



# Voie Verte d'Agglomération Rive droite



## Atelier entreprises de la Zimeysa/secteur 3

10 novembre 2022 / Compte-rendu

## Table des matières

---

1	Introduction .....	3
1.1	La voie verte d'agglomération.....	3
1.2	Contexte .....	3
2	Atelier entreprises - secteur 3 .....	4
2.1	Objectifs.....	4
2.2	Périmètre de la concertation .....	4
2.3	Déroulement.....	5
2.4	Public.....	5
3	Résultats .....	6
3.1	Equipements .....	6
3.1.1	Forces du territoire en termes d'équipements .....	6
3.1.2	Faiblesses du territoire en termes d'équipements.....	6
3.1.3	Propositions pour améliorer les équipements dans la Zimeysa .....	7
3.2	Réseau de mobilité douce.....	7
3.2.1	Forces du réseau de mobilité .....	7
3.2.2	Faiblesses du réseau de mobilité .....	8
3.2.3	Propositions pour améliorer le réseau de mobilité .....	8
4	Synthèse .....	9
	Objectifs liés directement ou indirectement à la Voie verte rive droite .....	9
	Objectifs relevant de coordinations au-delà du périmètre de projet.....	10
5	Prochaines étapes.....	10

# 1 Introduction

## 1.1 La voie verte d'agglomération

La voie verte d'agglomération est une mesure du projet d'agglomération franco-valdo-genevois qui s'étendra sur 22 kilomètres entre Annemasse et Saint-Genis-Pouilly. Un premier tronçon entre Annemasse et la gare des Eaux-Vives a été inauguré en 2018. Son déploiement sur la rive droite du canton se poursuit, et les 5,5 km entre Vernier-Châtelaine et Satigny-Zimeysa sont aujourd'hui en cours de conception.

L'objectif est d'ouvrir cette infrastructure au public entre 2025 et 2026. Le Canton pilote ce projet, en collaboration étroite avec les communes de Vernier, Meyrin et Satigny, ainsi qu'avec la Fondation pour les terrains industriels (FTI).

## 1.2 Contexte

La deuxième étape de la démarche de concertation sur la Voie verte d'agglomération rive droite se poursuit durant la phase projet d'ouvrage (SIA 32). Durant cette phase, différents dispositifs de concertation ont été déployés :

- Des installations temporaires le long du tracé de la Voie verte ont été installées du 23 septembre au 1er novembre 2021 pour faire découvrir le futur tracé aux usagères et usagers et les inviter à participer à un grand questionnaire de concertation
- Un atelier destiné à plusieurs classes de l'école primaire des Ouches a eu lieu le 13 octobre pour recueillir la vision et les attentes des plus jeunes pour la future Voie verte
- Une balade guidée entre l'Etang et Concorde, organisée le 16 octobre, avec près de 80 participants, pour faire découvrir les installations au public, informer sur l'avancement du projet, et permettre aux usagères et usagers de rencontrer l'équipe de conception
- Une journée de concertation grand public, qui a réuni une quarantaine de participantes et participants le 20 novembre, en vue d'approfondir les sujets abordés dans le cadre de la concertation par questionnaire et de la balade-guidée
- Un atelier in situ organisé le 5 mars sur le Chemin de l'Etang, qui a permis aux participantes et participants de découvrir et de discuter les futurs aménagements de ce tronçon, matérialisés par des dispositifs provisoires

Ce large dispositif s'est conclu par un l'atelier pour les personnes travaillant dans la Zimeysa le 10 novembre 2022, objet de la présente synthèse.



La concertation, un travail physique

## 2 Atelier entreprises - secteur 3

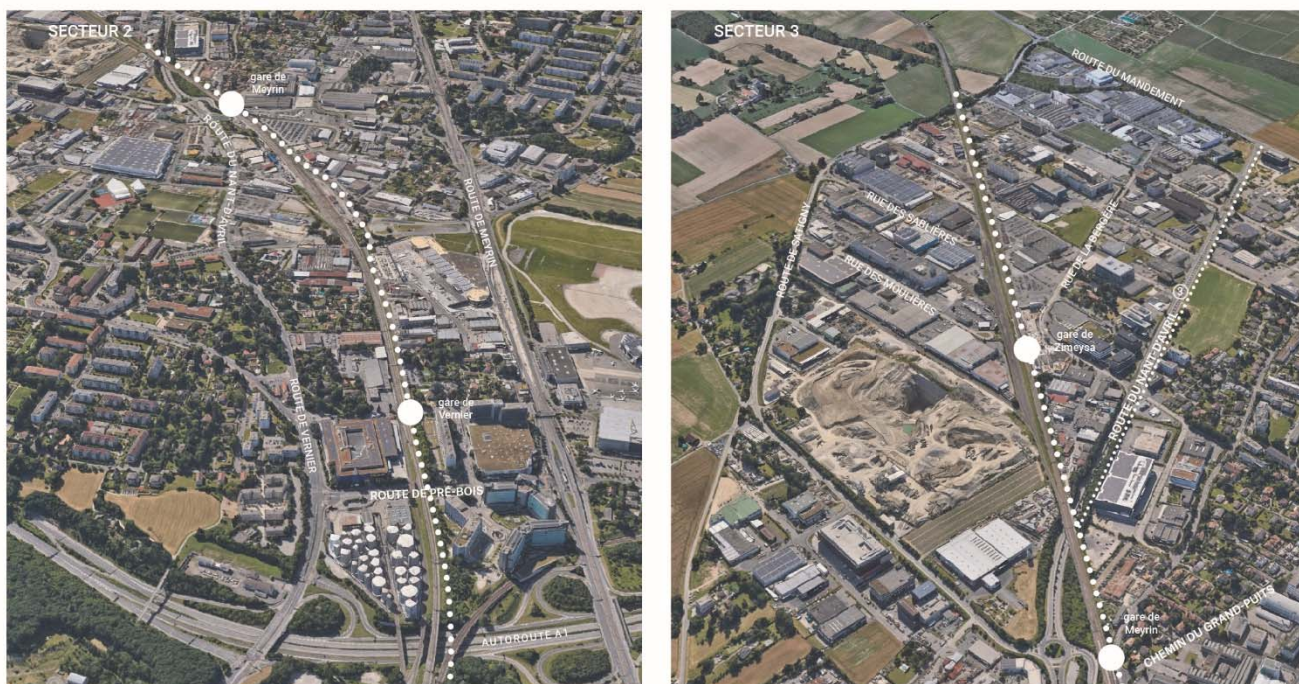
### 2.1 Objectifs

L'atelier du 10 novembre constitue le dernier temps fort de la concertation pour la phase projet d'ouvrage. Il ciblait principalement les entreprises actives dans la Zimeysa, et avait pour principaux objectifs :

- D'associer l'ensemble des parties prenantes et futures usagères et usagers à la démarche de concertation, en particulier les personnes travaillant dans le secteur 3 (secteur Zimeysa, entre la gare de Meyrin et la route de Satigny) de la Voie verte rive droite, ainsi que les associations mobilité, environnement et d'habitants des communes de Meyrin et Satigny.
- D'informer les entreprises et acteurs et actrices de la Zimeysa de l'avancement du projet de voie verte sur ce secteur en particulier, et des projets connexes impactant la zone industrielle
- De récolter des éléments de diagnostics et propositions pour compléter les résultats des ateliers précédents et alimenter le travail de l'équipe de conception jusqu'au dépôt de l'autorisation de construire

### 2.2 Périmètre de la concertation

L'atelier entreprise portait spécifiquement sur le périmètre du secteur 3 de développement du projet de Voie verte d'agglomération rive droite. Ce secteur, situé entre la gare de Meyrin et la route de Satigny, est principalement occupé par la zone industrielle de la Zimeysa, qui connaît un fort développement et accueille un nombre croissant d'entreprises.



Département du Territoire (DT)

Figure 1 : les secteurs 2 et 3 de la VVARD à travers la Zimeysa

## 2.3 Déroulement

L'atelier dédié au secteur 3 s'est déroulé en trois principaux temps. Lors d'un premier temps d'information, le maître d'ouvrage et ses mandataires ont présenté :

- L'avancée du projet de la Voie verte rive droite
- Les contraintes sur le secteur 3 de la Zimeysa
- Les projets connexes (Plan climat, BHNS, Extension de la Voie verte vers Satigny et desserte des trains d'ici 2030)
- L'historique de la démarche de concertation et les résultats du premier atelier "entreprises" réalisé en 2019
- La présentation des plans de mobilité d'entreprise, pour lesquels toutes les informations sont disponibles à cette adresse : <https://www.ge.ch/dossier/transports/mobilite-entreprises/plan-mobilite>

Les personnes présentes ont ensuite pris part à un temps de travail en groupe d'atelier, durant lequel ils et elles ont partagé leurs ressentis sur l'état existant des équipements et du réseau de mobilité douce du secteur Zimeysa, ainsi que des propositions d'amélioration.

Enfin, un troisième et dernier temps a été consacré au partage des réflexions menées en groupe et à la clôture de l'événement. L'atelier se déroulant de 12 à 14h, un buffet a été mis à disposition des participantes et participants durant l'ensemble de l'atelier.

## 2.4 Public

Une quarantaine d'employées et employés, de représentantes et représentants d'association et de groupes d'intérêt ont pris part à l'atelier du 10 novembre.

### Organismes représentés :

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| - Association habitants commune Satigny (AHCSA) | HAU                      |
| - Au bonheur du vin                             | Masé Studios Satigny     |
| - AVMO  | PRO Vélo GE              |
| - AZI   | Rampini Construction     |
| - Boulangerie Oberson                           | Richemont International  |
| - Campus GE Haute Horlogerie                    | Roger Dubuis Manufacture |
| - Cycles-behar                                  | SONEPAR Suisse           |
| - Office cantonal des transports                | SPENO International      |
| - ERI Bancaire SA                               | TCS                      |
| - Escher vins                                   | TECVIA SA                |
| - F. SIMOND TP                                  | Urbaplan                 |
| - Garage CESARE                                 | Vasey architecte         |

### Maîtrise d'ouvrage :

- Caroline Barbisch, cheffe de projet, Office de l'urbanisme du canton de Genève
- Adrien Mutton, chef de projet, Office de l'urbanisme du canton de Genève
- Jonas Tarazi, stagiaire, Office de l'urbanisme du canton de Genève
- Simon Cally, Commune de Satigny
- Plusieurs représentantes de la FTI

### Equipe conceptrice du projet de Voie verte rive droite :

- Sarah Schwyer, apaar
- Nicolas Grandjean, apaar

### Equipe responsable de la démarche de concertation et de son animation :

- Beryl Sepulveda, directrice de projet et facilitatrice, IDEE 21
- Florian Isenmann, facilitateur, IDEE 21
- Valentin Rossel, facilitateur, IDEE 21

## 3 Résultats

---

Répartis en groupes de travail d'une dizaine de personnes, les participants et participantes ont traité deux thématiques : les équipements (comme du mobilier ou autres éléments de service) dans la Zimeysa et l'offre de réseau mode doux actuel, son efficacité, son confort et ses lacunes au regard des besoins actuels et futurs des participantes et participants. Les groupes ont été invités à diagnostiquer les forces et faiblesses actuelles du secteur 3, puis à proposer des pistes de solution en vue d'alimenter le travail de l'équipe de conception.

Durant l'ensemble de l'atelier, les groupes de travail avaient comme support une orthophoto du secteur 3, détaillant les projets de développement territorial connexes à la voie verte et les infrastructures de mobilités existantes et projetées.

### 3.1 Equipements

#### 3.1.1 Forces du territoire en termes d'équipements

Le premier point fort relevé par les participantes et participants concerne la nouvelle gare Zimeysa et son pôle gare, qui contribuent fortement au dynamisme de la zone industrielle. Si le pôle représente aujourd'hui davantage un potentiel à réaliser, certains équipements déjà réalisés, à l'image de l'hôtel et du fitness, apparaissent particulièrement appréciés.

De manière plus générale, l'accessibilité du secteur depuis Genève, ainsi que l'efficacité et la rapidité de la desserte ont été soulignées. Les personnes présentes ont de plus relevé que le nord de la zone industrielle (vers Meyrin) était aisément accessible via le réseau de bus et de tram.

La proximité des espaces naturels (forêts, campagnes) constitue le troisième point fort notable du secteur. Ceux-ci sont utilisés pour la pratique d'activités hors cadre de travail, comme la course à pied, bien qu'il n'existe pas encore d'équipements ou de services dédiés.

Enfin, les commerces de Meyrin, relativement accessibles en voiture, ont été salués, notamment parce qu'ils compensaient l'absence de commerces dans le secteur.

#### 3.1.2 Faiblesses du territoire en termes d'équipements

Le secteur 3 est perçu comme sous-équipé. En effet, les discussions ont relevé l'inégale répartition des équipements sur ce territoire, avec une concentration presque exclusive de ceux-ci vers Meyrin et le secteur d'habitation. Le manque d'équipements est souvent mis en perspective avec le faible nombre d'espaces publics qualitatifs dans la Zimeysa.

Relativement à ces espaces publics, les personnes présentes ont mentionné :

- L'absence d'espaces verts (parcs, jardins, axe de verdure), de zones de respiration ou de détente avec suffisamment d'arbres offrant de l'ombre, qui seraient bienvenus notamment pour les pauses de midi
- L'absence d'espaces de promenade ou encore d'un parcours Vita
- L'absence de points d'eau
- Une mauvaise valorisation des points de vue et des ouvertures sur le grand paysage
- L'absence d'abris contre la pluie
- Un éclairage inégal

En termes d'équipements relatifs à la mobilité, les participantes et participants ont évoqué :

- Le manque de places de stationnement vélo de qualité, permettant notamment d'attacher son vélo de manière sécurisée
- L'absence de signalétique pour les piétons et les vélos et la difficulté à identifier les cheminements disponibles (ex : Plan cyclable de la Zimeysa)
- Des aménagements de mauvaise qualité et non adaptés aux personnes à mobilité réduite : revêtement du sol, trottoirs et détours parfois importants pour se rendre d'un point A à un point B

Enfin, les discussions au sujet des services de proximité ont déploré :

- L'absence de commerces (y compris alimentaires) et de café-terrasses
- La faible offre de restauration à proximité des entreprises pour minimiser les déplacements à midi (food truck, cantine, ...)

### 3.1.3 Propositions pour améliorer les équipements dans la Zimeysa

#### Des équipements pour des espaces publics de qualité :

Les participantes et participant ont témoigné un intérêt marqué pour la création d'espaces de respiration, de détente et de séjour, en souhaitant que ceux-ci soient adaptés pour les pauses de midi et autres moments en dehors des temps de travail. A ce titre, ils et elles ont formulé les propositions suivantes :

- Accroître le nombre d'assises, de bancs et de tables
- Proposer davantage d'espaces végétalisés avec des arbres et des espaces fleuris pour amener plus de fraîcheur et d'ombre durant les saisons chaudes
- Assurer la continuité des espaces végétalisés en dehors du tracé de la Voie verte, pour favoriser la biodiversité et offrir des cheminements de qualités
- Augmenter le nombre de points d'eau
- Favoriser l'implantation de services de restauration et des commerces de proximité (food truck, magasin d'alimentation, ...)
- Aménager des espaces dédiés à la pratique du sport (Parcours vita)
- Améliorer la qualité de l'éclairage public

#### Une amélioration des services et équipements pour la mobilité douce :

- Mettre à disposition des parkings à vélo sécurisés, abrités et en suffisance
- Pourvoir la Zimeysa d'une station de réparation de vélos
- Mettre à disposition des stations de charge pour les vélos électriques
- Mettre en place un service de location de vélos ou de vélos en libre-service
- Informer les usagères et usagers des possibilités de déplacements en mobilité douce par la création d'un plan cyclable et piéton (pistes cyclables, cheminements, équipements, temps de trajets, etc.)
- Encourager les entreprises à sensibiliser leurs collaborateurs et collaboratrices aux enjeux de la mobilité douce, et proposer une documentation adaptée dans le cadre des processus d'onboarding.

#### Une adaptation des équipements pour le confort des piétons, les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite :

- Assurer la continuité des cheminements et la densité du maillage viaire pour minimiser les détours
- Aménager des trottoirs larges, réguliers, sécurisés de la route et abaissés aux endroits où l'on peut traverser
- Prévoir un guidage renforcé à proximité des gares et aux passages piétons (détectables) pour les personnes malvoyantes
- Proposer des places de parkings réservées à proximité des points d'intérêt
- Mettre à disposition des équipements d'urgence (secours, alarmes) et suffisamment d'espaces aménagés pour se reposer
- Proposer davantage de WCs publics sur le territoire de la Zimeysa

### 3.2 Réseau de mobilité douce

*Afin de fluidifier la lecture de la synthèse, les remarques et propositions des participantes et participants émises lors de l'étape « équipements » mais portant sur le réseau de mobilité sont traitées dans cette section.*

Les pratiques de mobilité des participantes et participants apparaissent fortement diversifiées. En effet, leurs moyens pour se déplacer varient fortement en fonction de l'heure de la journée, des saisons et du type de déplacement. Ainsi, une part importante des personnes présentes pratique la mobilité combinée, selon les deux scénarii suivants :

1. Utilisation des transports publics (train/bus/tram) pour arriver et partir de la Zimeysa puis marche à pied ou vélo une fois sur place (principalement pour les pauses de midi et accéder aux commerces locaux)
2. Utilisation du Vélo pour arriver et partir de la Zimeysa puis de la voiture ou du vélo une fois sur place (utilisation d'un véhicule d'entreprise pour les pauses de midi et l'accès aux commerces locaux)

Le reste des personnes présentes déclare utiliser leur voiture pour l'intégralité de leurs déplacements.

#### 3.2.1 Forces du réseau de mobilité

Si peu de points positifs ont été mentionnés par les participantes et participants au sujet du réseau de mobilité, ils et elles ont toutefois reconnu :

- L'efficacité des transports publics pour se rendre à la Zimeysa depuis Genève soit en train via la Gare de Zimeysa, soit via le réseau de tram/bus jusqu'à Meyrin village.
- Les pistes cyclables disponibles et les tronçons de mobilité douce encore peu fréquentés
- Le passage sous-voies de la Gare Zimeysa, unique point pour relier le sud de la Zimeysa au reste du secteur.

### 3.2.2 Faiblesses du réseau de mobilité

#### **Emprise et qualité générale des infrastructures routières :**

Durant l'atelier, les personnes présentes ont mentionné à plusieurs reprises la dimension monofonctionnelle (automobile) des infrastructures de la zone, et regrettent à ce sujet :

- Une emprise du domaine routier trop conséquente sur le paysage
- La saturation du réseau à cause du nombre de voitures trop important, surtout aux heures de pointes
- Des routes de qualités très inégales avec des problèmes de sécurité

#### **Réseau de mobilité douce :**

En ce qui concerne la mobilité douce, plusieurs faiblesses ont été mentionnées de la part des participantes et participants :

- Le manque de solutions pour proposer différentes alternatives de déplacements en mobilité douce : intermodalité
- La perméabilité des liaisons piétonnes, des accès aux espaces publics et aux centralités (quartiers vers Meyrin, Sud des voies CFF de la Zimeysa)
- La discontinuité des pistes cyclables et des cheminements piétons
- La qualité des cheminements piétons à proximité du trafic (revêtement et qualité générale des trottoirs)
- L'absence de signalétique pour les pistes cyclables et les cheminements piétons
- L'absence d'axes lents et sécurisés à vélo
- Les cheminements piétons inadaptés pour se promener ou se rendre vers les commerces de proximité

#### **Réseau de transports publics :**

Bien que le réaménagement de la gare de la Zimeysa ait été globalement salué, les personnes présentes ont rapporté les problématiques suivantes concernant l'utilisation des trains et de l'infrastructure :

- La fréquence insuffisante des trains et des bus, notamment tôt le matin
- Des trains bondés aux heures de pointe en raison d'un nombre de rames insuffisant
- Le manque de place pour les vélos dans les trains aux heures de pointe
- Les correspondances peu pratiques avec le réseau français
- Les quais de la gare Zimeysa sous-dimensionnés par rapport à sa fréquentation

### 3.2.3 Propositions pour améliorer le réseau de mobilité

Les participantes et participants ont souligné l'importance de reconnecter et de rendre accessible ce territoire par l'amélioration du réseau de mobilité douce et de transports en commun.

#### **Un territoire à reconnecter et rendre accessible :**

- Améliorer la fréquence des trains
- Fluidifier les correspondances entre trains et bus
- Fluidifier les liaisons vers / depuis la France
- Déployer une signalétique claire (durée des déplacements, différenciation itinéraires piétons et cyclables) et des plans pour rendre visibles les différents cheminements
- Développer des accès secondaires à la Zimeysa en mobilité douce
- Proposer des axes de déplacement rapide pour les cyclistes
- Mettre en valeur la route de Meyrin pour desservir la Zimeysa d'ici à la fin des travaux de la Voie verte

#### **Un réseau interne de mobilité douce à améliorer :**

- Mettre en place des parkings relais à la gare de Zimeysa et aux abords de la Zimeysa
- Diversifier les solutions de mobilité à l'intérieur de la zone par la mise en place de véhicules en libre-service : trottinettes et vélos, vélos électriques...
- Proposer des cheminements adaptés aux différents usages hors Voie verte (marche, vélo)
- Développer des axes de mobilité douce pour reconnecter le sud du secteur, notamment de la Zimeysa à Vernier



## 4 Synthèse

L'atelier du 10 novembre 2022 a permis d'approfondir les besoins et attentes des futurs usagers et usagères du secteur 3 de la Voie verte rive droite.

Si les éléments récoltés traduisent l'insuffisance quantitative et qualitative du réseau de mobilité douce et des équipements actuels, ils s'accompagnent également de nombreuses propositions s'appuyant sur les points forts de cet espace pour faire du secteur 3 un tronçon de mobilité douce structurant, et, par extension, rendre la Zimeysa plus attractive.

De nombreux éléments discutés relèvent toutefois de problématiques transversales propres au secteur Zimeysa dans sa globalité, auxquelles la réalisation de la Voie verte ne pourra répondre qu'en partie. En conséquence, les propositions des personnes présentes ont été synthétisées en 6 grands objectifs, puis réparties entre les objectifs directement reliés directement ou indirectement à la réalisation de la Voie verte, et les objectifs relevant de coordinations à des échelles supérieures.

### **Objectifs liés directement ou indirectement à la Voie verte rive droite**

**Objectif 1** : développer et articuler un réseau d'espaces publics de qualité

Il est attendu des futurs espaces publics du secteur 3 de la Voie verte rive droite qu'ils offrent des espaces de respiration adaptés pour les pauses de midi et autres moments de détente. Les équipements jugés essentiels incluent tables et assises ; végétalisation et ombrage ; points d'eau. Ces espaces seraient idéalement complétés par des infrastructures dédiées aux pratiques sportives.

**Objectif 2** : favoriser la pratique du vélo par des équipements adaptés

Cet objectif porte sur le développement de services dédiés aux vélos et vélos électrique, et inclut la diversification de l'offre de stationnement, la création d'une station de réparation, de station de vélos en libre-service et de bornes de recharge de vélos électriques.

**Objectif 3** : rendre la mobilité douce désirable

Les personnes présentes ont notamment recommandé d'intensifier les encouragements à la mobilité douce, par le déploiement d'une signalétique claire (durée des déplacements, différenciation itinéraires piétons et cyclables) et la mise à disposition de plans et documents sur site et au sein des entreprises. Ils et elles recommandent également de développer davantage de points d'accès au secteur pour les mobilités douces, tout particulièrement au sud en direction de Vernier. Enfin, l'adaptation des cheminements aux différents usages (déplacement rapide, détente et flânerie...) est jugée essentielle, notamment par la création et la signalisation des axes de déplacements rapides complémentaires pour les cyclistes.



## Objectifs relevant de coordinations au-delà du périmètre de projet

**Objectif 4 :** améliorer la qualité des cheminements piétons et le confort pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite dans la Zimeysa

Les personnes présentes proposent de mener une réflexion globale sur les cheminements piétons et la densité du maillage viaire, mais également d'améliorer la qualité des infrastructures piétonnes : trottoirs larges, réguliers, sécurisés vis-à-vis des circulations automobiles abaissés aux endroits où l'on peut traverser. Ces propositions sont complétées par d'autres équipements assurant l'accessibilité du secteur : guidage pour personnes malvoyantes, équipements d'urgence, assises pour se reposer et toilettes publiques.



## Objectif 5 : diminuer la circulation automobile à l'intérieur du secteur

Les personnes présentes regrettent que le secteur 3 reste fortement marqué par l'omniprésence de l'automobile, qui limite les marges de manœuvre pour le développement d'autres formes de mobilité. Ils et elles recommandent à ce titre de réduire la circulation par la création de parkings relais aux abords du secteur, équipés d'une offre de véhicules (trotinettes, vélos et vélos électriques) en libre-service.

## Objectif 6 : améliorer la desserte en transports en commun

Dans la continuité de l'objectif 5, les personnes présentes ont recommandé d'encourager le report modal par une amélioration de l'offre en transports publics. Les propositions formulées ont notamment porté sur la fréquence et le dimensionnement des trains vers la Zimeysa aux heures de pointe et sur la diminution des temps d'attente lors des correspondances avec le réseau de TPG et le réseau SNCF.

## 5 Prochaines étapes

---

La présente synthèse sera transmise aux bureaux en charge de la conception du projet, ainsi qu'à l'ensemble des personnes présentes.

Les résultats de la démarche de concertation pour la phase projet seront présentés au public lors d'un événement de restitution qui aura lieu courant 2023.

Les résultats des précédents ateliers participatifs, les informations sur l'actualité de la démarche et le calendrier des futurs événements demeurent consultables sur

<https://participer.ge.ch/processes/voievertphaseprojet>

