



Atelier **cyclistes** du 5 septembre 2020

Voie Verte d'Agglomération **Rive droite**

Synthèse des résultats

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.ère.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 en associant les riverain.e.s et futur.e.s

usager.ère.s à l'élaboration de cette future voie de mobilité douce. 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.

Trois ateliers destinées aux futur.e.s usager.ère.s et aux entreprises localisées dans les communes traversées par la future voie verte ont eu lieu en automne 2020. Les ateliers thématiques proposés avaient pour objectif de mobiliser un public large. Chaque atelier s'adressait à un public spécifique. L'ensemble des propositions issues des ces ateliers fait l'objet de ce rapport.

En raison de la crise sanitaire, l'intégration de ces propositions dans l'avant-projet de la VV sera restitué sous forme de rapport en ligne en novembre 2020. Le résultat du projet d'ouvrage de voie verte d'agglomération rive droite et de l'ensemble de la démarche de concertation seront présentées lors d'une séance publique de restitution à la fin du printemps 2021.

SYNTHÈSE DE L'ATELIER DESTINÉ AUX CYCLISTES (1/4)

Date	Samedi 5 septembre 2020
Horaire	14h à 17h30, avec collation
Lieu	Départ de la balade à vélo: devant le bâtiment H de la HEAD (<i>av. Châtelaine 7, 1203 Genève</i>) Arrivée de la balade et déroulement de l'atelier: Restaurant Traiteur Châtelaine (<i>Rue Pré-de-la-Fontaine 10, 1242 Satigny</i>)
Participant.e.s	Une trentaine de participant.e.s à la balade et à l'atelier

En raison de la situation sanitaire, le cortège de cycliste initialement prévu a été revu pour donner lieu à une balade cyclistes par petits groupes. L'organisation de l'atelier n'a pas subi de changement majeur, les participant.e.s masqués ont travaillé par petits groupes et la salle a été organisée de manière à permettre le respect des distanciation sociale en vigueur lors de l'atelier.

OBJECTIFS DE L'ATELIER

Les objectifs de la balade et de l'atelier étaient les suivants:

- Découverte du partie du futur tracé de la VV à travers une balade à vélo
- Présentation du projet de la voie verte d'agglomération rive droite (données techniques)
- Présentation de la démarche de concertation de la VVA et des résultats finaux de l'enquête par questionnaire
- Identification des enjeux/objectifs pour une voie verte de mobilité douce de qualité, vivante et attractive, qui répond aux besoins des usager.ère.s.

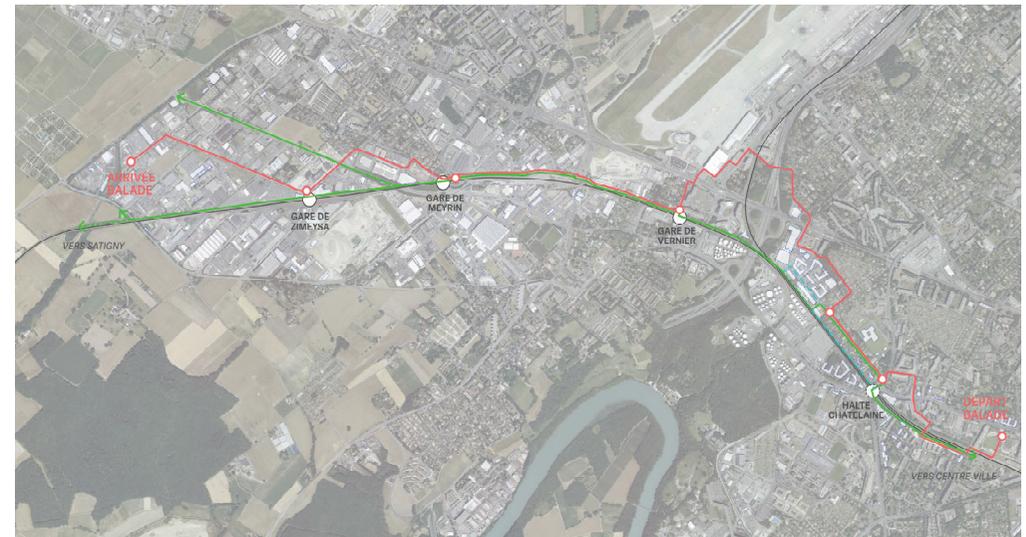
DÉROULEMENT DE LA BALADE

Avant le départ du cortège, Label Vert a accueilli les participant.e.s avec un mot de bienvenue, et a expliqué le déroulement du cortège et les règles de conduite à adopter.

Le cortège a été lancé par des groupes de 10 cyclistes. Chaque groupe a été accompagné par un.e moniteur.trice. Le cortège était suivi par un cargo-mécano pour les éventuelles crevaisons ou autres problèmes techniques.

Le parcours prévu était d'une durée de 45 minutes à vitesse « cortège ». Durant le cortège, l'accompagnant.e a attiré l'attention de ses participant.e.s sur les secteurs traversés, a invité les participant.e.s à faire des observations sur l'itinéraire, les ambiances et les aménagements. Le parcours effectué avait pour objectif de se rapprocher un maximum du futur tracé de la voie verte, bien qu'un grand nombre d'espaces ne soient pas accessibles. Différents arrêts étaient prévus afin d'informer les participant.e.s sur les projets en cours et de les situer par rapport à la future VV. Au terme de la balade, les participant.e.s ont été invité.e.s à s'installer dans la salle du restaurant Traiteur Châtelaine.

PARCOURS DE LA BALADE À VÉLO



SYNTHÈSE DE L'ATELIER DESTINÉ AUX CYCLISTES (2/4)

DÉROULEMENT DE L'ATELIER

L'atelier a été introduit par la présentation du projet de la voie verte d'agglomération rive droite. Le futur tracé, les contraintes techniques liées au contexte foncier et aux divers projets connexes, ont été abordés. La démarche de concertation dans son ensemble et les résultats finaux de l'enquête par questionnaire ont été présentés. A la suite de cette première partie de présentation, la seconde partie de travail et d'échange a débuté.

Les groupes de travail ont traité des thèmes suivants :

- espaces publics et placettes
- connexions, point d'intérêts et liaisons
- signalétique

A la suite des présentations, trois groupes de travail ont été formés. Dans un premier temps, sur la base de leur expérience de la balade à vélo, les participant.e.s ont été invité.e.s à partager leur appréciation des différents espaces traversés, en prenant en compte que de nombreux espaces ne font pas parti du futur tracé de la voie verte rive droite.

LES PARTIES DU TRONÇON PARTICULIÈREMENT APPRÉCIÉES / PAS APPRÉCIÉES

Les participant.e.s s'accordent pour dire que le premier tiers du tronçon, traversant le quartier de Concorde et Châtelaine, est agréable : l'intensité urbaine anime le parcours.

Le pont de l'Ecu représente le passage le plus critique du parcours : sentiment d'insécurité, échelle inhumaine. Les vues sur le Jura dans un sens et le Salève de l'autre offrent toutefois un potentiel non négligeable.

La traversée de la zone villa sur le chemin de l'Etang (quartier Philibert de Sauvage) offre un havre de paix particulièrement appréciable.

Le parcours dans la ZIMEYSA marque enfin une étape dure, aride : peu voire pas d'ombre, un environnement minéral, inanimé, industriel. Globalement, les participant.e.s expriment un décalage entre la représentation qu'ils peuvent se faire d'une voie verte et la réalité du terrain de celle-ci. Le caractère globalement chaotique du trajet est relevé.

MESURES PROPOSÉES POUR RENDRE AGRÉABLE LES PARTIES LES MOINS APPRÉCIÉES

- Végétalisation, en particulier dans la ZIMEYSA
- Mise en valeur des qualités paysagères, vues sur le paysage
- Partage clair des usages entre voie vélo rapide et promenade (à pied comme à vélo)
- Points d'eau
- Food truck, buvettes
- Sécurisation des parties dangereuses

A la suite de cette première partie, les participant.e.s réparti.e.s dans trois groupes ont échangé sur différentes thématiques. Deux groupes de travail ont traité des thématiques signalétique et connexions/points d'intérêts. Les questions suivantes ont permis d'orienter les échanges:

Thématique signalétique/point d'intérêt/connexions de la VV

A quel endroit avez-vous eu de la peine à vous situer ? Quels endroits mériteraient une signalétique importante ? Quels sont les points d'intérêts ? La signalétique doit-elle prendre une forme, si oui laquelle ? (signalétique intuitive ? panneau, marquage au sol, etc.)

A quel endroit la VV doit-elle être connectée et à quoi ?

Thématique espaces publics/placette et sécurité

Quelles seraient les usages à privilégier selon les secteurs ? Où aimeriez-vous faire quoi ? (Relevé des futures places/placettes) A quel endroit ne vous êtes-vous pas senti en complète sécurité ? Qu'est-ce qui vous a fait vous sentir en insécurité ?

Les propositions suivantes ont été formulées:

SIGNALÉTIQUE

De façon générale, une attention particulière à la signalétique est nécessaire dès que l'on s'écarte des voies de chemin de fer. Les participant.e.s proposent d'indiquer dès le départ l'objectif de la voie verte en l'identifiant comme une porte d'entrée, voie d'accès à la campagne :

« En 30mn, vous serez hors de Genève »

« Vous êtes à 30mn de la campagne, du Mandement »...

SYNTHÈSE DE L'ATELIER DESTINÉ AUX CYCLISTES (3/4)

Suggestions d'indications :

- Des indications régulières en distance-temps. (exemple: carte de métro, avec les arrêts comme points d'intérêts et connexions)
- Des panneaux de localisation permettant de se situer par rapport aux environs et points d'intérêts
- Des indications sur les prochaines buvettes, fontaines...
- Un bon référencement dans des applications de géolocalisation, afin de savoir rapidement si l'on s'est écarté du chemin principal

POINTS D'INTÉRÊT MÉRITANT UN EFFORT DE CONNEXION ET DE SIGNALISATION :

- Bois des Frères
- Rhône
- ZIMEYSA : équipements ouverts au public : mur d'escalade, salle de jeux pour enfants, bowling, boulangeries, restaurants...
- Montfleury (jolie route qui ouvre sur la campagne)
- Mandement

Parallèlement, le troisième groupe de travail s'est penché sur les thématiques de la sécurité et des espaces publics. Les éléments suivants ont été proposés:

POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ DES USAGER.ÈRE.S SUR LA VV

Le diagnostic initial effectué en introduction a permis d'identifier les différents problèmes ou situations qui peuvent se produire sur une voie verte. Pour assurer le bon fonctionnement de la voie verte aux intersections avec d'autres infrastructures routières, les participant.e.s suggèrent une vitesse maximale à 20km/h dans ces zones. Par ailleurs, la visibilité des enfants est un élément qui a été mis en avant par les participant.e.s. Les participant.e.s ont également soulevé l'importance des franchissements. Finalement, **un travail de sensibilisation des usager.ère.s permettrait d'introduire les bonnes pratiques et comportements à adopter.**

DES ÉQUIPEMENTS LE LONG DU TRACÉ

L'ensemble des groupe de travail ont traité la question des aménagements et équipements nécessaires le long de la VV, à l'aide de pictogramme autocollant à disposer sur un plan (c.f.

PAGE 7)

Globalement, l'ensemble des participant.e.s souhaitent des aménagements permettant une **intermodalité** de qualité et des **stationnements vélos** localisés autour des gares de Vernier, Meyrin et Zimeysa, mais également à proximité du carrefour du Pont de l'Écu et à l'embranchement

prévu sur la route du Nant-d'Avril.

Un **accès à l'eau** tout le long du tracé est souhaité par les participant.e.s. Des espaces permettant l'activité ponctuelle de foodtrucks pourraient animer et répondre aux besoins des usager.ère.s dans le secteur de la zone industrielle de Zimeysa à proximité des gares. Les **zones pour pique-niquer** ont été localisées par les participant.e.s au bout de la VV en direction de Satigny ainsi que sur le chemin Adrien-Stoessel et sur le chemin de l'Étang.

Enfin, quelques espaces ont été identifiés pour l'installation de jeux. L'ensemble des participant.e.s est d'accord sur l'**importance d'activer des espaces le long du tracé pour le rendre plus vivant et éviter la monotonie.**

Des lieux potentiels ont été identifiés pour accueillir des espaces de détente par exemple à proximité du futur quartier de l'Étang et des gares. Par ailleurs, un certain nombre de **promenades** pourrait être valorisé par une bonne connexion de la VV. Il s'agit du Bois des Frères, du parc des Tritons ainsi que de la boucle du Rhône et du Mandement.

L'embranchement vers la route du Nant-d'Avril, l'espace face à la gare cargo CFF sur le chemin Adrien Stoessel et le chemin de l'Étang ont été identifiés comme des zones potentielles pouvant accueillir des installations sportives.

Globalement, les participant.e.s ont formulé le concept des « oasis » permettant d'avoir des points réguliers (tous les 500m, 1km) avec place, buvette, fontaine, foodtrucks.



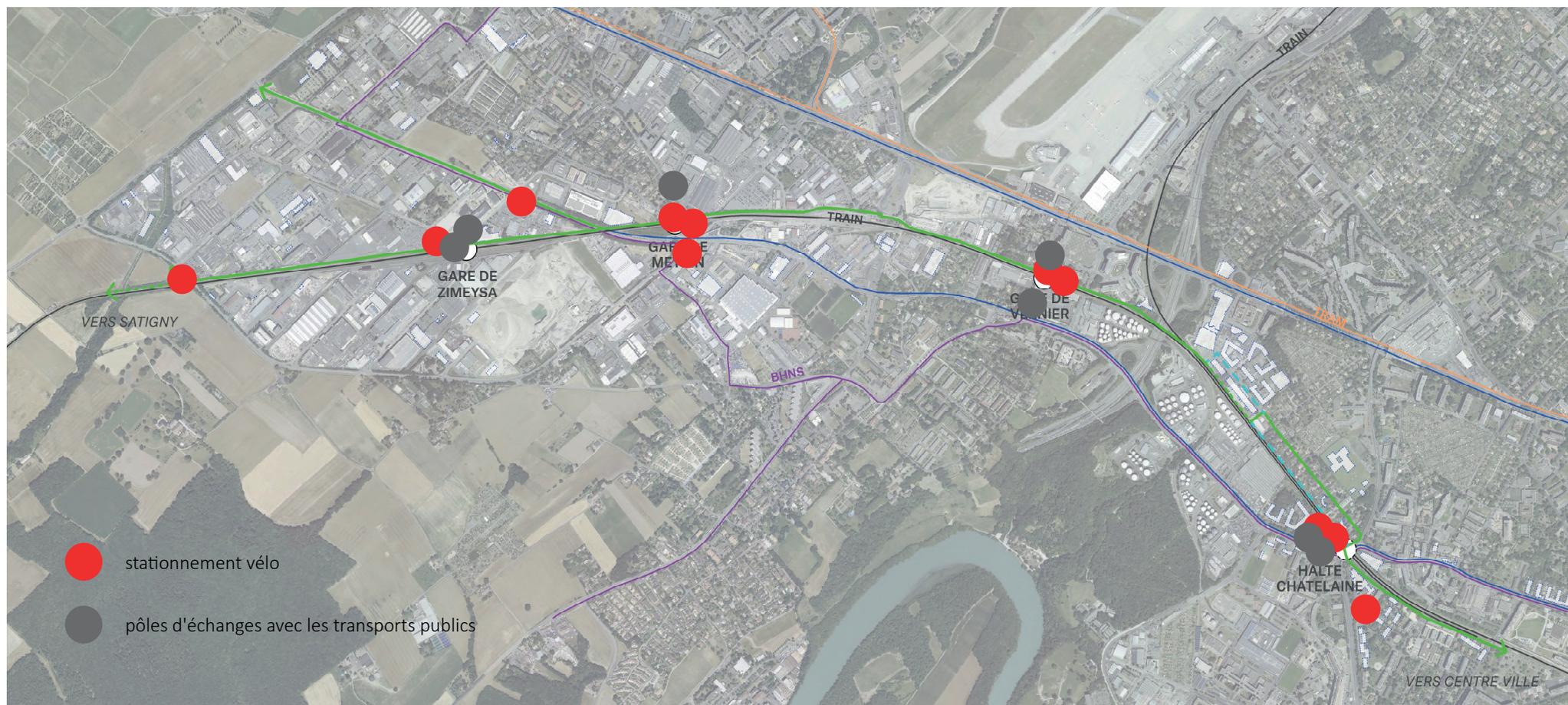
Départ de la balade à vélo devant le bâtiment de la HEAD ©Label Vert



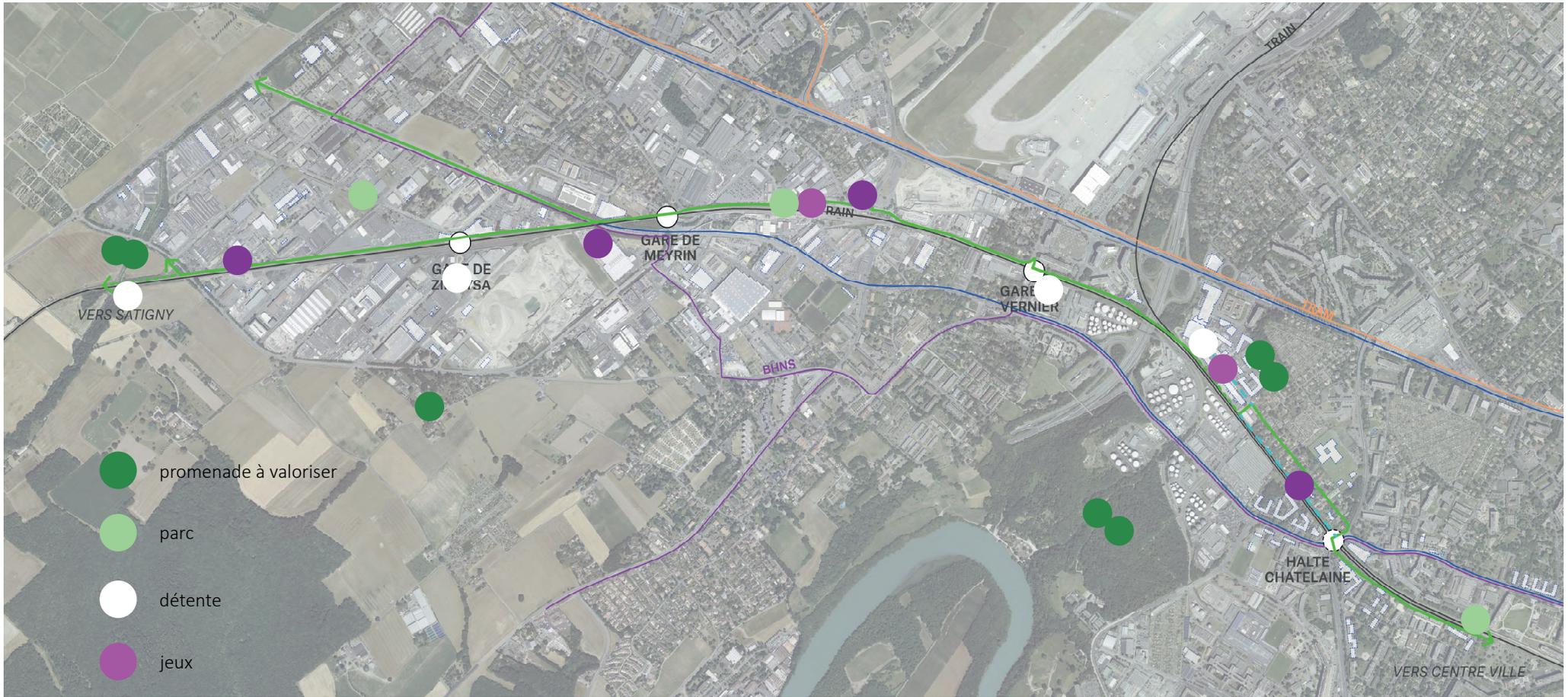
Atelier - travail en groupe au restaurant Traiteur Châtelaine ©Label Vert

SYNTHÈSE DE L'ATELIER DESTINÉ AUX CYCLISTES (4/4)

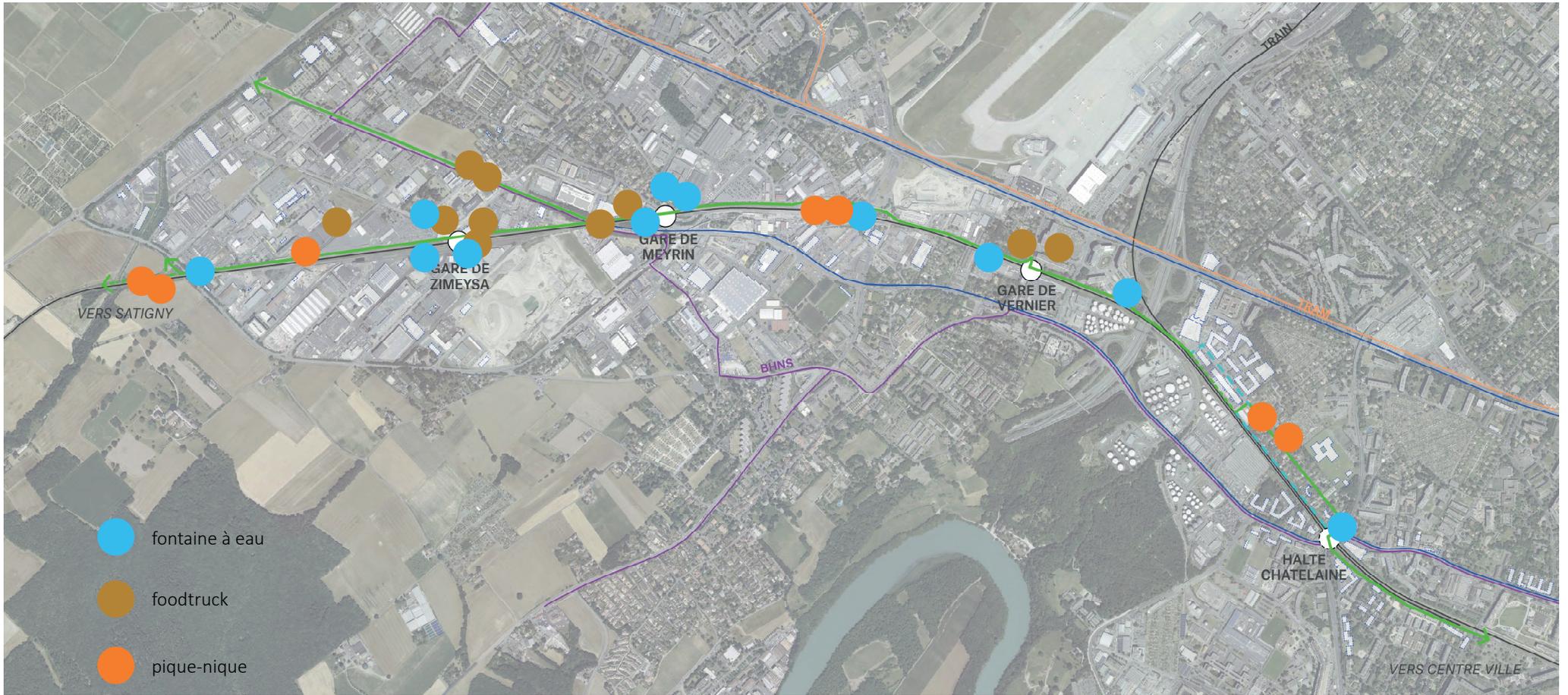
Résultats des propositions de localisation des équipements complémentaires sur la VV par les participant.e.s à l'atelier cyclistes du 5 septembre 2020.



Stationnement & pôles d'échanges avec les transports publics



promenades | espaces verts | détente & jeux



Fontaine à eau | foodtruck | pique-nique