

# **Voie verte**

# **Genève-Sécheron / Versoix**

Synthèse de la démarche de concertation  
Avant-projet

# Sommaire général

- I. Démarches de concertation effectuées durant la phase d'AVP
- II. Synthèse de la première phase de concertation avec les riveraines et riverains (avril-mai 2021)
- III. Synthèse de la deuxième phase de concertation avec les riveraines et riverains (sept.-oct. 2021)
- IV. Compte-rendu du sondage effectué auprès des entreprises et institutions (juin à oct. 2021)
- V. Synthèse des ateliers de partage avec les associations professionnelles et les groupes d'intérêts

# Sommaire général

- I. Démarches de concertation effectuées durant la phase d'AVP
- II. Synthèse de la première phase de concertation avec les riveraines et riverains (avril-mai 2021)
- III. Synthèse de la deuxième phase de concertation avec les riveraines et riverains (sept.-oct. 2021)
- IV. Compte-rendu du sondage effectué auprès des entreprises et institutions (juin à oct. 2021)
- V. Synthèse des ateliers de partage avec les associations professionnelles et les groupes d'intérêts

# I. Démarches de concertation effectuées durant la phase d'AVP

## SERVICES TECHNIQUES COMMUNAUX

- 9 séances du groupe de projet (GP)
- Bilatérales avec les communes (y c. CA)

## COMMISSIONS POLITIQUES

- Groupement des communes rive droite (mars 2021)
- Commission consultative intercommunale (sept. 2021 et mars 2022)

## OFFICES DE L'ETAT

- 1 visite de terrain (mai 2021)
- 2 séances de coordination (mars et novembre 2021)

## ASSOCIATIONS ET GROUPES D'INTÉRÊTS

- 2 ateliers de partage (avril et septembre 2021)

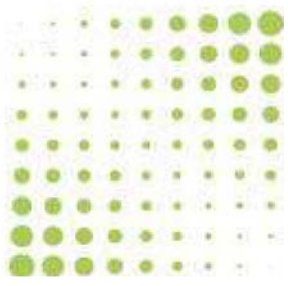
## POPULATION

- 3 balades exploratoires + 1 atelier de restitution
- 2 ateliers (aménagement et identité)
- 1 balade nocturne exploratoire
- 1 sondage auprès des employées et employés des entreprises et institutions



# Sommaire général

- I. Démarches de concertation effectuées durant la phase d'AVP
- II. **Synthèse de la première phase de concertation avec les riveraines et riverains (avril-mai 2021)**
- III. Synthèse de la deuxième phase de concertation avec les riveraines et riverains (sept.-oct. 2021)
- IV. Compte-rendu du sondage effectué auprès des entreprises et institutions (juin à oct. 2021)
- V. Synthèse des ateliers de partage avec les associations professionnelles et les groupes d'intérêts



# **Voie verte Genève-Sécheron / Versoix**

Synthèse de la première phase de concertation avec les riveraines et riverains  
(avril-mai 2021)

# Sommaire

1. « Retour sur les balades sensibles » - Atelier de restitution et de partage du  
20 mai 2021
2. Compte-rendu de l'atelier de partage du 20 mai 2021

# **1. « Retour sur les balades sensibles » - atelier de restitution et de partage du 20 mai 2021**

# Ordre du jour

- Organisation de l'étude (historique, gouvernance, planning, objectifs)
- Rappel sur les balades et synthèses
- Discussion
- Suite des opérations



# Organisation de l'étude – historique

2016 : projet d'amélioration des cheminements existants

2018 : renforcement de l'ambition de la voie verte

2019 : opportunité d'extension de la VV Genève-Sécheron

2020 : étude et réalisation (groupement VVV)



# Organisation de l'étude – groupement de mandataires

## **Paysage, urbanisme, environnement et concertation : urbaplan (pilote du groupement)**

- Chef de projet : Martin Walther
- Chargée d'étude : Joëlle Martin

## **Mobilité : Trafitec**

- Michel et Jean Savary

## **Génie civil : SGI ingénierie**

- Marc-André Mottier (adjoint au pilotage)

## **Géomètre : Ney & Hurni**

## **Géotechnique : De Cérenville**

## **Eclairagiste : Radiance35**

urbaplan

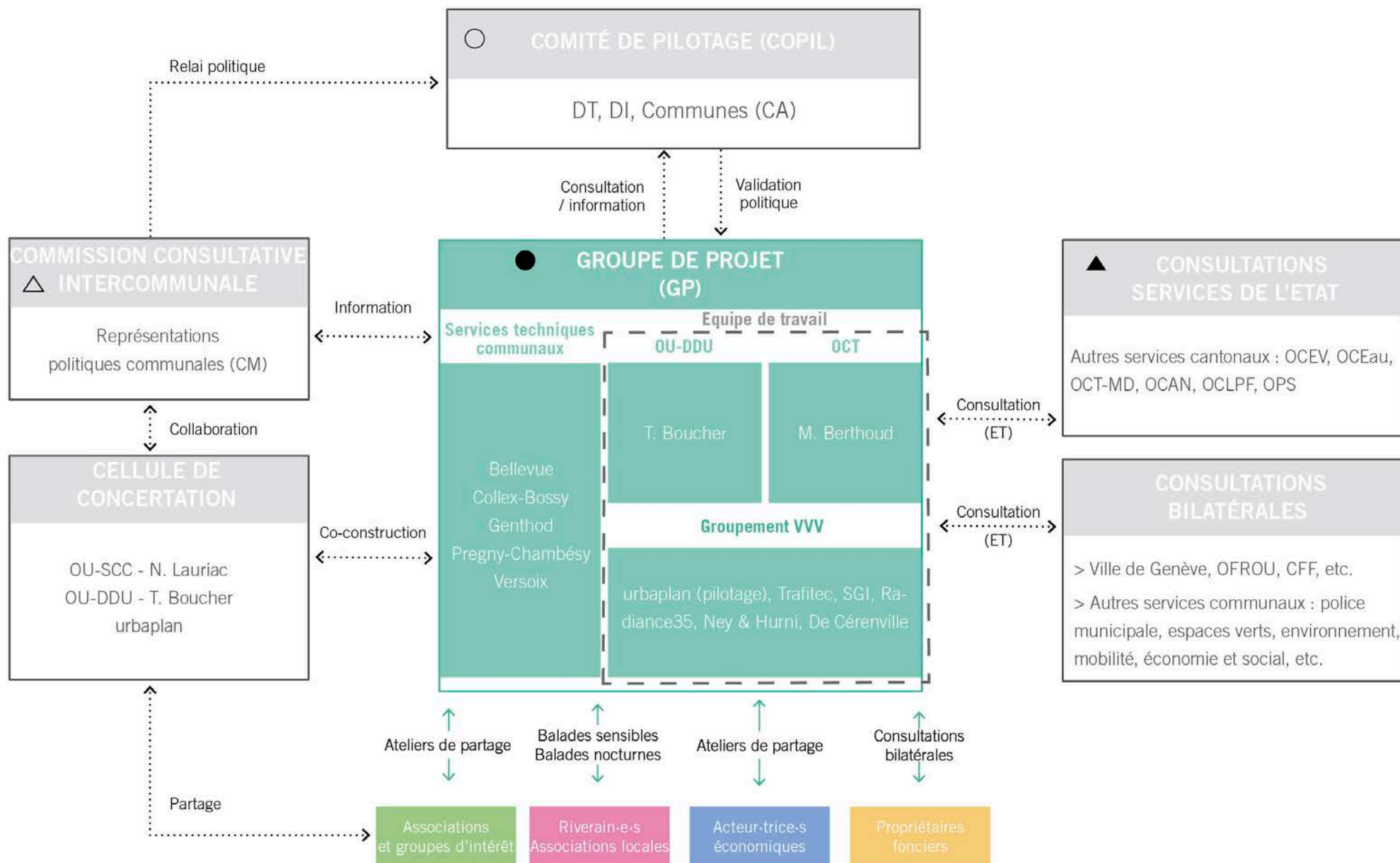
 **Trafitec**  
INGÉNIEURS CONSEILS SA

 **SGI** INGENIERIE S.A.

 **NH**  
GEOMETRES ASSOCIES  
NEY & HURNI SA



# Organisation de l'étude – organigramme

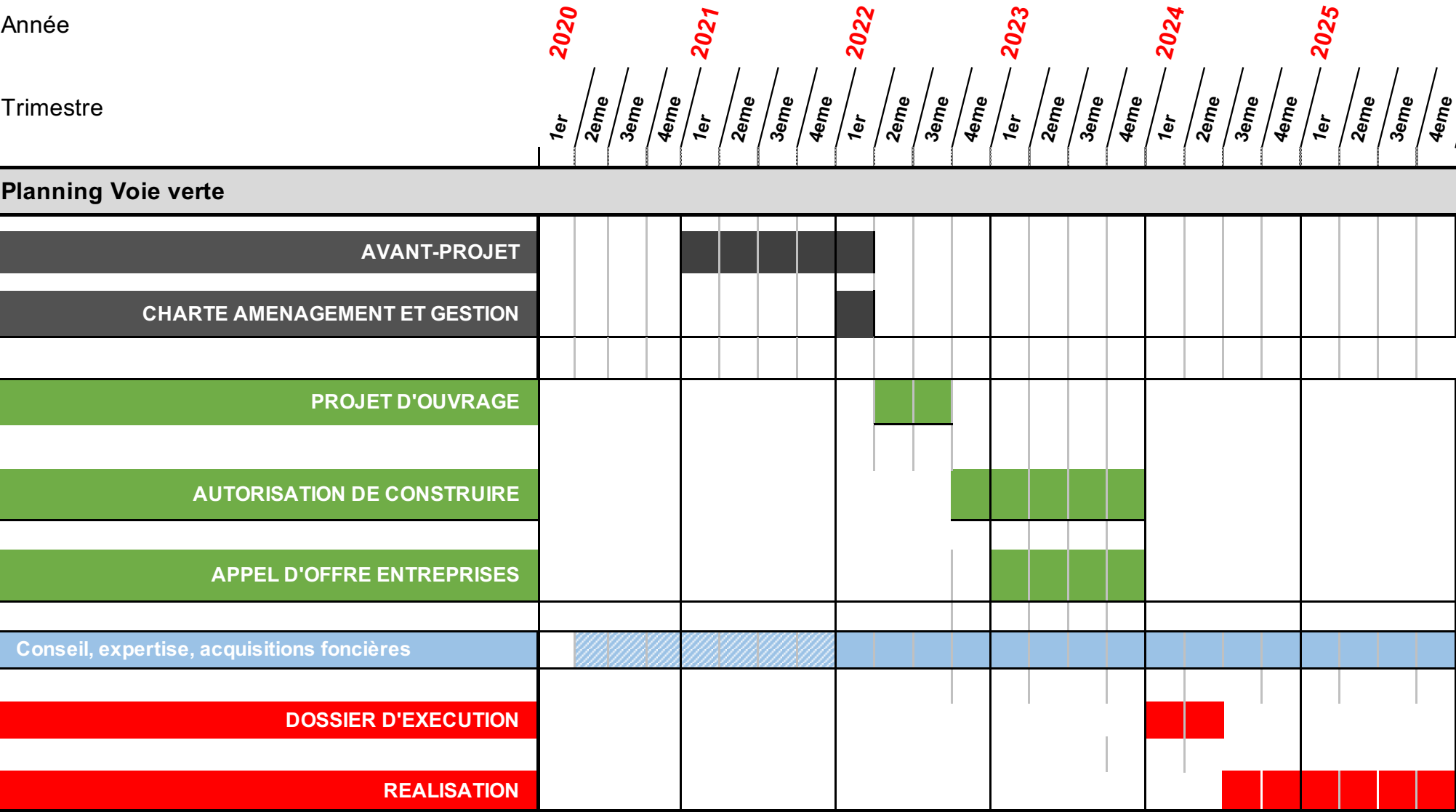




# Organisation de l'étude – planning prévisionnel

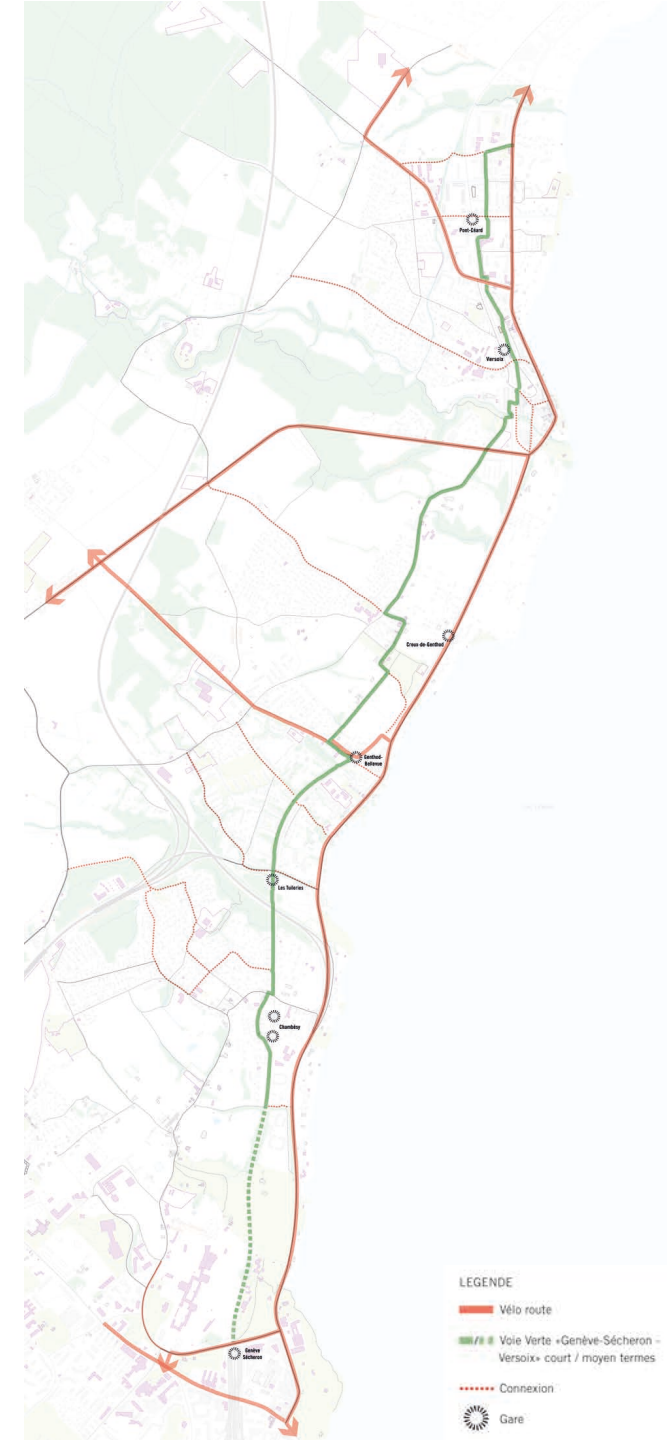
Année

Trimestre



# Objectifs et ambitions

- Constituer l'armature d'un **maillage de mobilité douce**.
- **Améliorer l'accessibilité régionale** (continuité des itinéraires cyclables à l'échelle de la région) **et locale** (répondre aux besoins de déplacements quotidiens).
- Renforcer les **connexions avec les nœuds de transports collectifs** (intermodalité).
- Développer des **espaces publics structurants**.
- Engager et accompagner une évolution vers une **mobilité plus durable**.



# Enjeux

- **Mesures d'ensemble** → intercommunalité, dialogue entre les Communes, construction d'un projet partagé
- **Cohabitation** entre les différent·e·s usager·ère·s → point d'attention majeur sans volonté de séparation systématique des flux mais partage de l'espace
- **Sections mixtes MD / TIM (55%)** → transformation de la voirie existante et besoin de réduction de la vitesse (aménagement, limitation)
- **Maillage** du réseau MD → rabattement sur la VV et complémentarité avec la route de Lausanne / route de Suisse
- Création d'un «**système MD**» → inscription de la VV dans un réseau d'acteur·trice·s liés aux MD, relais d'activités et d'équipements

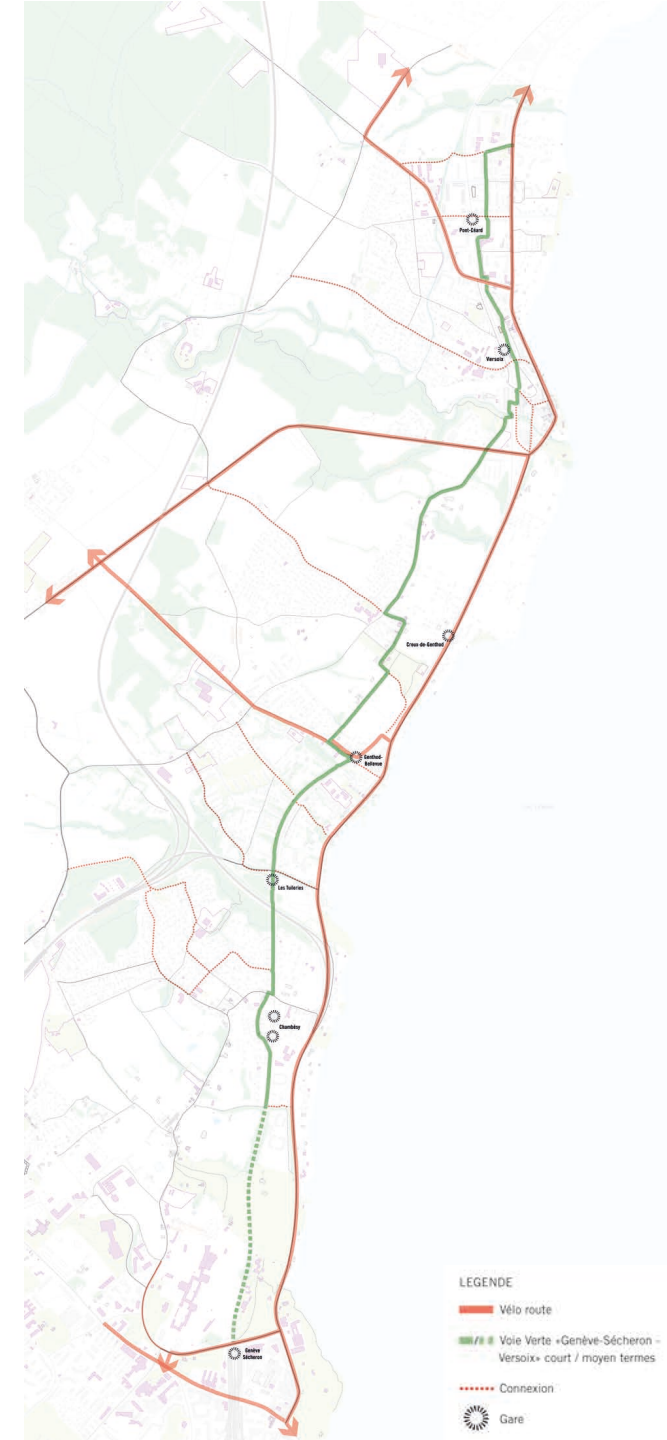
Légende :

- Site propre à créer (15 %)
- Site propre à améliorer (30 %)
- Zone mixte à réaménager (55 %)



# Enjeux (suite)

- **Identité** de la «voie verte» et communication (sondage pour un nom sur [participer.ge](https://participer.ge))
- **Dimension de « loisirs » (pas une vélo route) :**
  - à destination des usager·e·s lent·e·s (piétons, trottinettes, poussettes, vélos lents)
  - ponctuées d'espaces publics / de détente
  - avec une importance accrue portée sur le confort et les ambiances
  - un tracé connectant le territoire, pas forcément le plus direct ou le plus efficace en termes de vitesse de déplacement
  - pas forcément un aménagement «tout bitume», etc.



# Rappel sur les balades et les questions posées

- **3 balades sensibles :**



27 avril, Pregny-Chambésy – Bellevue, 38 participant·e·s (sur 47 inscrit·e·s)



29 avril, Bellevue – Genthod, 19 participant·e·s (sur 43 inscrit·e·s)



4 mai, Versoix, 24 participant·e·s (sur 37 inscrit·e·s)

- **questions posées :**

- Quels sont les parcours quotidiens ou promenades que vous effectuez ?
- Quelles sont vos impressions lorsque vous circulez sur ce tracé ?
- Qu'est-ce-que vous aimez ou n'aimez pas sur le trajet parcours ? Comment l'améliorer ?





# Balade n°1 : rappel





# « Voie verte Genève-Sécheron - Versoix »

## DONNÉES RÉCOLTÉES DANS LE CADRE DES BALADES SENSIBLES AVEC LES RIVERAIN·E·S

Balade sensible n° 1, 27 avril 2021

Pregny-Chambésy - Bellevue

38 participant·e·s (sur 47 inscrit·e·s)



- > Beaucoup d'enfants fréquentent ce chemin à pied et en trottinettes, ce qui peut causer des problèmes de cohabitation (risque de collisions).
- > Très agréable avec les rangées d'arbres des deux côtés.

- > Séparation vélos/piétons avec un revêtement de différente couleur très appréciée. Pourrait être reproduit pour la voie verte avec une partie en béton et une partie en gravier.
- > L'espace vert à côté du cheminement est agréable et donne de l'espace.

- > Alternative en passant derrière la centrale électrique (plus de place)

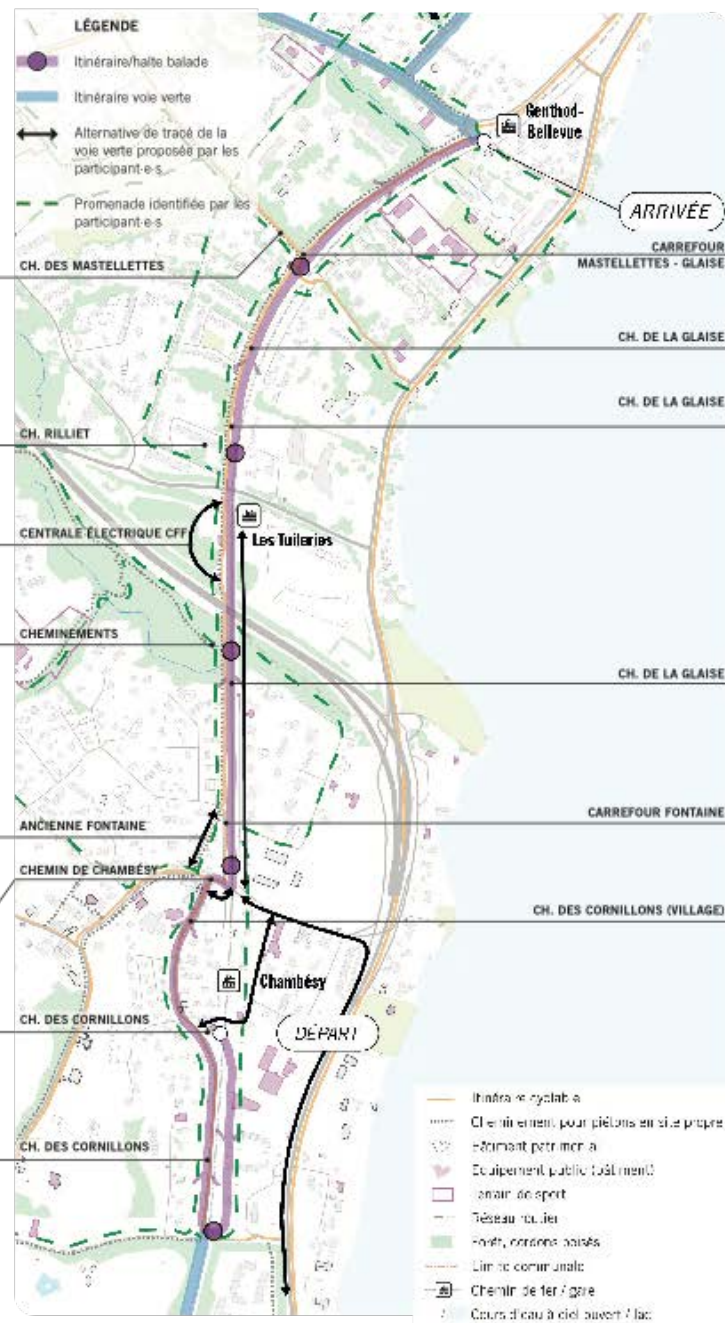
- > Connexion importante avec le haut de Chambésy.
- > Chemin pour aller à la piscine.

- > Devrait être réservé aux piétons, car sorties de voitures dangereuses pour les vélos.
- > A contrario, alternative de tracé pour la voie verte, car chemin plus agréable.
- > Il faudrait valoriser l'auberge et la jolie fontaine.

- > Zone 30 pas assez visible ni respectée (les voitures ne s'arrêtent pas).
- > Problème d'insécurité pour traverser (visibilité, trafic).

- > Belle chapelle.

- > Trop minéral, manque de végétation, manque d'ombre (ennuyeux).
- > Mur végétalisé apprécié.
- > Trottoir trop étroit.
- > Beaucoup de trafic (TIM, vélos, piétons aux heures de pointe).
- > Mettre un mur antibruit (train).
- > Supprimer le stationnement ou l'autoriser seulement pour les bordiers.
- > Piquets limitant le stationnement gênant pour les cyclistes.
- > Retirer les poubelles.



- > Aménager cet espace pour les enfants (chemin de l'école), mais aussi pour favoriser les rencontres.
- > Séparation vélo/piéton signalée par pictogramme au sol moins bien que les revêtements avec couleurs différentes.
- > Passage très pentu avec virage et mauvaise visibilité, problème de sécurité.
- > Signalisation de direction très utile.
- > Sculptures sympas.

- > Tronçon en gravier du Salève, apprécié et considéré comme à privilégier.

- > Voie verte idéale.
- > Tronçon très apprécié (végétation, espace disponible).
- > Le chemin est protégé du bruit et tranquille (talus).

- > Tronçon trop étroit, difficulté de croisement entraînant des conflits d'usage entre vélos et piétons/poussettes, devrait être réservé aux piétons-nes.
- > Ennuyeux pour les enfants.
- > Problématique du bruit du train. Mettre un mur antibruit transparent.
- > Lampadaires encombrant le passage, proposition de les déplacer (murs, piliers CFF) et de mettre en place un allumage automatique.
- > Absence d'ombre. Pergola?
- > Manque de végétation et de bancs.
- > Crottes de chien.
- > Pente à atténuer (danger).
- > Haies souvent mal taillées rendent le chemin encore plus étroit.

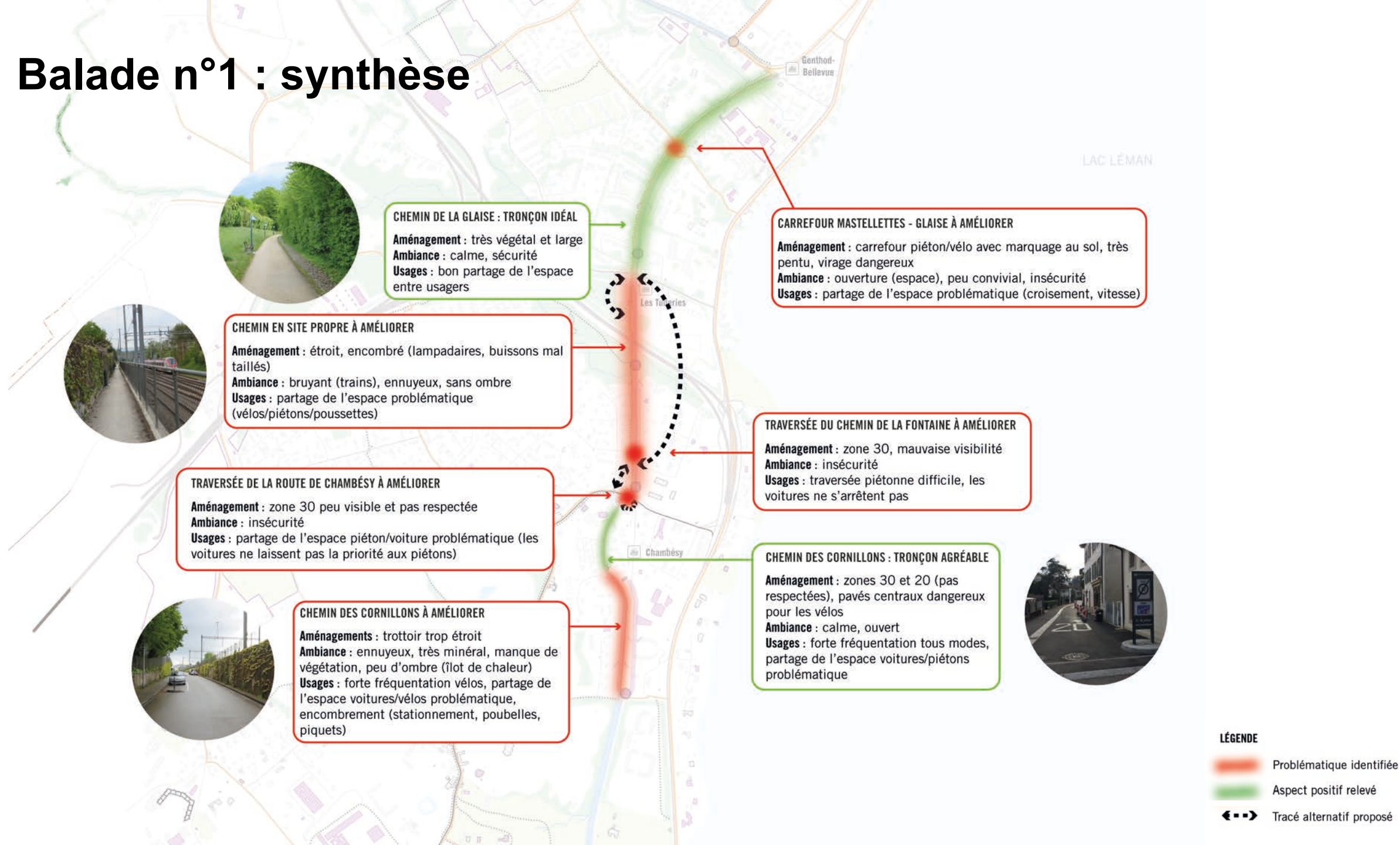
- > Les voitures ne s'arrêtent pas pour laisser passer les piétons malgré la zone 30.
- > Sentiment d'insécurité.
- > Carrefour à adoucir.

- > Ambiance plus agréable dès qu'on s'écarte des voies ferrées (arbres, espace vert devant l'église, plus ouvert).
- > Bancs appréciés, mais n'invitent pas à s'asseoir (emplacement, proximité avec les voitures).
- > Très fréquenté par tous les modes, mais les voitures ne s'arrêtent pas (insécurité, car pas de passage piéton).
- > Pavés au milieu de la chaussée dangereux pour les cyclistes.

### REMARQUES GÉNÉRALES

Bancs, verdure, ombrage et fontaines, toilettes publiques et pompes à vélo de manière ponctuelle à ajouter.  
Dispositifs pour amuser les enfants (dessins au sol, jeux, etc.) à prévoir.  
Interventions artistiques ponctuelles.  
Voie verte suppose un caractère environnemental et naturel (à renforcer).  
Différence de revêtements selon les modes.  
Raccords de la voie verte sur le réseau à aménager.

# Balade n°1 : synthèse





# Balade n°2 : rappel





# « Voie verte Genève-Sécheron - Versoix »



## DONNÉES RÉCOLTÉES DANS LE CADRE DES BALADES SENSIBLES AVEC LES RIVERAIN·E·S

Balade sensible n° 2, 29 avril 2021

Bellevue - Genthod

19 participant·e·s (sur 43 inscrit·e·s)



- > Manque de végétation.
- > Atmosphère banale, pas une voie verte.
- > Jolie balade vers le nord à travers la zone agricole et le boisé au nord.
- > Pas de trottoir.

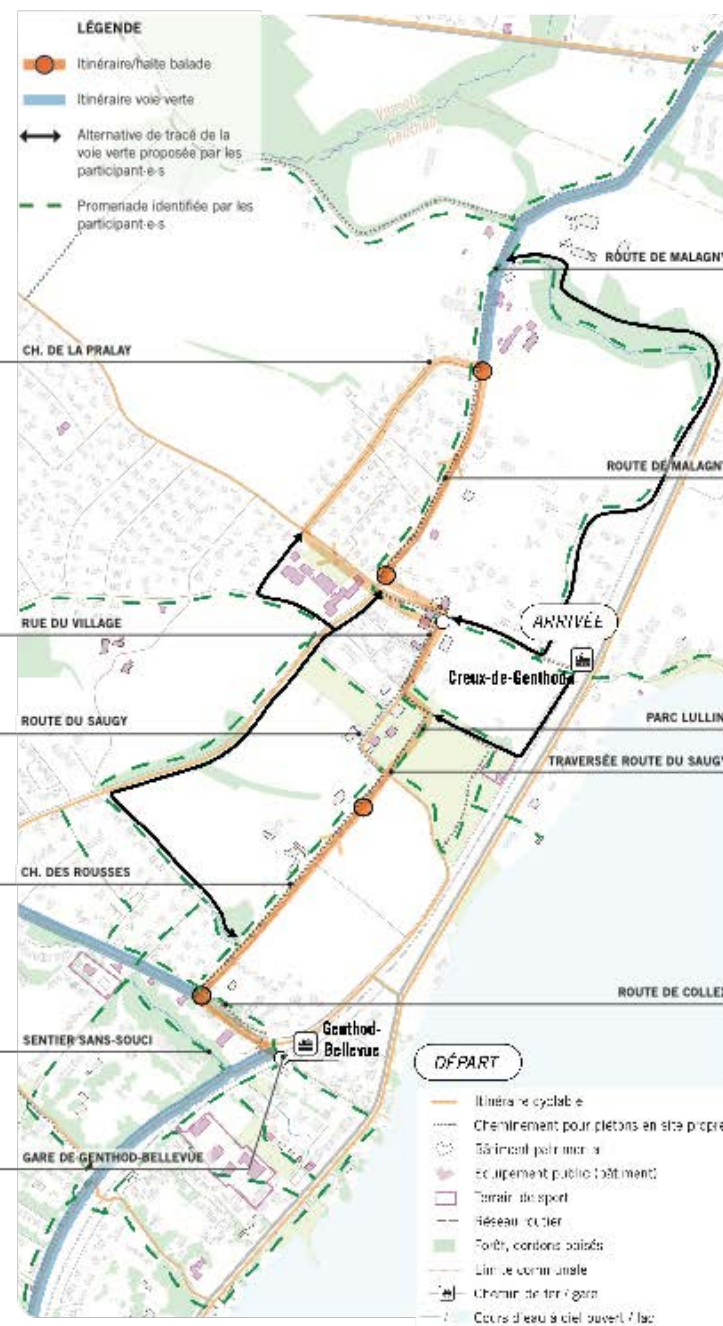
- > Tronçon apprécié par les piétons pour son ambiance et ses aménagements. Attention au mur qui se décroche.
- > Établir la priorité piétonne pour assurer la sécurité des passants.
- > La présence d'un café serait la bienvenue.
- > Vitesse voiture max 20 km/h, au maximum zone 30 km/h.
- > Fontaine très bien.

- > Passage très étroit.
- > Beaucoup de voitures.
- > Peut accueillir les vélos pour éviter un conflit d'usage dans le parc Lullin, mais nécessité de garder un rythme lent.
- > Pas de cohabitation entre les trois modes possibles.
- > Charmant, patrimoine.

- > Caractère unique de ce tronçon, composante identitaire du territoire avec ses vues magnifiques à conserver.
- > Site fréquenté toute l'année.
- > Important d'assurer l'interdiction de stationnement et d'organiser les flux MD et voitures (attendent souvent tellement la fréquentation MD est importante).
- > L'installation de bancs et fontaines serait bénéfique ainsi que la plantation d'arbres (ombre, fraîcheur).
- > Un revêtement de sol durable/plus naturel serait bénéfique (graviers?).
- > Intérêt de faire resurgir le nant et de mettre en valeur l'appartenance au pèlerinage de Saint-Jacques-de-Compostelle.

- > Cheminement piéton très qualitatif, ambiance unique.
- > Plusieurs cheminements vers les quartiers d'habitation, potentiels d'alternatives pour éviter le chemin de Chambésy.
- > Présence d'eau, source de fraîcheur, mais manque d'arbres.

- > Passage sous voie très sombre et problématique.
- > Accès au lac à valoriser vers l'est.
- > Améliorer l'accès au bus.



- > Carrefour dangereux.
- > Au niveau de la boucherie, manque de visibilité (mur), trop étroit.

- > Caractère très routier, place du vélo à définir.
- > Trop de circulation, plus agréable le dimanche (car circulation plus faible), sans voiture serait splendide.

- > Vocation piétonne majoritaire (interdiction aux vélos).
- > Espace pour les enfants (parc Lullin).
- > Installation d'un point d'eau.
- > Rapport avec les chiens difficile, proposition de réduire l'enclos canin.
- > Proposition de faire passer les vélos en haut ou en bas du parc.
- > À coordonner avec développement en cours (parking P+R, etc.)

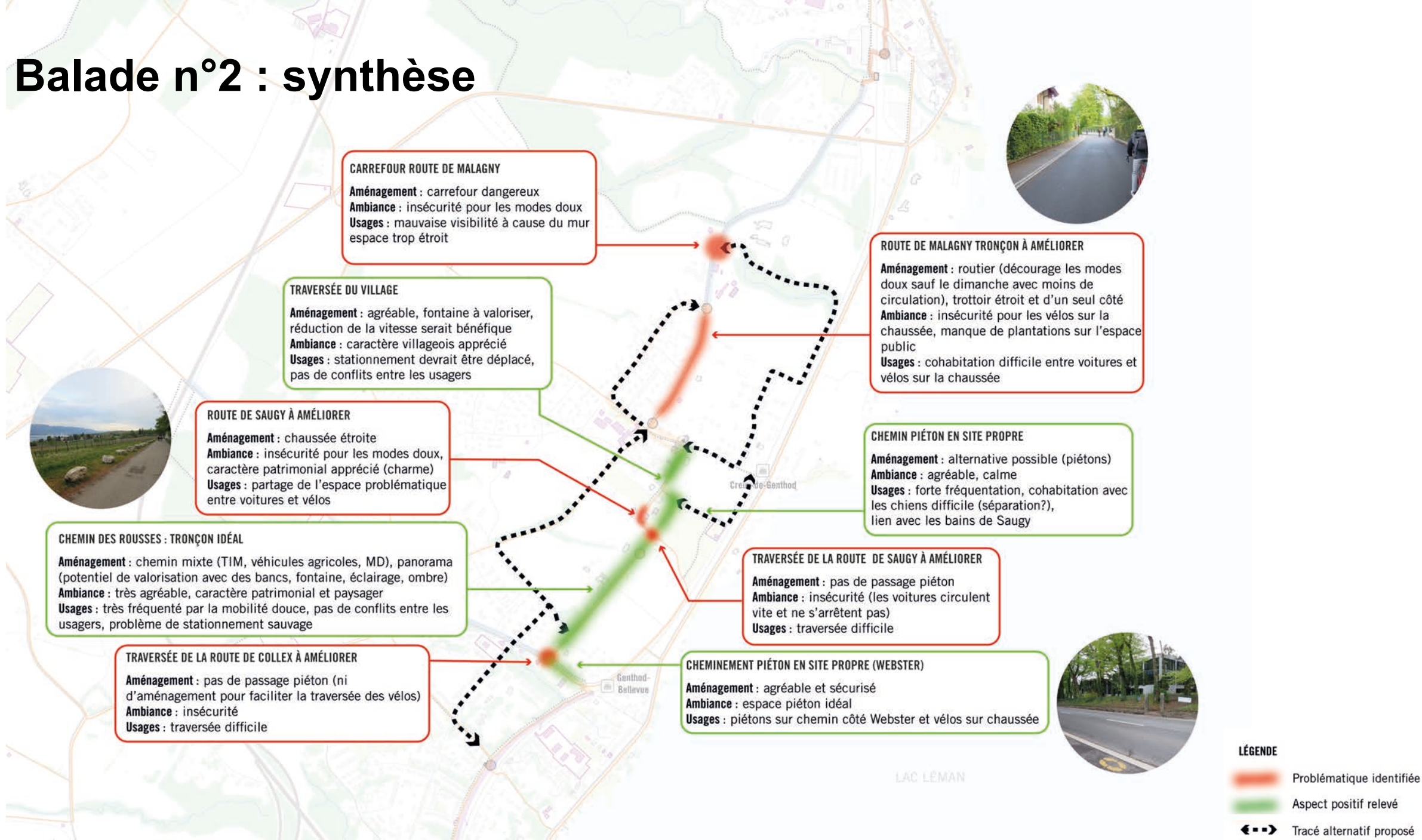
- > Carrefour à sécuriser (vitesse, voitures qui ne s'arrêtent pas).
- > Nécessité d'aménager la connexion au ch. des rousses.
- > Faire un trottoir coloré.
- > Le portail est un gros stress pour les familles avec enfants.

- > Passage par Webster privilégié par les piétons.
- > Rapport à la route à aménager, traversée dangereuse pour piétons et vélos.
- > Vélos sur la route (ajouter une piste cyclable à la descente).

### REMARQUES GÉNÉRALES

Séparer physiquement les flux MD (pas seulement visuellement).  
Favorable à dissocier la voie verte sur certains tronçons entre vélos et piétons (cf. parc Lullin).  
Importance des connexions entre la voie verte et le réseau existant.

# Balade n°2 : synthèse





# Balade n°3 : rappel





# « Voie verte Genève-Sécheron - Versoix »

## DONNÉES RÉCOLTÉES DANS LE CADRE DES BALADES SENSIBLES AVEC LES RIVERAIN·E·S

Balade sensible n° 3, 04 mai 2021

Versoix

24 participant·e·s (sur 37 inscrit·e·s)



- > Bancs pas utilisés.
- > Caractère routier (trop de stationnements voiture).

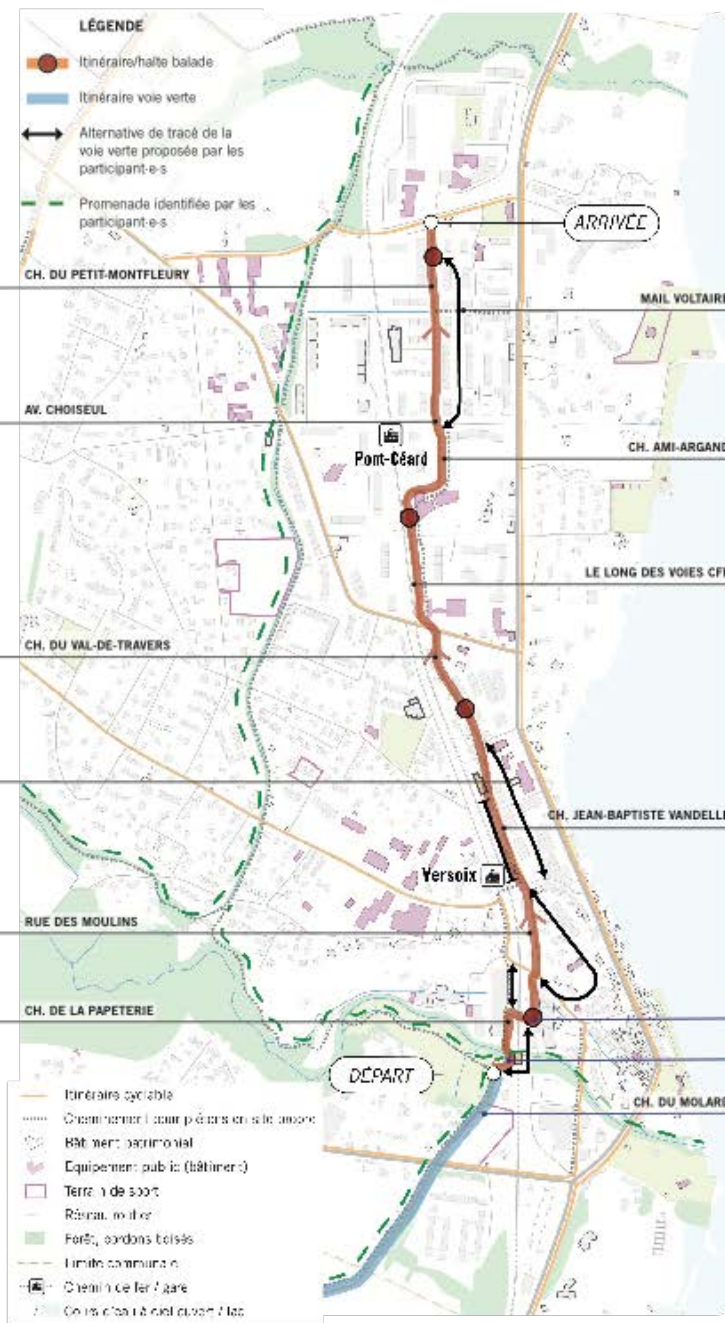
- > Croisement dangereux: proposition de surélever pour faciliter la traversée pour les piétons et les vélos (plateau).
- > Signalisation (à améliorer).

- > Très utilisé par les piétons et vélos.
- > Chemin apprécié (« jardins sauvages » nature), souhait de garder cet esprit.
- > Chicanes trop gênantes au nord.

- > Très apprécié (végétation).
- > Proposition d'alternative pour les piétons.
- > Manque de bancs.

- > Traversée sur la route de St-Loup à sécuriser pour la MD (rond-point, feu, passage sous voie?), mauvaise visibilité.
- > Zone 30 étroite et peu visible, aménagements très routiers: proposition de supprimer le stationnement et de passer en sens unique.

- > Chemin moche et étroit (croisement vélos, trottinettes et piétons problématique).
- > Proposition de démolir le mur et de grignoter le talus CFF pour élargir.
- > Proposition de mettre des bacs de plantes en libre service (« Incroyables comestibles ») et des bancs/tables sur le mur CFF.
- > Besoin d'éclairage, sentiment d'insécurité.
- > Beaucoup d'écopiers passent par là (il faut rendre ce lieu plus agréable).
- > La chicane est trop gênante.
- > Vélos avec charrette passent avec difficulté.
- > Tendance à aller tout droit vers la route de St-Loup (alternative possible).



- > Très agréable, végétation, conviviale.
- > Proposition d'alternative pour les piétons.
- > Système de lumière dangereux (encoulement).
- > Faire un vrai espace public.

- > Attention aux écolier·ères (gestion de la vitesse).
- > Liaison avec le nouveau quartier en projet de la CODHA.

- > Caractère végétal apprécié, mais manque d'arbres (ombre).
- > Proposition de recouvrir les voies CFF (cf. St-Jean à Genève).
- > Trop étroit, problème de cohabitation MD (croisement difficile).
- > Attention aux accès aux parcelles à l'est (visibilité).
- > Au nord, le fait de devoir monter/descendre décourage les vélos.

- > Carrefour dangereux.
- > Pacifier le trafic de transit, les voitures vont trop vite et sont trop nombreuses. Problème pour les piétons (notamment enfants et personnes âgées), car les voitures ne s'arrêtent pas (zone 30 pas respectée).
- > Proposition de créer une zone piétonne en fermant certains accès (tout en laissant l'accès au parking).
- > Treille très agréable (balade, pause à l'ombre), pouvoir déborder et casser l'effet linéaire de la route.
- > Augmenter la capacité du stationnement vélos à la gare.

- > Tunnel à rendre plus sympathique (interventions artistiques - tag, mur d'expression libre - végétalisation, lumières).
- > Tournant trop sec (dangereux) et tronçon trop sinueux pour les vélos.

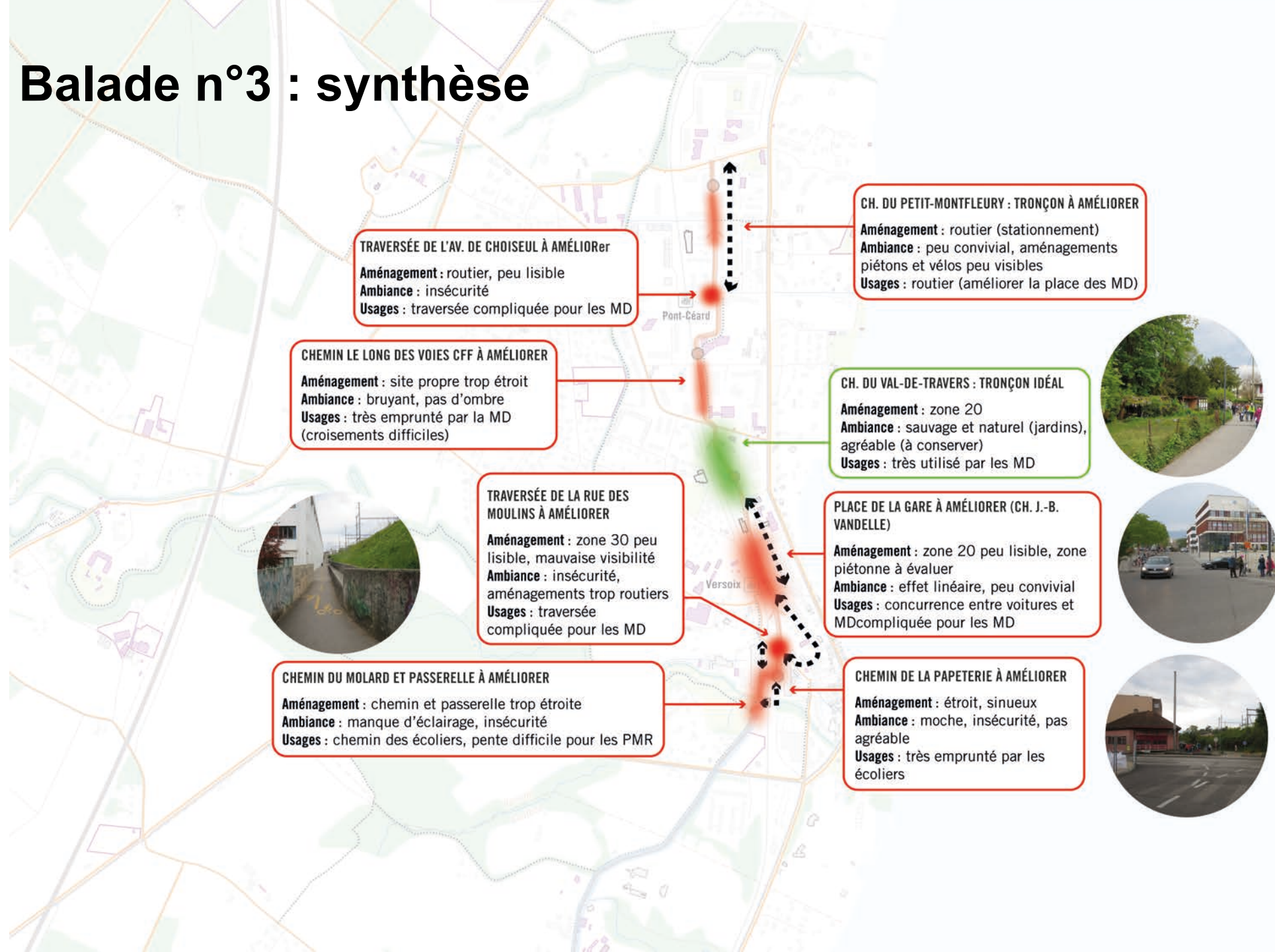
- > Franchissement de la Versoix trop étroit. Dois permettre de s'arrêter pour contempler (bancs).
- > La beauté du lieu est appréciée.
- > Ne pas supprimer le pont existant.

- > Gestion difficile de la pente (PMR).
- > Vitesse des vélos à la descente à réguler.

### REMARQUES GÉNÉRALES

Éléments artistiques appréciés (street art, sculptures, poésies, énigmes, etc.).  
Tracé intuitif (peu d'alternatives).  
Route de Suisse: aménagements dangereux à repenser.  
Éclairage solaire?

# Balade n°3 : synthèse



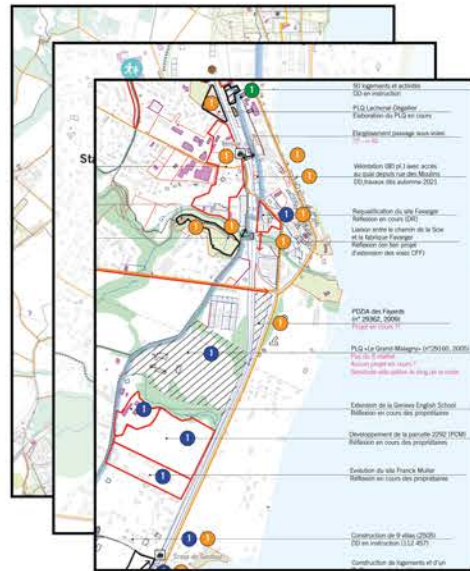


# Suite des opérations

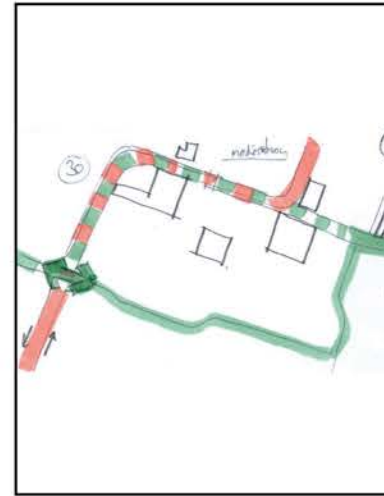
## Résultats des balades



## Diagnostic



## Avant-projet



## Charte d'aménagement



# Suite des opérations

- **17 juin** : présentation du diagnostic et des enjeux aux Communes et au Canton (y compris le résultat des balades)
- **Automne** : 2<sup>e</sup> phase de concertation (avant-projet)
  - Balades sensibles avec les riverain·e·s et / ou atelier de partage
  - Atelier de partage avec les associations
  - Rencontre avec les acteurs économiques locaux



# Appel à idées : nom de la voie verte

**PARTICIPER**

Rechercher

Français


S'inscrire

Se connecter

Accueil

Concertations

Aide



## Imaginons ensemble la future Voie verte Genève-Sécheron — Versoix!

Elaborons ensemble la future Voie Verte reliant Genève-Sécheron à la commune de Versoix.

ÉTAPE 1 SUR 2

**Balades découvertes**

27/03/2021 - 20/05/2021

VOIR LES ÉTAPES

Présentation

Le projet

Rencontres

Appel à idées : quel nom pour la future Voie verte Genève-Sécheron — Versoix ?

Votre implication dans ce projet est importante pour nous ! Vous pouvez contribuer à l'élaboration de cette future Voie verte en nous aidant à lui trouver un nom. Cette Voie verte aura sa propre identité et cette singularité doit se retrouver dans son futur nom.

Nous sommes convaincus que votre créativité comme votre connaissance de ces territoires des bords du lac feront jaillir de nombreuses idées notre appel à idées. Un vote sera ensuite organisé sur la plateforme et sera soumis au comité de direction en juin prochain.

7 PROPOSITIONS

Nouvelle proposition +

# Suite des opérations

- **3 et 17 juin** : présentation du diagnostic et des enjeux à la Commune et au Canton (y compris le résultat des balades)
- **Automne** : 2<sup>e</sup> phase de concertation (avant-projet)
  - Balades sensibles avec les riverain·e·s et / ou atelier de partage
  - Atelier de partage avec les associations
  - Rencontre avec les entreprises

# Merci pour votre participation

## **2. Compte rendu de l'atelier de restitution et de partage du 20 mai 2021**

# Rappel sur l'atelier de restitution et de partage du 20 mai

- **Détails** : Visioconférence, 18h - 20h, 20 mai 2021
- **Participant·e·s**: environ 20
- **Organisation / animation** :
  - Thomas Boucher (chef de projet à l'Office de l'urbanisme)
  - Martin Walther (co-pilote du groupement de mandataires, urbaplan)
  - Joëlle Martin (chargée d'étude, urbaplan)
  - Yacine Steenken (chargé d'étude, urbaplan)

# Balade n°1 entre Pregny-Chambésy et Bellevue

- **Proposition d'alternatives au ch. de la Glaise**

- Ch. du Vengeron (foncier en partie cantonal) → ch. du Champ-de-Blé → passerelle sur l'autoroute à construire → Champ-du-Château → plage du Vengeron
- Dédoubler la voie verte : ch. de la Glaise pour les piétons et ch. du Vengeron pour les cyclistes (en passant par le chemin William-Barbey tout en faisant attention aux risques de « goulet »).

- **Plantations le long du ch. de la Glaise**

- Ensoleillement et ombre variables en fonction du moment de la journée. Ex. : le tronçon large du ch. de la Glaise est très agréable (fraicheur) jusqu'à 13h environ en été.
- Illumination matinale très agréable après la passerelle des Romelles car les arbres ne sont pas trop « touffus » à l'est, sur le talus.



# Balade n°2 entre Bellevue et Genthod

- **Route de Collex**

- Clarifier la place du vélo dans le sens de la descente (où passer ? quels aménagements ?).
- L'utilisation du chemin côté Webster à la descente → conflits d'usage avec les piétons.

- **Route de Malagny**

- « sens unique vélos » sur la route de Malagny en direction de Versoix et sur le chemin de la Pralay en direction de Genève (plus de place aux différents modes et aménagements plus qualitatifs).

# Balade n°3 à Versoix

- **Ch. de la Papeterie / connexion avec la rue des Moulins**
  - Mettre les vélos sur la passerelle à l'est (côté est des voies CFF) puis directement par Favarger et les piétons et vélos lents (écoliers) par la papeterie.
  - Prolonger la voie verte vers la route de Saint-Loup tout en laissant la possibilité aux cyclistes d'emprunter l'itinéraire actuel.
  - Améliorer le carrefour avec la route de Saint-Loup (plateau et de marquages au sol).
- **Zone de rencontre de la gare (ch. J.-B. Vandelle)**
  - Rendre cet espace aux piétons : couper le trafic TIM en amont et en aval.
  - Conserver la fonction de nœud de transfert modal (dépose minute notamment).
- **Canal de Versoix**
  - Valoriser le chemin le long du canal de Versoix (agréable, liaison entre quartiers).
  - Les cyclistes ne peuvent pas passer partout.



# Balade n°3 à Versoix (suite)

- **Ch. le long des voies CFF et Ami-Argand**

- La connexion à la route de Sauvergnny doit être améliorée pour les cyclistes, la situation actuelle implique de faire un « demi-tour » inconfortable et dangereux pour rejoindre la voie verte.
- Le cheminement le long des voies CFF est très exposé au soleil, aucune protection/ombrage.
- Le gabarit du chemin le long des voies CFF est trop étroit → problèmes de cohabitation (modes lents et rapides) et risques d'accidents avec les personnes qui sortent des accès aux immeubles (mauvaise visibilité).

- **Av. Choiseul et mail Voltaire**

- Le Mail Voltaire doit être prolongé jusqu'au chemin de Montfleury.

# Observations générales

- **Place de la voie verte dans le réseau / fonction de loisir**
  - Favorable à la fonction de loisirs de la voie verte (pas un axe rapide).
  - Indispensable d'améliorer l'axe rapide le long du lac (route de Lausanne / route de Suisse) pour que les vélos rapides privilégient cet itinéraire (complémentarité d'usage avec la voie verte).
  - Attention aux moments de conflits d'usage entre les enfants qui vont ou sortent de l'école et les pendulaires qui empruntent la voie verte.
  - Valoriser les connexions entre la voie verte et les boucles de promenade, les sites d'intérêts et les centralités villageoises. La voie verte est un trait d'union intercommunal valorisant le patrimoine culturel et naturel des communes qu'elle traverse.
  - Privilégier un éclairage avec détection de présence (réduction de la pollution lumineuse).

# Observations générales

- **Limitation de la vitesse des MD**

- Des réflexions sont menées actuellement pour toutes les voies vertes du canton.
- Lorsque les vélos sont sur la chaussée avec les voitures, ils doivent respecter les limitations générales de vitesse.
- Dans le cas des tronçons en sites propres plusieurs pistes : aménagements paysagers et routiers en cassant l'effet de linéarité par exemple (plantations, mobiliers urbains), revêtement de sol, signalisation (chemin interdit aux voitures, automobiles, motocycles et cyclomoteurs, chemin pour piétons avec plaque complémentaire « vélos autorisés » où les vélos électriques 45km/h doivent éteindre le moteur).
- La question se pose également concernant l'inclusions ou non des usagers MD dans les limitations liées au panneau « bordiers autorisés ».

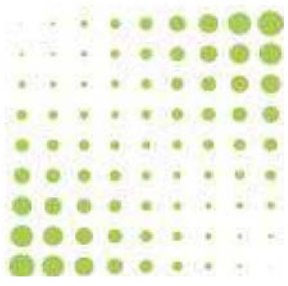
# Observations générales

- **Groupe de suivi de la voie verte**

- A ce stade, la volonté est de rester le plus ouvert possible en invitant tous les participants et participantes inscrits aux balades aux prochains évènements et de mener une nouvelle campagne de communication pour en attirer de nouveaux (journaux locaux, sites internet des communes, distribution de flyers, etc.).
- Une seconde phase de concertation aura lieu en automne 2021 par le biais d'ateliers de partage et éventuellement une ou plusieurs autres balades, mais cette fois nocturnes.
- Suite à la définition de l'avant-projet, pour les phases plus techniques avant le début des travaux, un groupe de suivi / d'accompagnement pourrait être institué. Ce qui pourrait être un bon moyen pour les habitants qui le souhaitent de continuer à participer au projet.
- A noter que l'appel à idées pour le nom de la future voie verte a été prolongé jusqu'à fin novembre 2021 sur le site [participer.ge.ch](https://participer.ge.ch)

# Sommaire général

- I. Démarches de concertation effectuées durant la phase d'AVP
- II. Synthèse de la première phase de concertation avec les riveraines et riverains (avril-mai 2021)
- III. Synthèse de la deuxième phase de concertation avec les riveraines et riverains (sept.-oct. 2021)
- IV. Compte-rendu du sondage effectué auprès des entreprises et institutions (juin à oct. 2021)
- V. Synthèse des ateliers de partage avec les associations professionnelles et les groupes d'intérêts



# Projet de voie verte Genève-Sécheron / Versoix

Synthèse de la deuxième phase de concertation avec les riverains et riveraines  
(septembre-octobre 2021)

# Sommaire

1. Compte-rendu de l'atelier de partage «Aménagement»  
du 30 septembre 2021
2. Retour sur les balades nocturnes  
du 19 octobre 2021
3. Compte-rendu de l'atelier de partage «Identité»  
du 20 octobre 2021

Genève-Sécheron Versoix  
**voieVerte**

## Ensemble, imaginons la Voie verte

Participez aux ateliers et à la balade nocturne pour votre future Voie verte en vous inscrivant sur [concertation.ge.ch](https://concertation.ge.ch)



**30.09 | 18h-21h | Genthod**  
**Atelier « Aménagement »**  
Pour discuter des grands principes d'aménagement de la Voie verte.

**19.10 | 18h30-21h (lieu à préciser)**  
**Balade nocturne « Lumière »**  
Pour traiter des enjeux relatifs aux ambiances et activités nocturnes.

**20.10 | 18h-21h | Bellevue**  
**Atelier « Identité »**  
Pour créer la cohérence territoriale de la Voie verte.

Parents, n'hésitez pas à participer aux ateliers:  
une garde d'enfants de 3 à 11 ans est organisée!



# **1. Compte-rendu de l'atelier de partage «Aménagement» du 30 septembre 2021**

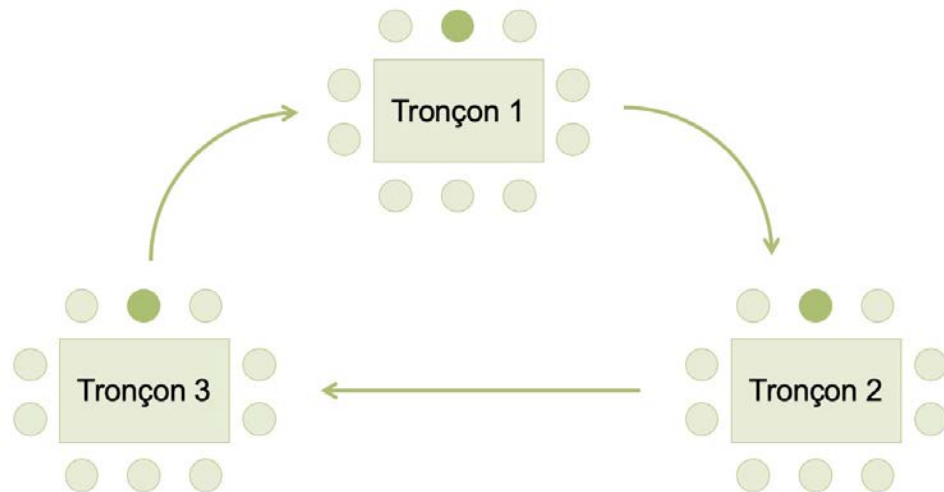


# Objectifs de l'atelier

- Discuter des **grands principes d'aménagement** : organisation spatiale, aménagements paysagers, biodiversité, mobilier urbain, éclairage, etc.
- Comprendre les **usages actuels et souhaités des espaces publics** à proximité du tracé de la voie verte afin d'affiner la manière dont la voie verte pourra **s'accrocher** aux quartiers avoisinants et remplir **sa fonction de nouvel espace public**.

# Organisation et démarche

- Env. 20 participantes et participants – Salle communale de Genthod, 18h - 21h – jeudi 30 septembre 2021
- Travail de groupe sous forme de «world café», un tronçon abordé par table, tous les groupes s'expriment sur tous les tronçons
- Localisation des usages de l'espace public



*À proximité de la voie verte, où est-ce que vous...*



*Rencontrez  
des gens ?*



*Faites  
du sport ?*



*Contemplez ?*



*Jouez ?*



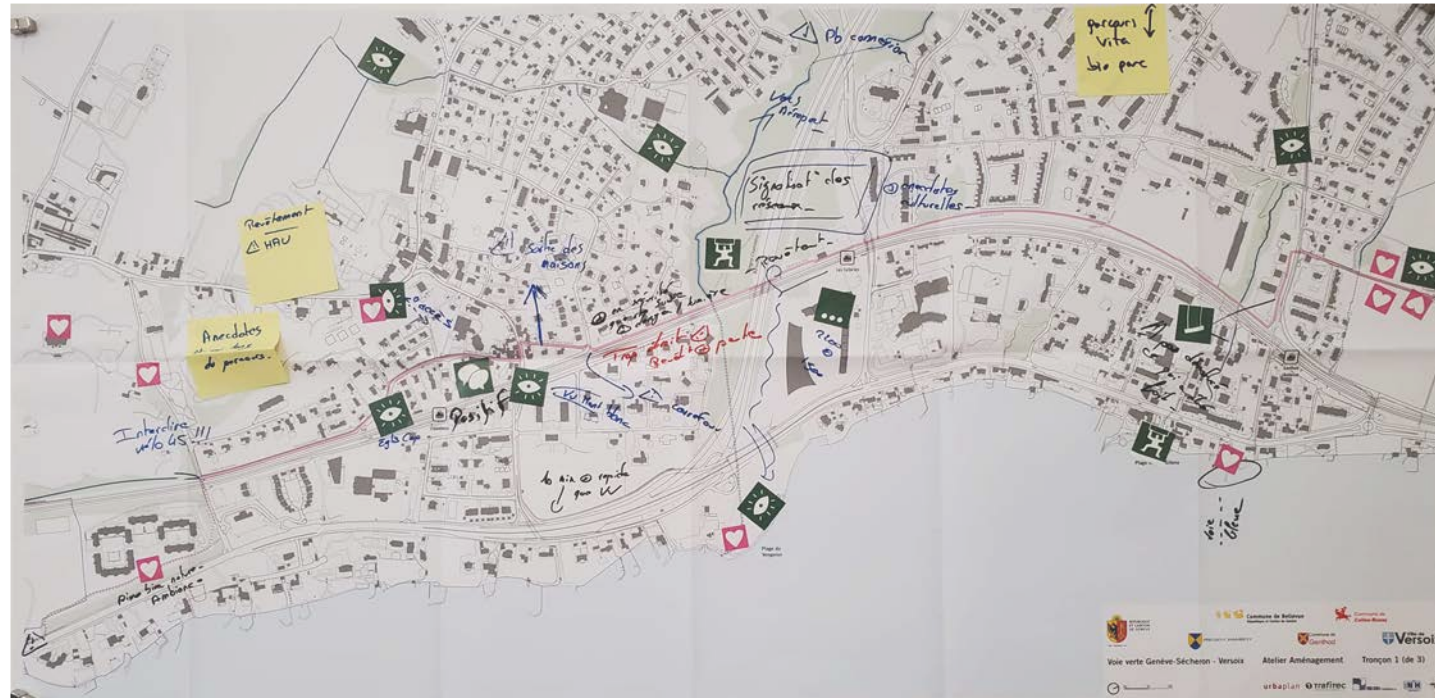
*Autres ?*

# Organisation et démarche



# Synthèse – Tronçon 1 – Pregny-Chambésy – Bellevue

- Le chemin des Rousses est très fortement plébiscité et apprécié pour son point de vue
- Le chemin des Rousses manque de bancs
- Des points de vue intéressants existent à proximité de la voie verte : bord du lac, belvédère à Pregny, pont au-dessus des voies CFF (chemin de Chambésy)
- Les bâtiments patrimoniaux sont appréciés (domaine de pentes, chapelle protestante) et devraient être mis en valeur avec des anecdotes culturelles tout le long de la voie verte
- De nombreux lieux intéressants sont situés à proximité de la voie verte : plage du Vengeron, belvédère, parcours vita, port Gitana
- Les réseaux de balades autour de la voie verte doivent être signalés
- La sécurité sur la voie verte doit être assurée : vitesse des vélos, sortie voitures des maisons, lumière
- Les activités sportives sont surtout pratiquées dans les espaces naturels (forêts et bords du lac)
- La place de jeux du parc des Aiglettes, en lien avec l'école de Bellevue, est appréciée pour jouer





# Synthèse – Tronçon 2 – Bellevue - Genthod

- Les connexions à Collex-Bossy (centre sportif) et au lac sont à améliorer
- Certains carrefours sont problématiques et doivent être pacifiés (route de Collex / chemin des Rousses + route de Malagny / route des Fayards)
- La place de jeux de Genthod est appréciée (ajouter un point d'eau et assurer la connexion avec la voie verte)
- Le parc Lullin est propice aux rencontres (porte à valoriser)
- Le patrimoine historique est à valoriser par une signalétique appropriée (y compris la fontaine et l'itinéraire de Saint-Jacques de Compostelle)
- La route de Malagny est dangereuse (visibilité !!)
- Les seules toilettes sont dans les gares (vérifier les distances)
- Les bords de la Versoix sont très appréciés, mais le pont est trop étroit, dangereux et avec la présence d'obstacles (chicanes)



# Synthèse – tronçon 3 – Genthod-Versoix

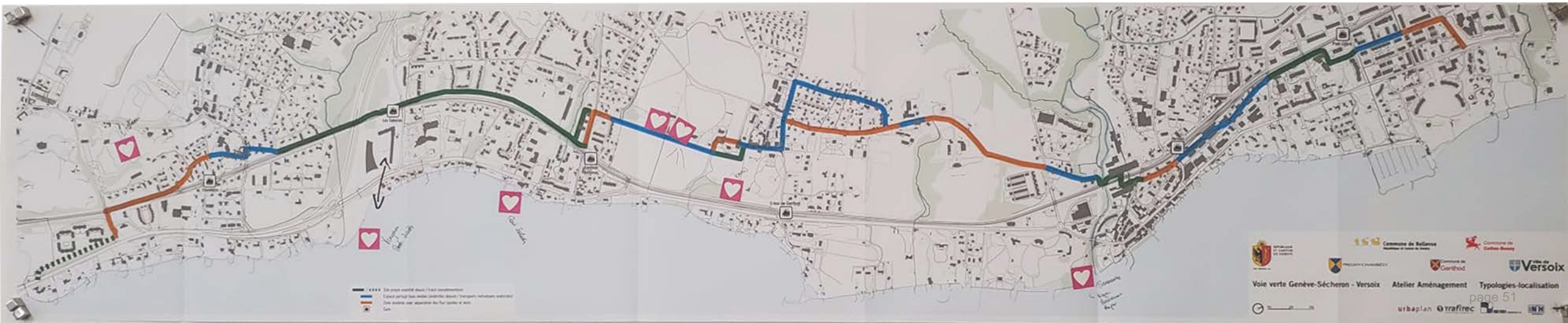
- Le Boléro est un espace propice aux rencontres, aux achats et à la contemplation (les bancs sont appréciés)
- L'église de St-Loup et le pub sont appréciés (propice aux rencontres)
- La Versoix est appréciée pour son côté sauvage (promenade et contemplation), mais il manque des bancs
- Des connexions avec le centre sportif, les caves, le cinéma, la ludothèque sont à prévoir
- Problème de continuité cyclable à proximité de Coti (surtout pour les vélos)
- Problème de connexion vélos entre la route de Versoix et la gare
- Le carrefour avec la rue des Moulins est dangereux
- Les nouveaux aménagements de la route de Suisse sont peu appréciés (mixité vélos/piétons)
- De nombreux écoliers circulent aux heures de pointe dans le secteur d'Ami Argand
- Présence d'un îlot de chaleur le long des voies CFF entre la route de Sauvigny et le chemin Ami-Argand





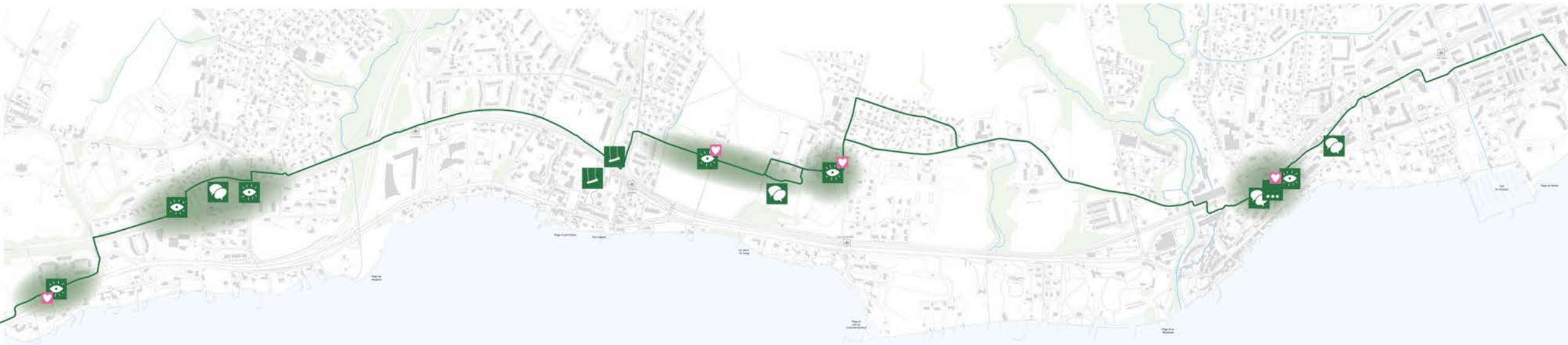
# Synthèse – Constats généraux

- Importance du panorama, de la végétation et du patrimoine bâti dans l'appréciation des espaces publics
- Les bords du lac sont appréciés et constituent un lieu multifonctionnel en particulier pour contempler et faire des activités sportives
- Peu de lieux propices aux rencontres (à créer)
- Importance des connexions avec le territoire, le lac et avec les itinéraires existants (à améliorer)
- Volonté de ponctuer la voie verte avec des informations locales (anecdotes culturelles, historiques, information sur la faune et la flore, etc.)
- Importance de la signalétique pour indiquer les points d'intérêt à proximité
- Enjeu de gestion des différentiels de vitesses (vélo 45 km/h)
- Identification et sécurisation des carrefours et des accès aux habitations attendues
- «Portes» de la voie verte à symboliser



# Les enseignements

Des tronçons **actifs** et **appréciés**





# Les enseignements

Une meilleure compréhension de **l'épaisseur du territoire**

Un besoin **de connexion** avec **les lieux identifiés**  
ainsi qu'avec **les itinéraires existants**



# Les enseignements

L'importance **des liaisons avec le lac**



# Les enseignements

Un travail sur l'**attractivité** de certains tronçons



## **2. Retour sur les balades nocturne du 19 octobre 2021**



# Organisation et démarche

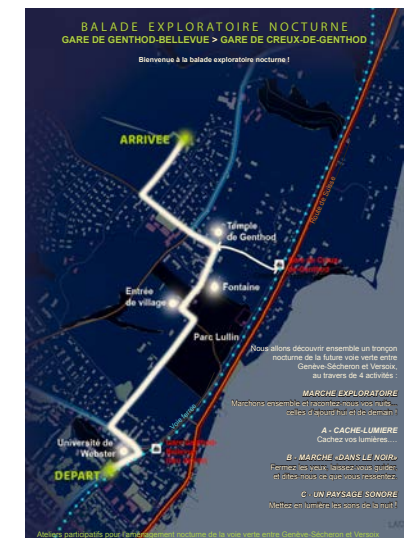
## 4 balades nocturnes

- 3 à pied
- 1 à vélo

## 3 activités pour ponctuer la marche

- Cache-cache / Cache-lumière
- Marche dans le noir (yeux bandés)
- Un paysage sonore

## Une vingtaine de participant·e·s



# Synthèse – Gares de Chambésy → Gare des Tuileries à pied



Le déroulé de l'activité montre que la privation de la vue modifie les perceptions sensorielles des participants aux yeux bandés : ils sont plus attentifs aux sons et aux odeurs qui viennent compenser la vue. Toutefois, les participants ressentent des pertes d'équilibres, une perte de la notion de l'espace et cela crée un sentiment d'inquiétude.

Les participants eux, guident leur binôme en énonçant les éléments qui les entourent et les textures au sol afin de rassurer.

Le sol caillouteux déplaît, notamment aux participants aux yeux bandés, qui trouvent que la sensation texturale accroît le sentiment d'insécurité, d'inquiétude.

L'énoncé des règles du jeu fait l'unanimité et les participants sont enthousiastes.

Les personnes qui ont pour mission de se cacher partent dans différentes directions : sur un parking entre une voiture et une haie ; à la lisière d'une habitation entre un chemin et une haie ; derrière des voitures ; etc. Toutes les personnes cachées ne sont pas retrouvées par leur binôme, d'autres participants aident à les retrouver.

Lors de la première manche, les chercheurs se sont fiés à la vue pour retrouver leur binôme, sans utilisation de la lampe torche. Lors de la seconde manche, la nuit étant plus prononcée, tous ont utilisé la lampe torche mise à leur disposition.

L'activité fait ressortir majoritairement le côté ludique d'être caché sans être retrouvé. Un léger sentiment d'inquiétude est énoncé par certains qui se sentent toutefois rassurés par la présence du groupe.

## PAYSAGE SONORE



Cette activité est celle qui a eu le moins de succès sur ce tronçon, les participants ont eu du mal à en saisir le sens.



### Partie 1

Les participants entament naturellement une discussion sur leurs habitudes sur ce chemin.

Plusieurs avis se distinguent quant à l'éventualité de pratiquer la voie verte de nuit :

- Certains apprécient la nuit, pour y contempler les étoiles, apprécier le silence mais préfèrent quand même que le chemin soit éclairé, pour se sentir parfaitement en sécurité

- Certains pensent au contraire que le chemin ne devrait pas être éclairé pour ne pas déranger les animaux. Une personne suggère que cela semble cependant complexe pour les personnes qui pratiquent ce chemin de nuit.

- Enfin, une personne originaire du Costa Rica dit ne jamais sortir le soir, et ne pense jamais le faire, pour des raisons d'insécurité.

Au final, il ressort de cette marche que les participants soulignent la nécessité de prévoir de la lumière pour les personnes qui empruntent ce chemin la nuit. Le besoin d'éclairage semble moins être dû à des questions d'insécurité qu'à des questions de confort.

Cette nécessité d'un éclairage s'accompagne d'un désir de préservation de la nuit et des espèces (floristiques et faunistiques) qui y vivent. Ils préconisent donc un éclairage doux et adapté à ces variables.

### Partie 2

Les participants entament une discussion sur les températures de couleurs : pour eux, les lumières sodium aux couleurs orangées sont plus agréables et moins agressives que les lumières blanches-bleutées émises par les éclairages à LED.

Les participants ré-affirment l'intérêt d'étudier l'éclairage en vue de protéger les animaux, les participants affirment qu'actuellement les nuisances sonores et lumineuses sont trop présentes pour rencontrer des animaux sur le parcours.

Enfin, les participants préfèrent un mobilier d'éclairage à taille humaine : ils se sentent à l'aise près des candélabres bas, situés sur le chemin le long de la voie ferrée.



# Conclusions – Gares de Chambésy → Gare des Tuileries à pied

## CONCLUSIONS



Les participants ont très peu utilisé les lampes de poches mises à leur disposition. Ce constat démontre que l'éclairage actuel est suffisant, sans pour autant être de qualité et à leurs goûts



Le sentiment d'inquiétude et d'insécurité est peu énoncé



Les participants proposent de rétablir un éclairage orangé en vue du confort pour les usagers et les animaux



Ils préconisent un type d'éclairage uniforme le long de la voie afin de pouvoir mieux identifier le tracé



Enfin, il est noté que le mobilier d'éclairage de petite taille est préféré, jugé plus convivial



Eclairages effectués par les participantes et participants lors de l'activité « paysage sonore »



# Synthèse – Gare de Genthod-Bellevue → Gare de Creux-de-Genthod



## MARCHE DANS LE NOIR

L'activité est jugée comme une expérience déstabilisante : la route est droite et les participants la connaissent très bien, et pourtant ils perdent tous leurs repères et marchent en diagonal.

Aussi, ils ajoutent que leurs perceptions sensorielles sont axées sur les sons qui sont mieux perçus. De même, les sensations corporelles sont plus fortes : le chaud, le froid, l'humidité sont ressenties comme plus intenses.

Une des participantes se sent angoissée par l'expérience, par peur de chuter.

## CACHE-CACHE



Les participants se prêtent facilement au jeu. Ils font références à la « chasse aux oeufs » et trouvent cela très amusant.

Les torches sont cachées dans différents lieux et si certaines sont trouvées facilement, d'autres beaucoup moins. Le constat est fait que plus le contraste est fort, plus la torche risque d'être trouvée facilement (ex : cacher une torche toute seule dans un endroit très sombre facilite son repérage).

Une deuxième manche est entamée est les participants font preuve de plus de ruse : ils cachent des torches dans l'herbe, face contre terre, celles-ci ne sont pas trouvées.



## MARCHE COMMENTEE

Les participants discutent des bornes dans la montée depuis l'université. Ils trouvent que le rendu est satisfaisant mais que les périodes hivernales peuvent dégrader cette installation à cause à des projections de pluies ou de neige sur le matériel.

L'arrivée sur le chemin des Rousses provoque l'unanimité : tous trouvent la vue magnifique sur la lac avec la pleine lune. L'absence d'éclairage est bénéfique pour admirer le paysage mais crée aussi des conflits d'usages : les différents usagers sont peu -voire non- visibles. Une personne d'origine suédoise préconise l'obligation du principe « wear white at night », une solution alternative à l'installation d'éclairages supplémentaires.

De plus, la pollution lumineuse provoquée par l'aéroport et la ville de Genève est évoquée : n'y-a-t-il pas trop d'éclairage ?

Les participants débattent devant un candélabre à source sodium haute pression, la couleur est agréable mais un peu trop forte.

Lors du passage dans le parc à chiens, nombreux participants disent contourner le parc par la route.

L'arrivée dans le coeur de Genthod renforce les propos précédents sur les températures de couleurs, les couleurs orangées sont douces et agréables, mais une nouvelle fois jugées trop intenses.



## PAYSAGE SONORE

Plusieurs groupes se forment pour cette activité. L'activité se déroule sur un carrefour entre une petite venelle très sombre et la rue principale. Les objectifs de l'activité sont énoncés : doit-on éclairer le chemin ou ses abords ? Les deux ? Les couleurs utilisées ont-elles un sens ? Faut-il beaucoup de lumières ou de petites touches ? A quelle.s hauteur.s ?

Les différentes équipes s'élancent avec beaucoup d'enthousiasme.

1// Le groupe situé près de la venelle très sombre joue avec les filtres de couleurs et tente de mettre en valeur des éléments, fonctionnels ou plus poétiques. Ils placent une torche à environ 1m/1m50 pour simuler une borne. Ils sont contents du résultat et trouvent que leur mise en lumière est une invitation à maintenant pratiquer la venelle. Ils trouvent pourtant ne pas avoir fait une intervention très conséquente.

Les participants débattent sur les lumières bleues comme très désagréables et inesthétiques en évoquant les lignes bleues au sol à Versoix !

Enfin, les participants sont inquiets des bruits qu'ils entendent mais qu'ils ne voient pas (ici, les chiens qui aboient).

2// Le groupe sur la rue principale près de l'entrée d'une maison est très enthousiaste et amusé par l'activité. Ils disposent des torches pour créer des jalons sur le trottoir et parallèlement mettre en valeur les buissons et les arbres environnants.

Ils utilisent des filtres rouges pour parvenir à un résultat scénographie qu'ils apprécient particulièrement. Ils s'interrogent tout de même sur l'intensité ? Est-ce suffisant ?

Tous s'accordent à dire que l'activité était plaisante et trouvent que l'on peut redonner goût à l'exploration d'un lieu en y ajoutant seulement quelques touches de lumières.

# Conclusions – Gare de Genthod-Bellevue → Gare de Creux-de-Genthod

## CONCLUSIONS

- Les participants ont particulièrement apprécié manipuler la lumière, ils sont toutefois souvent perplexes : ils ne sont pas des professionnels, leurs interventions sont-elles justes ?
- Il ressort que les couleurs orangées sont les plus appréciées, jugées douces et agréables
- L'éclairage actuel ne semble pas être insuffisant mais il n'est pas très ludique, ils suggèrent des interventions plus ludiques et amusantes, plus diversifiées
- Les participants sont favorables à des installations lumineuses à taille humaine, et non pas de grands candélabres
- Enfin, les participants trouvent que des petites touches de lumières bien placées sont suffisantes et qu'il n'est pas nécessaire de sur-éclairer





Eclairages effectués par les participantes et participants lors de l'activité « paysage sonore »

# Synthèse – Gare de Gares de Pont-Céard → Gare de Versoix à pied



## MARCHE DANS LE NOIR

Les participants ont directement mis en avant la nécessité de faire confiance à son binôme. Les participants se déplaçaient lentement, sans s'égarer.

Les participants ont pris conscience de l'environnement dans lequel ils évoluaient en prêtant attention à d'autres sens que la vue : ils ont relevé les bruits entendus, analysé les textures sur lesquelles ils marchaient.

Les participants connaissent bien les lieux, mais ils avaient perdu la notion de l'espace au cours du jeu. Ils ont toutefois trouvé que le tronçon parcouru dans le noir était agréable, bien qu'ils aient été heureux de retrouver la vue.



## CACHE-CACHE

Les participants se sont cachés et c'est le médiateur qui les a cherchés. Tout le monde a apprécié le principe de l'activité.

Ils se sont cachés derrière des objets massifs ou occultants (troncs d'arbres, murs ou murets,...) et ont tentés de se dissimuler de l'éclairage public.

Un des participants était actif dans sa cachette, il tournait autour de l'arbre à mesure que le médiateur se rapprochait.

Les participants cachés se sont fiés à leur vue pour parfaire leur cachette et n'ont pas été trouvés aisément. Ils ont été amusés par l'activité et aucun n'a manifesté le sentiment d'inquiétude.



## MARCHE COMMENTEE

Au départ de la marche, les participants jugent l'éclairage au sol est réussi mais trop intense et le comparent à une autoroute/piste d'atterrissage.

Le passage dans la zone résidentielle fait écho d'une appropriation des lieux par les riverains (décorations sur les arbres, installations des petites chaises et tables etc.). Ils proposent de rendre le lieu plus vivant mais se ravisent, jugeant que cela pourrait déranger les riverains.

A l'arrivée au parc, un des participants précise qu'un projet de construction d'un espace de vie extérieur est en cours, ce qui semble ravir les participants, précisant que le parc n'est pour le moment pas un lieu de divertissement, de repos ou de rencontres.

Après le parc, une partie du préau de l'école est dans la pénombre, ce qui les inquiète. Ils ont été satisfaits de retrouver le parcours de nouveau éclairé. Ils ont toutefois manifesté que l'école était plus esthétique de nuit que de jour, notamment grâce à la lumière émise par la salle de gym.

En longeant la voie ferrée, les participants jugent que le bruit est très dérangement, tout comme la lumière très forte.

Une fresque dessinée par les enfants a fait émerger que l'art pouvait avoir un grand intérêt dans le dessin de la voie verte.

Le passage dans la zone résidentielle avec l'éclairage à détection de présence a beaucoup plu : n'éclairer que lorsque cela est utile à un usager tout en préservant l'environnement.

Le tunnel est apprécié ainsi que le nouveau centre-ville. Un projet éphémère de tricot sur les arbres est en place depuis plus de 2 ans et les participants s'inquiètent des conséquences pour la végétation, et manifestent également une lassitude.

Après la gare, le tronçon est jugé peu accueillant, voire dangereux, les participants expriment qu'ils n'emprunteraient pas ce chemin de nuit, ni même de jour.

Le passage du tunnel ferroviaire ramène l'idée que certains lieux sont propices à des interventions artistiques.



## PAYSAGE SONORE

Le paysage sonore est entrepris près de la Versoix. Les participants apprécient l'activité et sont très satisfaits du résultat : ils parviennent à un résultat scénographie et ludique et appréciable visuellement. Ils éclairent par de petites touches et jugent cela suffisant pour la mise en valeur du lieu.

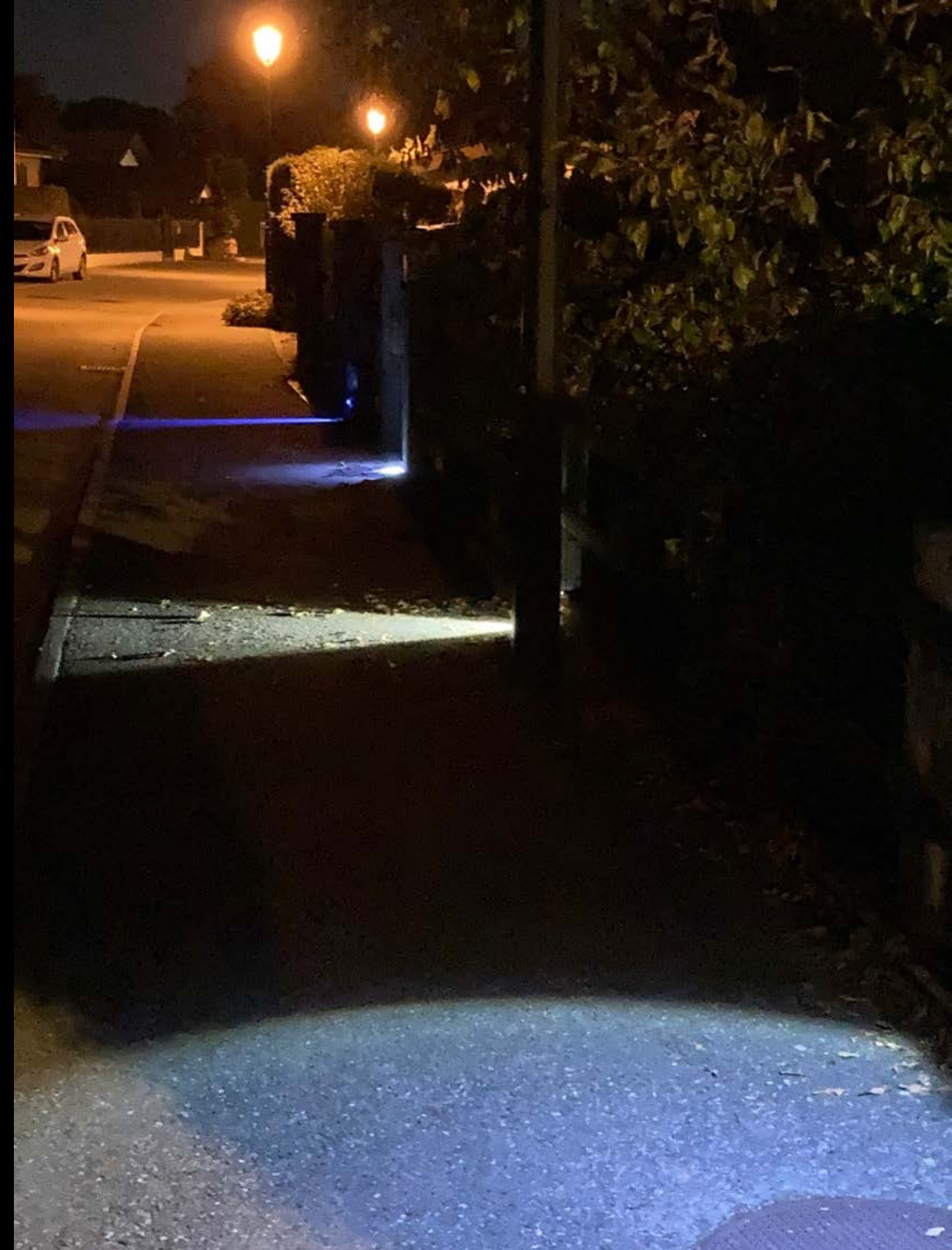


# Conclusions – Gare de Gares de Pont-Céard → Gare de Versoix à pied

## CONCLUSIONS

- Les participants apprécient la détection de présence : éclairer seulement sur le passage d'un individu et à ses abords ; ils précisent avoir besoin de voir où ils vont
- Les interventions esthétiques et scénographiques -pérennes ou éphémères- sont plébiscitées
- De petites touches de lumières suffisent à embellir certains lieux
- Il n'est pas nécessaire de sur-éclairer, les participants tiennent à ce que l'éclairage soit en accord avec les usages des lieux, respecte les riverains et l'environnement
- Certains tronçons provoquent de l'insécurité (dû au manque de lumière, à la configuration du lieu, ou les deux)





Eclairages effectués par les participantes et participants lors de l'activité « paysage sonore »

# Conclusions générales

- Les participants tiennent à ce que l'éclairage respecte l'environnement et les espèces qui vivent sur le territoire
- Les participants préfèrent les couleurs orangées, plus douces et confortables, aux couleurs blanches et bleutées émises par les sources LED
- De petites touches de lumières sont suffisantes si elles éclairent le lieu du passage et les abords
- L'insécurité n'est pas prégnante sur l'ensemble des secteurs
- Les participants sont favorables aux dispositifs de détection de présence
- Les lumières scénographiques, ludiques et l'art sont plébiscités dans la mise en valeur nocturne de la voie verte
- Le mobilier d'éclairage est préféré lorsqu'il est à taille humaine
- Les participants suggèrent un mode d'éclairage (ou un dispositif lumineux) uniforme pour l'identification nocturne du tracé de la voie



### **3. Compte-rendu de l'atelier de partage «Identité» du 20 octobre 2021**



# Objectifs de l'atelier

- Mettre en discussion l'**identité** de la voie verte
  - En tant qu'espace dédiée principalement **aux loisirs, à la détente et aux déplacements quotidiens**
  - En tant qu'**itinéraire singulier**
  - En tant qu'**espace nocturne**





# Organisation et démarche

- Env. 15 participantes et participants – Salle communale de Bellevue, 18h - 21h – mardi 20 octobre 2021
- Travail de groupe sous forme de «world café», 1 thème abordé par table, tous les groupes s'expriment sur tous les thèmes

Qu'avez-vous **besoin** le long de la voie verte pour en faire **un espace de promenade et de loisir** ?

Quelles sont **les conditions nécessaires** pour en faire **un lieu de vie quotidienne, un espace public que vous appréciez** ?

En termes de **végétation** / de **mobilier** / de **services** / **autres**

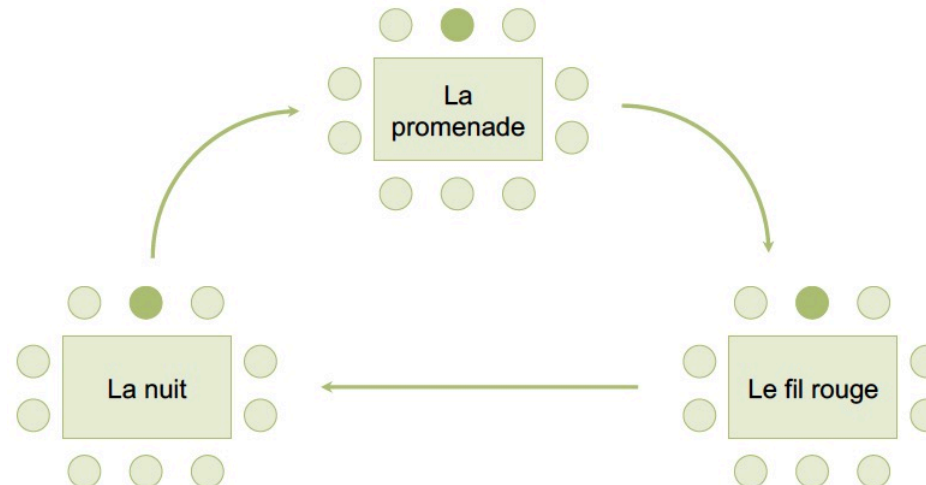
Établissement d'une **liste** puis **localisation**

Jeu de rôles :  
**l'écologue**  
**l'ingénieur**  
**l'artiste**

Trois missions :

- aménager trois **espaces de rencontre** nocturne
- **éteindre** l'éclairage public, dans la mesure du possible
- créer **un fil conducteur** nocturne

Cartes « arguments » et « veto » à disposition



Je suis une/un **artiste** : quelles œuvres je réalise et où je les installe ?

Je travaille à **l'office du tourisme** : quelle anecdote historique ou culturelle je souhaite partager ?

Je suis une **flâneuseuse** / un **flâneur perdu** : comment je me repère ?

**Réflexion individuelle** puis **localisation**

# Organisation et démarche



# Synthèse – La promenade

## Mobilier

- Tables
- Coins pique-nique, foyers
- Bancs
- Poubelles
- Toilettes (yc PMR)
- Fontaines
- **Tables d'observation / Points de vue / Télescopes**
- Parcours vita
- Jeux pour les enfants, en lien avec la nature et l'eau
- Stationnements vélos et espaces d'arrêt
- Mobilier pour régulation des vitesses (panneau de signalisation, chicanes)

## Végétation

- Ombrage (pergola végétalisée)
- Arbres remarquables
- Arbres, buissons fruitiers
- Haies vives
- **Végétation indigène**
- **Végétation saisonnière**
- Zones humides
- Zones de prairie

## Services

- Entretien vélo
- **Espace polyvalent pour les associations : stockage, scène pour évènement, buvette, etc.**

# Synthèse – La promenade

## Autres

- **Signaler les éléments existants** plutôt que de **dédoubler les aménagements** : buvettes, fontaines, etc.
- Créer un espace public qui fonctionne **l'hiver**
- Intégrer des **panneaux d'informations** historiques, culturels, sur des points d'intérêt locaux
- **Points d'attention** :
  - Sécurité physique la nuit
  - Limiter l'affichage (pollution visuelle)
  - Accessibilité universelle (revêtement, toilettes, etc.)
  - Signaler les montées et descentes

## Aspects localisés

- **Ch. de la Glaise** : proportionnalité du mur antibruit ? Importance de la végétation / les enfants aiment regarder les trains
- **Ch. des Rousses** : conserver son caractère contemplatif d'observatoire (téléscope?) / son ambiance tranquille (bancs)
- **Village de Genthod** : valoriser la fontaine
- **Parc Lullin** : installer un espace de pique-nique (pas besoin de créer une nouvelle place de jeux car existant au ch. de la Gandole)
- **Ferme du Pré-Vert** : proposer des activités pédagogiques, lien à créer, fontaine
- **Parc du Molard et nant des Limites** : créer des jeux pour enfants en lien avec la nature / toilettes
- **Versoix le long des voies CFF** : végétaliser et ombrager



# Synthèse – La promenade



# Synthèse – Le fil rouge

## L'artiste

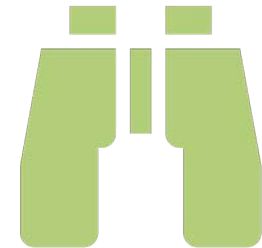
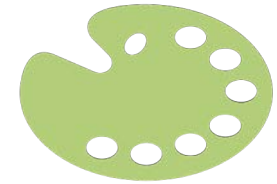
- Travailler sur l'identité des communes
- S'appuyer sur les savoir-faire locaux (sculptures en bois par exemple)
- Mettre en avant l'histoire / les couleurs des communes
- Créer un «fil vert» avec la nature (mise en scène du paysage)

## Le/la touriste

- Des « grands noms » comme guides sur la voie verte : Maurice Ravel (compositeur) / Michel Mayor et Didier Queloz (prix Nobel de physique) / Étienne-François de Choiseul / l'Impératrice Joséphine (chemin de l'Impératrice)
- Créer une identité avec les lieux remarquables

## Le/la flâneuse perdue

- Créer un logo et une signalétique en lien avec les œuvres d'art (bois)
- Privilégier une signalétique minimaliste
- Mettre l'accent sur les grands attracteurs (gares, plages, débarcadères)
- Créer des repères avec l'éclairage



# Synthèse – La nuit

## Consensus trouvés:

Aménager 3 espaces de rencontre nocturne

### **Chemin des Rousses**

Assises en bois, type «tonneaux» devant les vignes, éclairage au sol, rasant et teinte «chaude»

### **Chemin de la glaise ou «chemin des écoliers»**

Une fontaine, et une statue, éclairées ponctuellement, grâce à un vélo+dynamo, un

nouveau parcours Vita. Le passage sous voie ferrée en couleur (rouge).

### **Chemin du Molard, aux abords du pont de La Versoix**

Un belvédère au-dessus de l'eau, pour des pique-niques, sans éclairage, juste le bruit de l'eau, et peut-être les arches du pont

Éteindre l'éclairage public, dans la mesure du possible

### **Éclairer où c'est nécessaire**

Les gares, accès et carrefours. Sur certains segments, pour rassurer...

### **Comment éclairer**

Éclairage rasant, doux et programmé.

### **Signaler ou éclairer?**

Dans la plupart des situations, un éclairage «signalétique», permettant de comprendre les limites de l'espace, suffit.

Créer 1 fil conducteur nocturne

### **Arches colorées**

Une série d'arches fluorescentes, sur tout le tracé, pour identifier la voie verte

### **Du son**

Les arches diffusent des sons d'oiseaux, ou d'éléments de la nature, grâce au vent

### **Une ligne luminescente**

Tout le long de la voie verte, une ligne lumino-phosphorescente, qui guide l'utilisateur

### **Patrimoine**

Mise en valeur lumineuse du patrimoine existant et à créer (statues en bois, ancienne gare...?), avec système de détection



# Synthèse – La nuit

- Une **lumière uniforme** sur l'ensemble de la voie verte n'est **pas utile**, ni d'un point de vue fonctionnel, ni écologique, ni identitaire
  - Au contraire, des **lumières ponctuelles**, scénographiques, dans l'espace et dans le temps (programmation), permettent de **révéler** les éléments constitutifs de la voie verte
- En termes de sensation de sécurité, des lumières ponctuelles permettent de **rendre lisible** l'espace nocturne
  - Solutions **solaires** plébiscitées
- Le mouvement (lumières programmées selon les heures ou les saisons, détections de présence...), ainsi que la **perception multi-sensorielle** (couleurs, sons, vues...) sont au cœur des propositions





# Sommaire général

- I. Démarches de concertation effectuées durant la phase d'AVP
- II. Synthèse de la première phase de concertation avec les riveraines et riverains (avril-mai 2021)
- III. Synthèse de la deuxième phase de concertation avec les riveraines et riverains (sept.-oct. 2021)
- IV. **Compte-rendu du sondage effectué auprès des entreprises et institutions (juin à oct. 2021)**
- V. Synthèse des ateliers de partage avec les associations professionnelles et les groupes d'intérêts

# Extraits du sondage



Rubrique 1 sur 14

## Voie verte entre Genève-Sécheron et Versoix

L'Office de l'Urbanisme (OU), l'Office cantonal des transports (OCT) et les Communes de Pregny-Chambésy, Genthod, Bellevue, Collex-Bossy et Versoix travaillent actuellement sur un projet de voie verte de mobilité douce (piétons, vélos, trottinettes, etc.) allant de la gare de Genève-Sécheron à Versoix sur une distance d'environ 11,5 km.

Cet itinéraire de mobilité douce a pour objectif de compléter le réseau par une infrastructure essentiellement dédiée aux loisirs et aux trajets quotidiens de proximité en reliant les lieux de vie et d'attractivité : les écoles, les entreprises, les institutions publiques mais également les commerces et les multiples espaces de détente. Elle vise également à mettre en valeur le patrimoine construit et naturel des sites qu'elle traverse (centralités villageoises, espaces naturels, panoramas, etc.).

Ce questionnaire cherche à comprendre vos habitudes de déplacement pour vous rendre sur votre lieu de travail ainsi qu'aux alentours de votre lieu de travail. Grâce à vos réponses, nous pourrions identifier les traversées et les tronçons à améliorer, les espaces publics à aménager ou à valoriser, etc. cela, dans le but que cette future voie verte vous soit la plus adaptée et utile possible.

Les données récoltées seront traitées de manière anonyme et uniquement pour alimenter les réflexions autour du projet de voie verte Genève-Sécheron - Versoix.

La réponse à ce questionnaire vous prendra environ 5 min.

Merci d'avance pour votre participation.

Adresse e-mail \*

Adresse e-mail valide

Ce formulaire collecte les adresses e-mail. [Modifier les paramètres](#)

Dans quelle entreprise, institution, organisation ou autre travaillez-vous ?

Réponse courte

## Questions concernant vos habitudes de transport entre chez vous et votre travail

Description (facultative)

1. A quelle distance habitez-vous de votre lieu de travail ? \*

☐ A moins de 3 Km

☐ Entre 3 et 10 Km

☐ A plus de 10 Km

2. Combien de temps en moyenne prenez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail ? \*

☐ Moins de 15 min

☐ Entre 15 et 30 min

☐ Entre 30 et 60 min

☐ Plus de 60 min

3. Par quel(s) moyen(s) de transport vous rendez-vous sur votre lieu de travail ? (Plusieurs réponses possibles)

☐ A pied

☐ A vélo

☐ A vélo électrique

☐ En bus

☐ En train

☐ En trottinette électrique

☐ En voiture

☐ En bateau

☐ Autre...

Rubrique 12 sur 14

## Questions concernant vos habitudes déplacements

Description (facultative)

9. Si vous effectuez vos déplacements pour vous rendre sur votre lieu de travail en voiture ou transports collectifs (bus, train, bateau), la réalisation d'une infrastructure du type "voie verte" vous encouragerait-elle à changer vos habitudes de déplacement et aller vers une mobilité douce (vélos, marche à pied, trottinettes, etc.) ?

☐ Oui

☐ Non

☐ J'utilise déjà un moyen de mobilité douce pour me rendre au travail ou me déplacer autour

Rubrique 13 sur 14

## Questions concernant vos habitudes de déplacements

Description (facultative)

9.1. Si non, quelles sont les raisons qui vous empêchent d'utiliser des moyens doux de déplacement pour vous rendre sur votre lieu de travail ou vous déplacer autour de votre lieu de travail ? (Plusieurs réponses possibles)

☐ Je ne me sens pas en sécurité même si une infrastructure sécurisée de type "voie verte" est mise en service

☐ Les distances trop importantes

☐ Les pentes trop importantes

☐ Je dois déposer mon ou mes enfant(s) et ne peux pas le faire à vélo ou à pied

☐ Ma santé ou forme physique ne me le permet pas

☐ Je n'en ai pas l'envie

☐ Autre...

9.2. Qu'est ce qui vous encouragerait à utiliser un mode doux pour vous rendre au travail ou vous déplacer autour de votre lieu de travail ? (Plusieurs réponses possibles)

☐ Des infrastructures adaptées du type "voie verte" ou autres infrastructures performantes

☐ La mise en place de services liés au vélo, à la trottinette, etc. (stationnements sécurisés, entretien, etc.)

☐ Des aménagements rendant plus agréables les trajets (ombres, fontaines, toilettes, lumières, etc.)

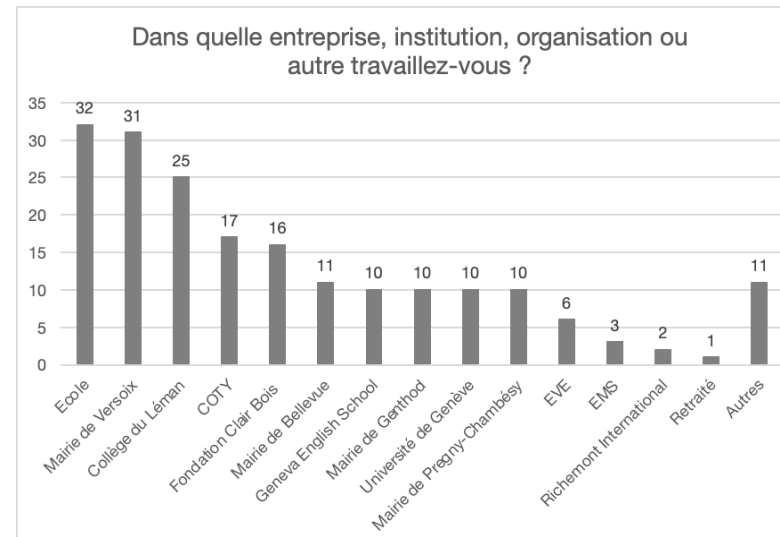
☐ Une meilleure gestion des vélos, trottinettes, etc. dans les transports publics (pour combiner vélos et trans...

☐ Autre...

# Analyse des réponses reçues

## Remarques préliminaires

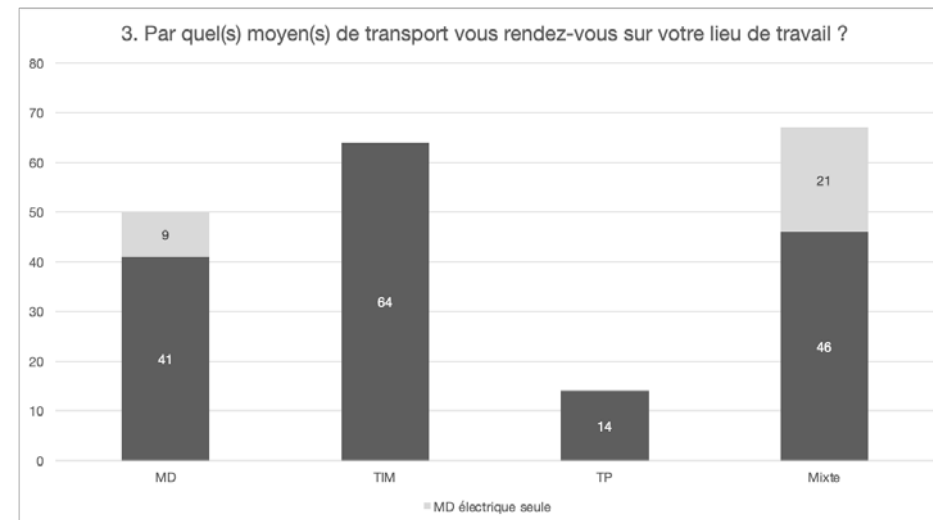
- Le questionnaire a été envoyé à 52 entreprises et institutions situées à proximité du tracé de la voie verte.
- Le nombre d'entreprises contactées varie selon les communes : 24 pour Versoix, 10 à Genthod, 10 à Bellevue, 6 à Pregny-Chambésy, 1 à Collex-Bossy et 1 à Genève-Sécheron. Toutes n'ont pas répondu au questionnaire.
- Les réponses ont été récoltées du 7 juin au 31 octobre 2021.
- Un total de 195 personnes ont répondu au questionnaire (après suppression des doublons).
- Près de la moitié travaille à Versoix (48% de l'échantillon). Viennent ensuite Pregny-Chambésy (14%), Genthod (12%), Bellevue (11%), Collex-Bossy (0,5%) et Genève (0,5%). 13% des personnes ayant participé au sondage n'ont pas renseigné la localisation géographique de leur lieu de travail.



# Analyse des réponses reçues

## Trajet domicile - lieu de travail

- Une part importante des personnes ayant répondu au questionnaire habite loin de leur lieu de travail : 45% réside à plus de 10 km, 32% se situe entre 3 et 10 km et 23% à moins de 3 km.
- Le temps de trajet est très variable : 40% le chiffre entre 15 et 30 minutes, le reste se situant respectivement pour moitié au-dessus et en dessous de cette tranche.
- Un quart des participantes et participants pendule uniquement en mobilité douce. 33% se déplace en TIM, 7% en TP et 34% avec des modes mixtes.
- Un peu moins de 1 personne sur 5 utilise un vélo ou une trottinette électrique, le plus souvent en complémentarité avec un TIM et les TP.

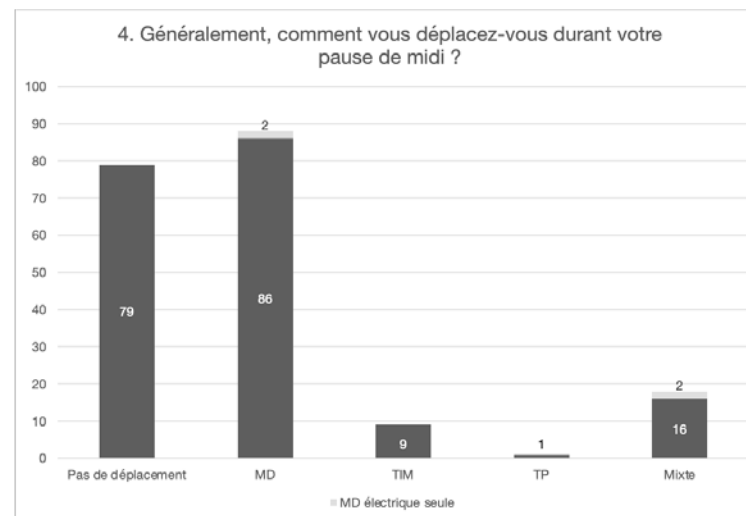




# Analyse des réponses reçues

## Pause de midi

- 40% des personnes ayant répondu au questionnaire restent sur leur lieu de travail pendant la pause de midi.
- Parmi celles qui se déplacent, une très large majorité utilise les modes doux (45%), les TIM représentent 5%, les TP 0,5% et 9% des participantes et participants ont recours à des modes mixtes.
- Le vélo et la trottinette électriques sont ici moins utilisés, avec 9% d'utilisateurs.



# Analyse des réponses reçues

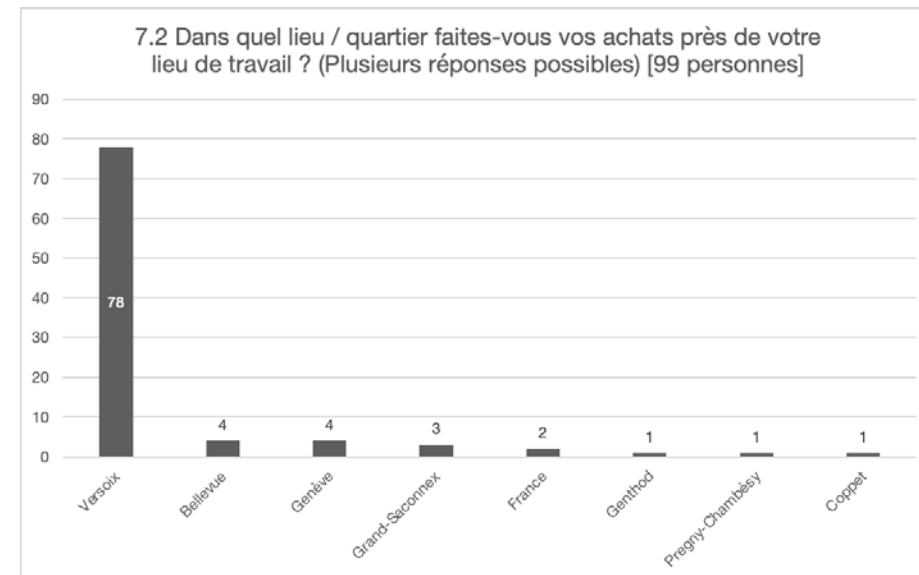
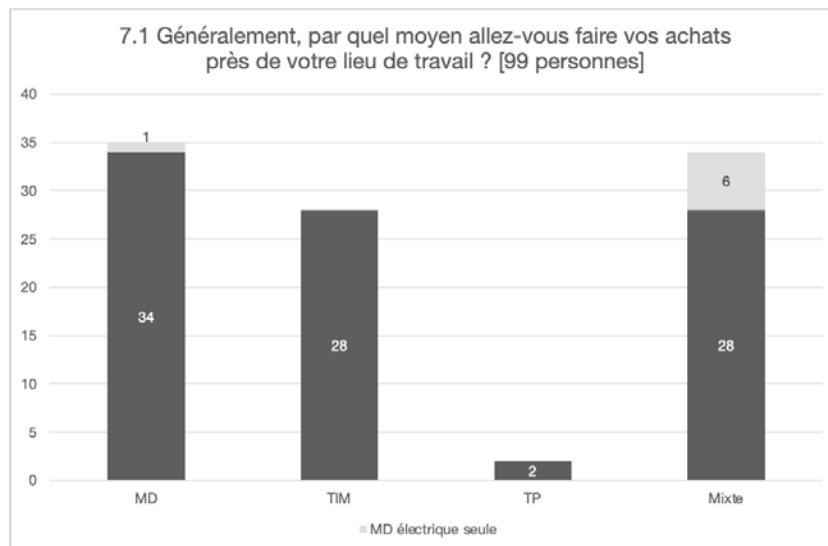
## **Amener les enfants à la crèche et à l'école**

- Une faible part des personnes ayant participé au sondage amène ses enfants à la crèche ou à l'école à proximité de son lieu de travail (12%).
- La moitié des parents concernés le fait en TIM, 21% en MD et 29% avec des modes mixtes.
- 16% utilise le vélo, à moitié en vélo-cargo / charrette / siège enfant et à moitié avec un vélo pour chacun.
- Près de quatre parents sur cinq amènent leurs enfants à la crèche et à l'école autour de la voie verte, principalement à Versoix.

# Analyse des réponses reçues

## Achat près du lieu de travail

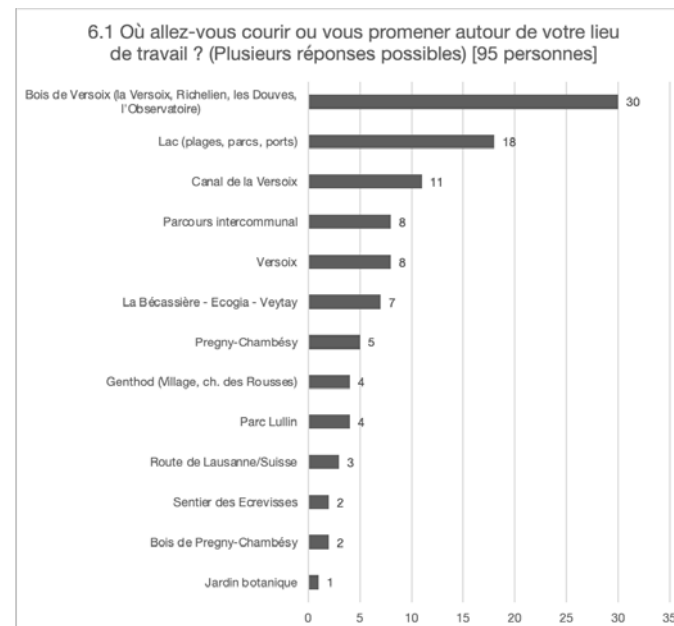
- La moitié des personnes interrogées font des achats près de leur lieu de travail.
- 35% d'entre elles le font en MD, 28% en TIM, 2% en TP et 34% en modes mixtes. 1 personne sur 10 a recours à la MD électrique, le plus souvent en complémentarité avec les TIM et les TP.
- Versoix se distingue comme centre d'achats, notamment avec les supermarchés Migros et Coop.
- 11% des participantes et participants déclarent faire leurs courses dans une gare, principalement à Versoix.



# Analyse des réponses reçues

## Activités sportives

- La moitié des personnes sondées se promènent ou pratiquent la course à pied près de leur lieu de travail. Elles le font le plus souvent dans la nature : près d'un tiers des participantes et participants citent les bois de Versoix et 19% le lac.
- Plusieurs personnes (8%) décrivent des déplacements entre les communes de la voie verte (par ex. “entre Bellevue, Chambésy et Genthod”) plutôt que des lieux fixes, on peut donc supposer qu’elles empruntent déjà des chemins transversaux.

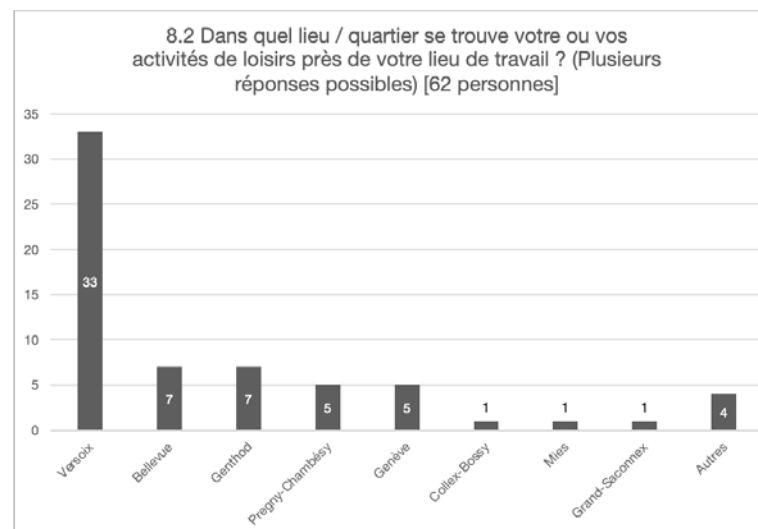




# Analyse des réponses reçues

## Loisirs

- Un tiers des participantes et participants se rendent à des activités de loisirs autour de leur lieu de travail. 45% y vont en MD, 16% en TIM, 3% en TP et 35% utilisent plusieurs modes de transports.
- Une personne sur cinq utilise un vélo ou une trottinette électrique, le plus souvent en complémentarité avec un TIM.
- La moitié des adeptes d'activités de loisirs les pratiquent à Versoix, notamment au centre sportif de la Bécassière, à Port-Choiseul et au centre commercial Migros (fitness et escalade).
- 11% se rendent respectivement à Genthod et à Bellevue, 8% à Pregny-Chambésy et 2% à Collex-Bossy pour pratiquer une activité sportive ou de loisirs.

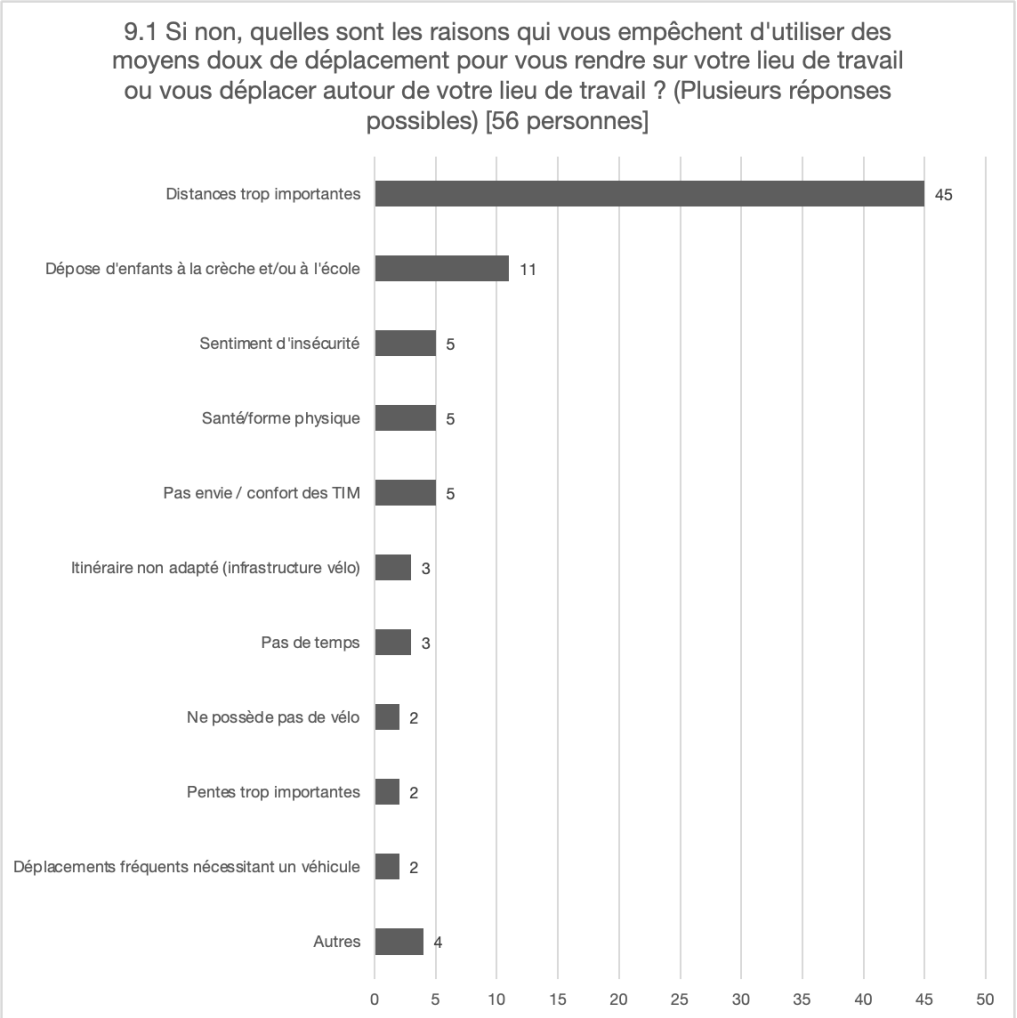
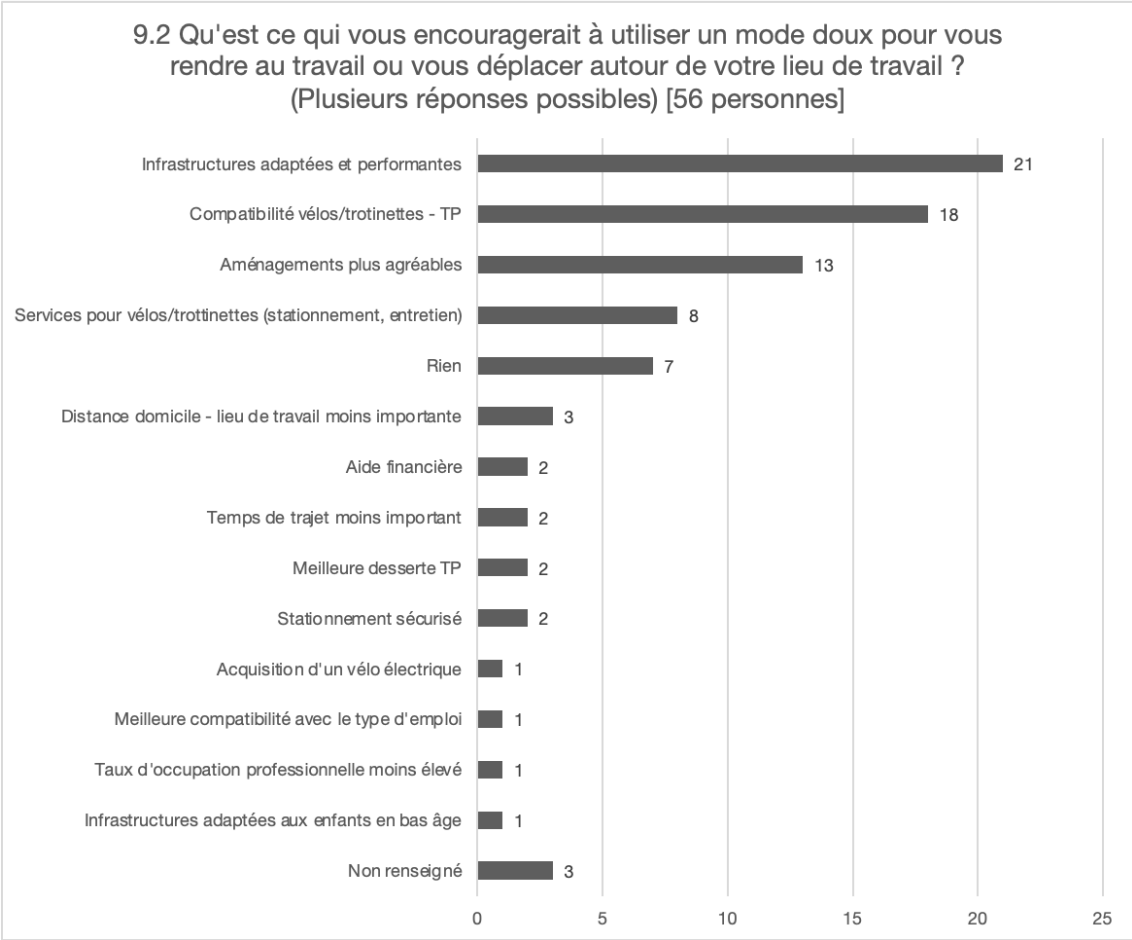


# Analyse des réponses reçues

## Intérêt pour la voie verte

- Lorsqu'elles sont interrogées sur leur intérêt pour la voie verte, 40% des personnes sondées répondent qu'une telle infrastructure les encouragerait à modifier leurs habitudes de déplacement. Près d'un tiers déclare déjà utiliser la MD pour se rendre au travail et 29% estiment qu'une voie verte ne changerait pas leurs habitudes.
- Parmi ces derniers (cf. graphiques ci-après), 80% évoquent des distances trop importantes pour recourir à la MD entre leur domicile et leur lieu de travail alors qu'une personne sur 5 cite la dépose d'enfants à l'école ou à la crèche comme facteur limitant. Un peu moins de 10% déclarent ne pas se sentir en sécurité, de même que ceux dont la forme physique ou la santé ne permet pas de pratiquer autant le vélo ou la marche. Enfin, 7% des personnes expliquent ne simplement pas en avoir envie.
- Quand ces mêmes personnes sont interrogées sur ce qui les encouragerait à utiliser un mode doux en lien avec le travail (cf. ci-après), 38% répondent que des infrastructures adaptées et performantes faciliteraient leur report modal. La compatibilité vélo/trottinette et TP, importante lors des grandes distances, est également évoquée par un tiers d'entre eux. 23% des personnes demandent des aménagements rendant la MD plus agréable (ombre, fontaines, toilettes, lumières) et 14% de meilleurs services pour les vélos et trottinettes, dont du stationnement et des solutions d'entretien. 13% des personnes estiment que "rien" ne pourra leur faire changer leurs habitudes.
- Ces deux dernières questions soulèvent également des problématiques annexes qui peuvent se montrer tout aussi limitantes : l'absence de douche sur le lieu de travail, l'absence de stationnement vélo sécurisé à domicile ou sur le lieu de travail, l'adaptation des infrastructures de mobilité douce aux enfants et les ressources financières nécessaires à l'achat d'un vélo électrique.

# Analyse des réponses reçues



# Sommaire général

- I. Démarches de concertation effectuées durant la phase d'AVP
- II. Synthèse de la première phase de concertation avec les riveraines et riverains (avril-mai 2021)
- III. Synthèse de la deuxième phase de concertation avec les riveraines et riverains (sept.-oct. 2021)
- IV. Compte-rendu du sondage effectué auprès des entreprises et institutions (juin à oct. 2021)
- V. Synthèse des ateliers de partage avec les associations professionnelles et les groupes d'intérêts



# Atelier de partage n°1 avec les associations, 22 avril 2021

## Public cible

- Déléguées et délégués d'associations et groupes d'intérêts en lien avec la mobilité : TCS-GE, ProVélo-GE, Mobilité Piétonne – GE, HAU – Handicape Architecture Urbanisme, ATE-GE – Association Transport Environnement, GenèveRando) et l'environnement (PNPGE – Plateforme Nature et Paysage Genève).

## Objectifs

- Intégrer les associations et groupes d'intérêt dès le début de l'étude afin de constituer un groupe de suivi et un réel partage ;
- Informer sur le projet de voie verte : son évolution, son déroulé, ses objectifs, ambitions et enjeux, ainsi que son tracé, en particulier ses tronçons critiques ;

# Atelier de partage n°1 avec les associations, 22 avril 2021

## Synthèse des échanges

- Le recours à des bordures biaises pour séparer le trafic sur chaussée (plus rapide) des flux de mobilité douce (plus lent) est un moyen assurant la flexibilité nécessaire et idéal si besoin de dévier le trafic (par exemple pour le ch. des Cornillons avec un trottoir avec bordure abaissée de 14-16cm de large et 4cm de haut (besoins PMR)).
- Important de différencier la voie verte, réseau de loisirs (lent), de celui des déplacements plus directs, le long de la route de Lausanne / Suisse notamment.
- Demande de conserver une bande de cheminement naturel sur le côté (min. 1m) avec séparation, au moins visuelle tout en garantissant l'accessibilité universelle.
- En termes d'accessibilité universelle, les exigences de la norme VSS 640 675 "espace de circulation sans obstacle") devront être respectées (HAU), les dénivelés évités et la largeur minimale des surfaces minérale de 1m80 (exception dans le cas de rétrécissement ponctuel min. 1m – cf. art. 5.1 de l'annexe de la norme VSS). Importance du revêtement choisi, des éclairages (enjeux d'éblouissement) et du mobilier (conformité aux besoins des PMR) le long de la voie verte et sur les connecteurs vers les lieux d'intérêts et les accroches vers les arrêts de TP. Des bancs doivent être prévus à intervalles réguliers (avec accoudoirs et dossier).
- La séparation des flux est nécessaire pour les personnes malvoyantes, mais les trottoirs doivent être franchissables (fauteuil roulant). La mixité peut être tolérée ponctuellement accompagnée de mesures de modération de trafic et de lisibilité de l'espace (vecteur de guidage). Importance de marquer des seuils entre les régimes de vitesses de circulation (exemple zone 30 / 20).

# Atelier de partage n°1 avec les associations, 22 avril 2021

## Synthèse des échanges (suite)

- Les enfants souhaitent se rendre à vélo / trottinette à l'école, mais le problème de sécurité est limitant (perception de la vitesse plus importante). Les revêtements lisses favorisent la vitesse et les problèmes de cohabitation. Importance de ponctuer le tracé avec des places de jeux, points d'eau et toilettes.
- Importance des connexions entre la voie verte et les axes rapides (route de Lausanne / Suisse) et leur qualité d'aménagement pour garantir que les vélos rapides n'empruntent pas la voie verte.
- Garantir les accès aux riveraines et riverains et maintenir une quantité suffisante de stationnement.
- Nécessité d'intégrer les itinéraires internationaux SuisseMobile : Via Jacobi (4) – rte du Rhône (1) - tour du Léman. Volonté d'écarter l'itinéraire de cyclotourisme « la Suisse à vélo » du trafic automobile, possibilité de dévier l'itinéraire sur la voie verte.
- Éviter les revêtements en dur même pour les voies cyclées (possibilité de faire moitié dure, moitié naturel convenable aux PMR – cf. chemin de la réserve naturelle des Doves à Versoix). Un stabilisé avec un maximum de 80 kg / m<sup>3</sup> de ciment est préconisé pour éviter le dégagement de poussières fines.
- Grande partie du tronçon de la Via Jacobi est inscrite au plan directeur des chemins de randonnée pédestre impliquant des contraintes en termes d'aménagement (pas de bitume, séparation des flux, cf. l'art. 7 de la LCPR) avec exception à proximité des gares (ex. Genthod-Bellevue).

# Atelier de partage n°2 avec les associations, 21 septembre 2021

## Public cible

- Déléguées et délégués d'associations et groupes d'intérêts en lien avec la mobilité : TCS-GE, ProVélo-GE, Mobilité Piétonne – GE, HAU – Handicape Architecture Urbanisme, ATE-GE – Association Transport Environnement, GenèveRando) et l'environnement (PNPGE – Plateforme Nature et Paysage Genève).

## Objectifs

- Prendre connaissance des préoccupations et attentes ;
- Aboutir à un partage d'expérience sur les enjeux majeurs (points d'attention, craintes, opportunités, etc.).



# Atelier de partage n°2 avec les associations, 21 septembre 2021

## Synthèse des échanges

- Le principe de sinuosité (briser la linéarité pour ralentir les flux) est intéressant avec des resserrements et des éléments placés au centre de la voie verte (vérifications avec HAU à faire pour la mise en place de vecteurs de guidage pour les personnes malvoyantes). Importance de dédié 5m à la MD malgré la sinuosité (sans empiètement de la végétation).
- Importance de prévoir des revêtements perméables (cf. guide HEPIA et ENVERR'PAQ). La bande plantée de 1m est un principe apprécié mais des bandes plantées ponctuelles de 3-4m est mieux que du stabilisé (bon exemple de la voie verte rive gauche).
- Proscrire les barrières en limite de parcelle afin de permettre le passage de la faune (ou barrières ouvertes en bas tolérables).
- Importance de créer un espace habité pour faire de la voie verte un réel espace de promenade (jeux, bancs, fontaines, art, etc.).
- La gestion des carrefours doit se faire grâce à un système de priorité clair avec un guidage pour les personnes malvoyantes (souhaitable d'aménager des champs d'éveil pour indiquer les traversées préférentielles. Si l'espace est vraiment trop complexe, il faudra envisager un guidage d'un point A à un point B).
- Crainte quant à la cohabitation entre les enfants et les chiens dans le parc Lullin.
- Concernant la route de Collex, la question se pose de son intégration dans la ou axe cyclable rapide (avec aménagements exemplaires).
- Les pistes bidirectionnelles sont plus dangereuses dans des itinéraires en pente.