ex: clarifier les itinéraires, renforcer la signalétique et les aménagements, etc.
- Dans le secteur Zimeysa, crainte de l'impact négatif de la VV sur les activités économiques (accès des camions aux entreprises, livraisons, etc.)

Les opportunités relatives à la création de la VV sont les suivantes :

- Aménager une voie à forte qualité paysagère et environnementale
- Augmenter la qualité de vie des habitant.e.s des quartiers traversés par la VV et des employé.e.s des entreprises localisées à proximité de la VV
- Encourager le report des usages de la voiture / transport individuel motorisé sur la mobilité douce et inciter à la mobilité douce
- Faciliter l'accès à la campagne et aux promenades situées à proximité

Les participant.e.s ont confirmé les résultats de la consultation large et ont précisé les besoins, notamment en les localisant sur le tracé. En somme, les propositions suivantes ont été formulées :

Végétation & Nature

- Aménager des espaces ombragés sur l'ensemble du tracé
- Mettre en valeur les vues sur le paysage
- Aménager la VV pour qu'elle favorise la biodiversité et permette l'observation de la faune et la flore

Mobilité

- Aménager une VV garantissant la sécurité des piéton.ne.s et des cyclistes
- Donner la priorité de la VV sur les autres réseaux motorisés
- Limiter les ruptures de tracé (intersections, feux de signalisation, etc.)

Équipements

- Aménager des zones de pique-nique dans la zone industrielle pour les employé.e.s et dans le secteur des quartiers Concorde et de l'Etang
- Aménager des accès à l'eau (ex. fontaines) le long du tracé
- Aménager des éléments didactiques le long du tracé (panneaux d'information, etc.)
- Adapter l'éclairage en fonction des secteurs traversés (zone industrielle éclairée en début de soirée pour les employé.e.s et pour les habitant.e.s du quartier Concorde)
- Aménager des stations de réparation de vélos le long du tracé
- Aménager des espaces pour faire des pauses, arrêts, interfaces

Signalisation & connexions

- Faire une signalisation qui prend plusieurs formes (panneau, couleur, revêtement, aménagements) sur l'ensemble du tracé mais adaptée aux contextes que la VV traverse (zones d'habitations, zone industrielle, etc.)
- Relier la VV avec la partie sud de la Zimeysa

DE QUELLE MANIÈRE LES APPORTS DE LA CONCERTATION ONT-ILS ÉTÉ INTÉGRÉS À L'AVANT-PROJET DE VOIE VERTE ?

Grâce à un travail conjoint au sein du groupement de professionnels chargés du projet et grâce à la participation active à l'ensemble des ateliers des architectes-paysagistes, l'ensemble des échanges issus de la concertation a orienté le travail de ces derniers. L'ensemble des propositions issues de la consultation large et des ateliers de juin a été intégré à l'avant-projet. Les résultats issus des ateliers d'automne 2020 constituent des éléments plus précis qui ne sont pas intégrés à cette étape d'avant-projet. Ils ont été répertoriés dans une feuille de route et seront traités dans le cadre de la phase suivante de projet, dite phase PRO. Le développement du projet de la voie verte sur certains secteurs sera l'occasion d'organiser de nouveaux ateliers de travail avec les usagers concernés.

L'analyse d'usages menée sur la **voie verte rive gauche** a permis d'identifier les propositions suivantes :

- Clarifier les itinéraires (éviter les croisements avec rues et routes par exemple)
- Renforcer la signalétique
- Améliorer la gestion des espaces
- Renforcer les aménagements et les services le long du tracé
- Clarifier le marquage au sol et renforcer les informations sur les règles d'usage de la voie verte.

Les propositions issues de l'ensemble de la démarche et leur intégration à l'avant-projet ont été classées par thématiques et décrites ci-dessous.

VÉGÉTATION & NATURE

- Des **principes de végétalisation** et **valorisation paysagère** sont définis dans l'avant-projet et tous les secteurs de la voie verte sont accompagnés d'un concept paysager qui prévoit soit des arbres, des zones de prairies, des aires de délasserment ou des espaces de nature préservés.
- **Les contraintes de plantations** liées aux CFF. Il est impossible de planter aux abords des voies de chemin de fer
Dans le secteur du chemin du Croissant ainsi qu'entre la gare Zimeysa et l'extrémité ouest du tracé, la voie verte longera les voies ferrées, si bien que les plantations n'y seront pas possibles. Un traitement particulier permettra de valoriser les vues sur le paysage, notamment sur le Salève et le Jura.
- **Les espaces ombragés** sont prévus sur l'ensemble du tracé dans l'avant-projet (emplacements précisés et définis dans la phase de projet d'ouvrage)
Le long du chemin de l'Etang et dans les petits parcs dans le secteur Zimeysa notamment.

PARCOURS HORS TRAFIC ET CONTINU DE LA VV

- A long terme et dans sa définition, une voie verte est en **site propre**, c'est-à-dire séparée du trafic routier.
La construction de la voie verte rive droite se faisant en plusieurs étapes, elle ne répondra pas, à court terme à ce critère sur l'ensemble de son tracé, cependant elle le sera une fois sa mise en service totale réalisée.
- **La largeur de la voie verte.** Lorsque cela est possible (maîtrise du foncier) la VV offrira des gabarits compris en moyenne entre 5 et 6m de largeur et jusqu'à 8m par endroit. Dans certains secteurs particulièrement contraints, un gabarit minimum de 3,5m sera garanti, comme aux croisements ponctuels à la sortie des gares de Meyrin et de Zimeysa. Toutefois, l'ensemble des gabarits présentés dans l'avant-projet devra être validé en phase projet d'ouvrage.

SIGNALISATION SUR LA VV

- La forme et l'emplacement de la **signalisation** et **l'éclairage** ont été retenus mais seront développés dans la phase de projet d'ouvrage.
- **La séparation des flux** est un élément à clarifier lors de la phase projet d'ouvrage également, bien que l'avant-projet définisse déjà que la gestion des flux se fera au cas par cas, selon les secteurs.
Par ailleurs, l'avant-projet propose d'insérer des éléments de mobilier ou des plantations sur la VV afin de « casser » la linéarité et de diminuer les vitesses. Parallèlement, la création d'alternatives pour diminuer les vitesses sur la VV, comme l'aménagement d'une vélo route sur la route de Meyrin, viendra appuyer cette volonté.

ÉQUIPEMENTS LE LONG DE LA VV

- **L'accès à l'eau** est prévu dans l'avant-projet sur l'ensemble du tracé
- **Les stationnements vélos** ainsi que **les stations de réparation** ont également été intégrés à l'avant-projet.
Les stationnements vélos sont localisés aux gares de Vernier, Meyrin et Zimeysa ainsi que ponctuellement le long de la VV à proximité des parcs, placettes et entrées/sorties de la VV.
- **Les vélos-stations** et **stations de vélos en libre-service** (VLS), qui ont été demandées lors des ateliers entreprises du secteur Zimeysa notamment, seront étudiées plus finement en phase projet d'ouvrage.
- **Le mobilier urbain** (bancs, etc.), l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et les aménagements ludiques pour les enfants sont prévus sur l'ensemble du tracé (emplacements précisés et définis dans la phase projet d'ouvrage)
La démarche de concertation se poursuivant sur la phase projet, des ateliers permettront de travailler plus en détail les aménagements des placettes situées dans les secteurs des quartiers, tels que Concorde et de l'Etang, en associant les habitant.e.s de ces quartiers.

CONNEXION DE LA VV

- **La promenade et la mise en réseau des cheminements pédestres** constituait un enjeu important. Dans cette perspective, l'avant-projet définit que la voie verte sera reliée à un grand nombre de promenades existantes ;
le Bois des Frères par le quartier Concorde et par la gare de Vernier, le parc des Tritons par le quartier de l'Etang, le Nant d'avril par la route de Satigny, et un accès à la campagne de Mategnin par le chemin de Plantin par exemple.
- La connexion au Lignon n'a quant à elle pas été intégrée à l'avant-projet puisqu'elle concerne un périmètre trop éloigné. Ce quartier sera cependant indiqué à travers la signalétique de la voie verte
- **Les commerces**, élément à relier en priorité selon 29,6 % des répondant.e.s à l'enquête par questionnaire.
Les futurs commerces du nouveau quartier de l'Etang, les centres commerciaux de Blandonnet et Châtelaine ainsi que les commerces présents dans l'Atrium Park à la gare Zimeysa par exemple seront connectés à la VV.
- En plus de la connexion avec les gares de Vernier, Meyrin et Zimeysa, l'avant-projet définit également **une connexion avec les interfaces de transports publics** tels que le futur arrêt de bus devant le Centre Culturel de Châtelaine, Châtelaine, Bois-des-Frères, De-Sauvage, les futurs arrêts de bus dans le quartier de l'Etang, Renfile, Blandonnet, Croisette, P+R Gare de Meyrin, Moulières, Zimeysa-Ouest.

LES ZONES DE PIQUE-NIQUE ET AIRES DE DÉLASSEMENT

- **Des zones de pique-nique** à la hauteur de la boulangerie Pouly dans la Zimeysa et sur le chemin Adrien-Stoessel et Champ Prévost sont prévus dans l'avant-projet.
- **Les aires dites de délasserment** qui correspondent à des espaces publics de dimensions variables sont prévus dans le secteur Zimeysa mais également sur l'ensemble du tracé. Ces mêmes espaces permettront la présence de foodtrucks ou buvettes participant à l'animation du secteur les midis de la semaine pour les employé.e.s, par exemple.

COMMUNICATION

Un enjeu important est le **travail de sensibilisation des comportements à adopter** par le biais d'une campagne de communication selon les participant.e.s à la démarche de concertation. Ces éléments ont retenu l'attention de l'Office de l'urbanisme et ce travail a démarré avec la mise en ligne [d'une charte des bonnes pratiques](#) sur les voies vertes du canton. Une réflexion plus large sur une campagne de communication et un travail sur la signalisation va se poursuivre en phase projet pour la voie verte rive droite. Les multiples usages envisagés sont l'un des défis de l'aménagement de cette voie verte pour favoriser une bonne cohabitation entre usager.ère.s et garantir son succès.

PARTICIPER.GE.CH

L'ensemble des informations relatives au projet et à la démarche de concertation sont disponibles sur la plateforme numérique de participation de l'Etat de Genève participer.ge.ch.