



6t bureau
de recherche

Partenaire

UrbanMoving



ETUDE MOBILITÉ DE LA VOIE BLEUE BELLEVUE-CORSIER

ANALYSES DE LA DEMANDE ET DES ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ



6t-bureau de recherche
Rue des Voisins 15 | 1205 Genève
info@6-t.co | www.6-t.co
+41 22 552 02 98

Rapport final v5 – 13 juin 2023

> IMPRESSUM

Mandant



CGN SA
Avenue de Rhodanie 17
Case postale 390
1001 Lausanne

Mandataire



6t-bureau de recherche Sàrl
Rue des Voisins 15
1205 Genève

Partenaire sous-traitant



UrbanMoving Sàrl
Chemin de Champ-Rond 36A
1010 Lausanne

Auteurs

Sébastien Munafò, directeur – chef de projet
Fien de Doncker – chargée d'étude

Laurent Dutheil, directeur

Mode de citation recommandé

6t-bureau de recherche. (2023). Etude mobilité de la voie bleue Bellevue-Corsier. Analyses de la demande et des enjeux d'accessibilité. Rapport final v5

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui du commanditaire.



> SOMMAIRE

> INTRODUCTION

1. EVALUATION DE LA DEMANDE

1.1. La demande selon les données MNTD

1.2. La demande selon le MMT

1.3. Synthèse

2. EVALUATION DE L'OFFRE

2.1. Bellevue

2.2. Corsier

3. CONCLUSIONS



1. INTRODUCTION



> INTRODUCTION

> Contexte

- > Alors que le projet de traversée autoroutière du lac a peu de chance d'être réalisé à moyen terme, les besoins de mobilité entre la rive gauche de l'agglomération genevoise particulièrement résidentielle et la rive droite très peuplée, mais également pourvoyeuse d'emplois, sont très marqués et appelés à croître de manière significative.
- > Dans ce contexte dynamique, l'arrivée prochaine de Lombard Odier avec près de 2'600 emplois à Bellevue sur le lieu-dit le *Champ-du-Château* ainsi que la création de près 300 logements pouvant accueillir jusqu'à 600 habitants sur le site implique une demande de mobilité accrue dans ce secteur de l'agglomération.
- > Face à ce constat, la CGN et ses partenaires souhaitent proposer une solution d'une liaison lacustre reliant Bellevue et Corsier-Port. Le projet porte le nom de *Voie-bleue*.

> Objectifs

- > De premiers travaux ont permis de montrer qu'un potentiel de demande réelle existait pour une telle liaison (6t 2020,2021)
- > Avec l'avancement du projet et en regard avec un certain nombre de réticences d'ores et déjà exprimées sur de potentielles nuisances, il était nécessaire d'affiner l'évaluation du projet sous l'angle de la mobilité avec une étude [indépendante](#), [critique](#) et [constructive](#).
 - o Sous l'angle de la [demande](#)
 - o Sous l'angle de [l'offre et de l'accessibilité](#) des deux sites
- > Deux angles qui doivent être mis en dialogue pour, in fine, souligner les enjeux, enseignements et recommandations visant à maximiser les effets positifs et minimiser les effets négatifs du projet



Images de synthèse du projet sur le site de Champ-du-Château à Bellevue. Source Herzog & de Meuron

> INTRODUCTION

Situation géographique de la liaison prévue

L'offre prévue en l'état

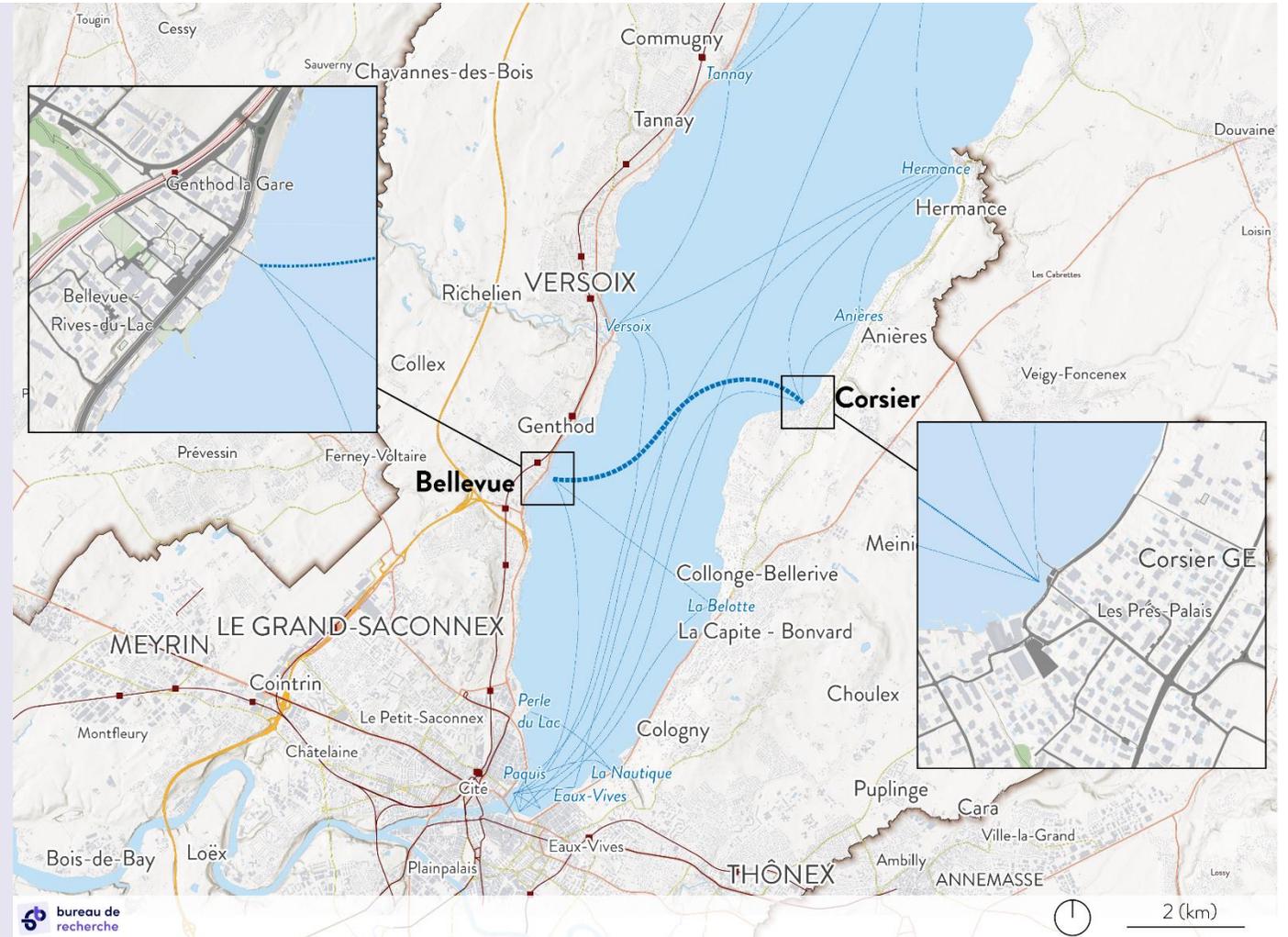
- > Une offre en semaine uniquement (lundi-vendredi)
- > Un horaire non cadencé avec des courses uniquement le matin et le soir
- > 5 paires de courses de 6h à 10h et 5 paires de 16h30 à 20h00

	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20
Corsier	06:10	06:55	07:40	08:25	09:10	16:25	17:10	17:55	18:40	19:25
Bellevue	06:25	07:10	07:55	08:40	09:25	16:40	17:25	18:10	18:55	19:40
Bellevue	06:32	07:17	08:02	08:47	09:32	16:47	17:32	18:17	19:02	19:47
Corsier	06:47	07:32	08:17	09:02	09:47	17:02	17:47	18:32	19:17	20:02

- > Les bateaux utilisés seront les vedettes « Valais » et Morges » d'une capacité de 200 personnes et 40 vélos
- > La vitesse prévue pour la traversée est de 25 km/h
- > L'offre ne devrait pas être intégré à la communauté tarifaire Unireso et devrait coûter environ 2 CHF/ traversée



La vedette Valais (avant transformation).
Source CGN



bureau de recherche



2 (km)

> INTRODUCTION

Corsier, la Belotte, ou ailleurs ? La question du port sur la rive gauche

- > La pertinence de l'accroche sur la rive gauche à Corsier-Port par rapport à d'autres débarcadères possibles, notamment en aval (Collonge-Bellerive ou Cologny), a fait l'objet d'une analyse multicritères par les services de l'Etat concernés
- > Cette analyse est questionnée par les opposants au projet qui soulignent en particulier une «ligne de désir» plus logique et directe depuis Bellevue vers Collonge-Bellerive
- > Aussi, pour assurer un débat serein sur le sujet, nous recommandons aux porteurs du projet d'être transparent à ce sujet et d'explicitier objectivement les avantages et inconvénients de chaque possibilité envisagée sur la rive gauche jusqu'ici et les critères techniques, politiques et financiers ayant abouti au choix de Corsier-Port pour le projet pilote

> INTRODUCTION

> Volet demande

- > Questionnement : à combien peut-on estimer les flux de demande pour cette liaison et quelle nuisances de trafic pourrait en découler à Bellevue et Corsier-Port ?
- > Méthodes :
 - o Estimations des potentiels (marchés de mobilité) via les données extraites du modèle national MNTP (Confédération, ARE)
 - o Simulation et analyse par le modèle multimodal transfrontalier MMT (Canton de Genève, Office cantonal des transports)
- > Ce volet fait l'objet du [chapitre 1](#) de ce rapport

> Volet offre et accessibilité

- > Questionnement : quelles sont les conditions d'accès (marche, vélo, transports publics et transports individuels motorisés) prévues à Bellevue et Corsier ? Quelles leur points forts et leur points faibles ? Quelles recommandations peut-on formuler pour améliorer ces conditions ?
- > Méthodes
 - o Entretiens avec des acteurs (cf. planche suivante) pour comprendre les points de vue et les enjeux
 - o Expertise critique du concept d'accessibilité prévue
- > Ce volet fait l'objet du [chapitre 2](#) de ce rapport

Partenaire sur ce volet

UrbanM^oving



> INTRODUCTION

> Acteurs consultés dans le cadre de cette étude

Institution	Nom	Fonction
Commune de Corsier	M. Charles Lassauce et Mme Valeyriane Roux	Secrétaire général / technicienne communale
Commune de Bellevue	M. Bernard Taschini et M. Daniel Todeschini	Conseiller administratif / directeur du service technique
Canton de Genève – OCT	M. Gerard Widmer	Direction régionale Arve-Lac
Commune d'Anières	M. Marc Eudier	Responsable Urbanisme & environnement
Commune de Collonge-Bellerive	M. Pascal Vermot	Responsable du département technique
Association « Sauvons la baie de Corsier » (ASBC)	M. Raphaël Soulié, Mme Christine Soulié, M. Christian Tamisier, Me Lucio Amoruso,	Membre / membre / membre / avocat représentant
Association « Amis de la voie bleue »	M. Arnaud Girardin	Président

1. ANALYSES DE LA DEMANDE

1.1. La demande selon les données MNTP

1.2. La demande selon le MMT

1.3. Synthèse

1. ANALYSES DE LA DEMANDE

1.1. Demande selon les données MNTP

> Le MNTP

- > Le modèle national du trafic de voyageurs (MNTP) est un outil de planification et d'aide à la décision développé par l'office fédéral du développement territorial (ARE). Il représente un outil particulièrement complexe puisqu'il compte 8'000 zones, près de 2 millions de tronçons et 2'000 lignes TP modélisés à l'échelle de la Suisse entière et des zones frontalières limitrophes. S'il n'a pas l'ambition de permettre de modéliser de petites modifications de l'offre de transports publics à une échelle urbaine, il permet néanmoins d'obtenir des ordres de grandeur des marchés de mobilité entre certains secteurs.
- > Les dernières données du MNTP datent de 2017. Elles ne prennent donc pas en compte l'établissement futur des emplois et habitants à Bellevue, en particulier ceux de la banque Lombard Odier
- > Les matrices OD du MNTP ont été analysées afin d'estimer les marchés de mobilité potentiellement concernés par un tel lien rive gauche <> rive droite dans l'agglomération genevoise

Attention : ces marchés de mobilité ne représentent pas le nombre de passagers de la future voie bleue.

- > Ils représentent tous les déplacements qui peuvent être concernés par un tel lien selon les données du MNTP et pour lesquels un lien par le lac peut-être théoriquement plus rapide que via Genève.
- > En fonction de sa plus ou moins grande efficacité et attractivité, l'offre de la voie bleue ne captera qu'une part de ce marché total. Dans tous les cas, des parts conséquentes de ce marché continueront d'être réalisés en voiture et/ou en transports publics par les itinéraires via Genève comme c'est le cas aujourd'hui.



1. ANALYSES DE LA DEMANDE

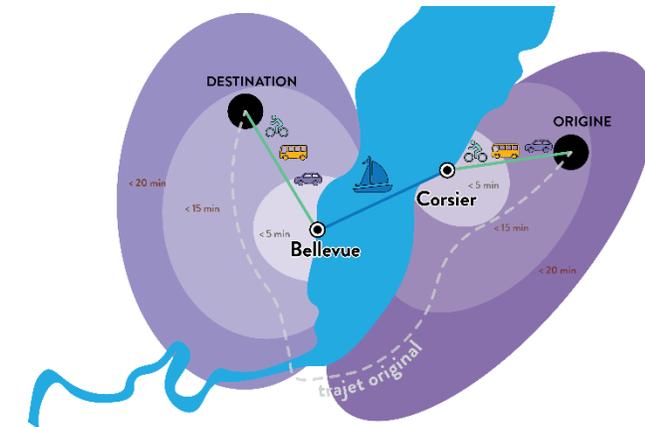
1.1. Demande selon les données MNTP

> Le marché de mobilité estimés

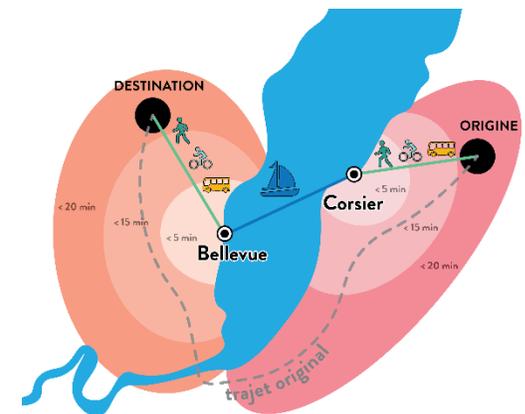
- > Pour délimiter les marchés de mobilité via les matrices origines-destinations du MNTP 2017, nous avons délimités des bassins de chalandises sur la rive droite et gauche
 - o Un temps d'accès en 20 min depuis/vers le débarcadère de Bellevue et Corsier-Port (correspond au temps moyen d'accès aux débarcadères CGN par ses usagers actuels)
 - o Un temps de trajet globalement plus court que le passage par voie terrestre via Genève
- > Pour analyser les potentiels effets d'un accès automobile restreint (concept 0 voitures promu par les porteurs du projet) deux types de marchés de mobilité ont été considérés :
 - o Un **marché élargi** : prenant en compte des aires de chalandises larges définies par un accès en 20 minutes en voiture depuis/vers les ports. Il comporte donc l'hypothèse d'un accès facilité pour ce mode de transport avec des possibilités de stationnement à Bellevue et Corsier-Port (ce qui n'est pas le cas actuellement, cf. chapitre 2)
 - o Un **marché restreint** : ne considérant qu'un accès en 20 minutes à pied, à vélo et en transports publics. A noter cependant qu'un accès 20 minutes à vélo permet une aire de chalandise relativement importante.

Représentations schématiques du traitement des matrices de demande MNTP selon les bassins d'accessibilité élargis et restreints

Marché élargi : vélo+TC+TIM



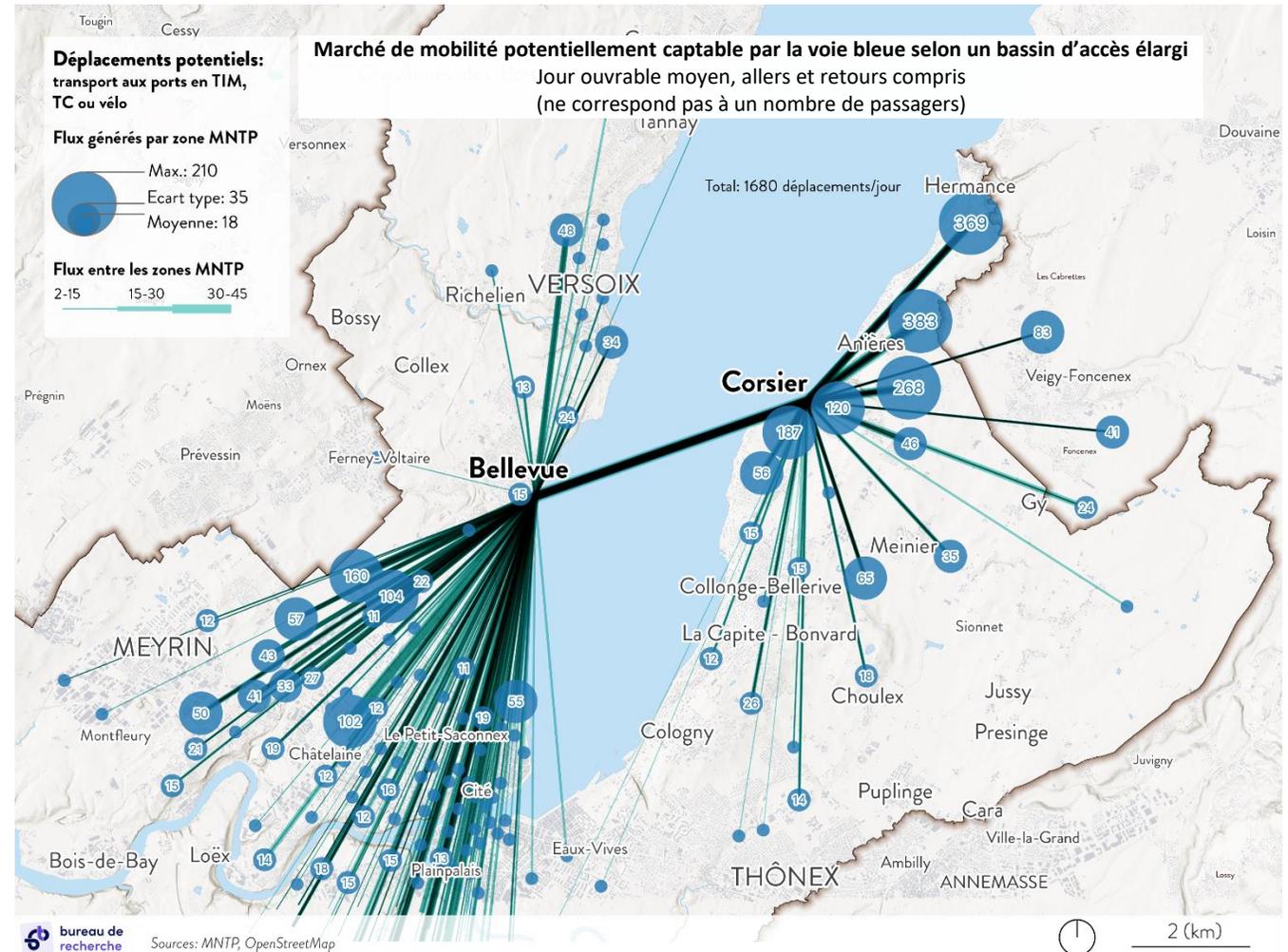
Marché restreint : vélo+TC



1. ANALYSES DE LA DEMANDE

1.1. Demande selon les données MNTN

- > Le marché de mobilité élargi (TIM inclus)
 - > En incluant un hypothétique accès aux ports en voiture, les données MNTN 2017 indiquent un marché total de mobilité d'environ **1'680 déplacements par jour potentiellement captables par ce lien** (jour ouvrable moyen, sens allers et retours compris) ¹
- > Les spatialités
 - > Sur la rive droite, la spatialité des flux indique assez peu de départs/destinations à Bellevue même² mais plutôt une attraction spécifique des pôles importants de l'aéroport, du Grand-Saconnex et de la ville de Genève (secteurs Nations/Sécheron). La commune de Versoix apparaît également comme potentiellement attractrice
 - > Sur la rive gauche, Corsier, Anières et Hermance apparaissent comme d'importants émetteurs.



¹ Les estimations du marché de mobilité réalisées par 6t en 2021 (selon propre méthode 6t et non MNTN) aboutissent à une estimation dans les mêmes ordres de grandeurs, soit environ 1600 déplacements par jour

² Les données ne prennent pas en compte l'urbanisation du nouveau site

1. ANALYSES DE LA DEMANDE

1.1. Demande selon les données MNTP

> Le marché de mobilité restreint

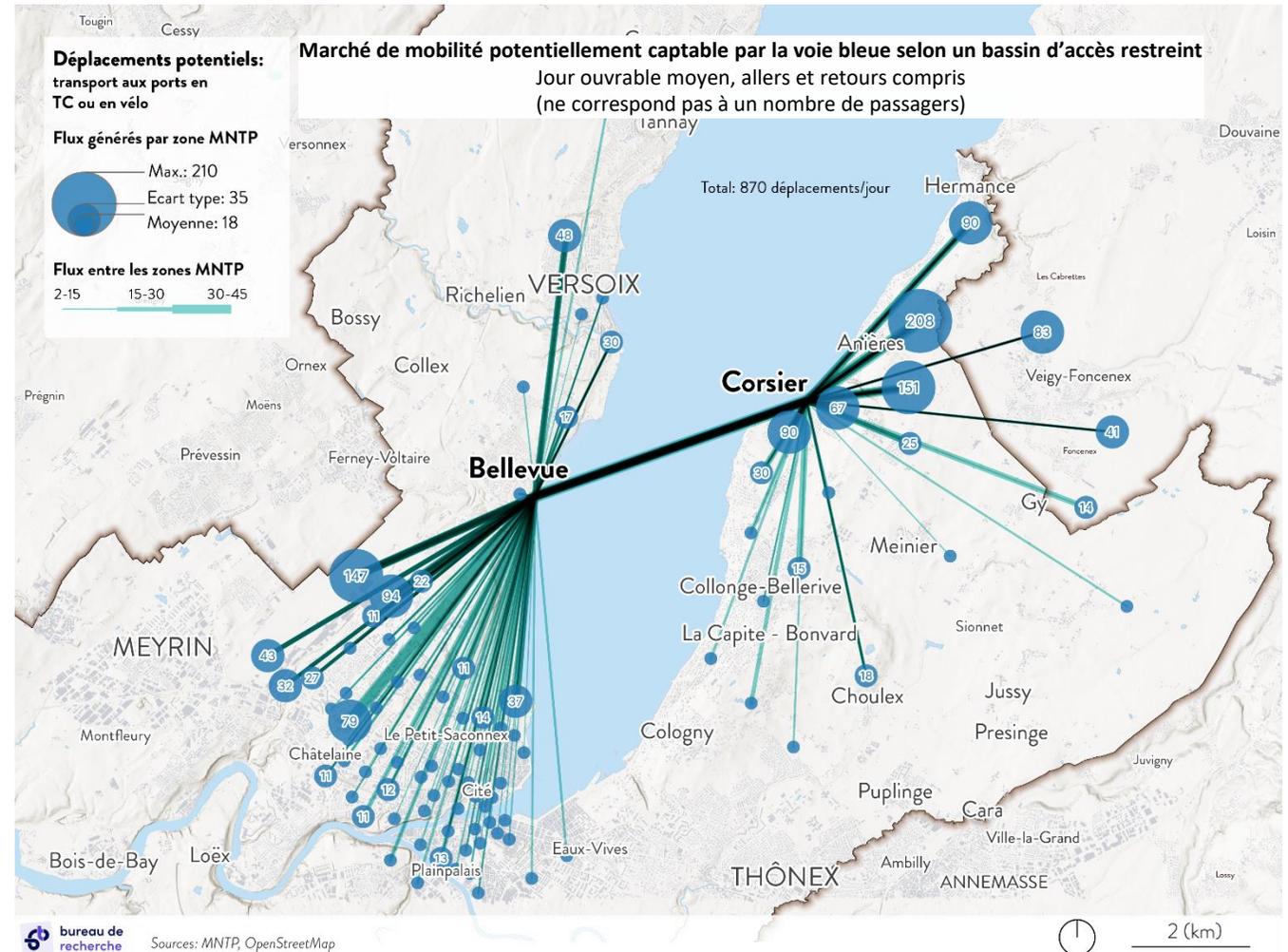
> En considérant des aires de chalandises restreintes, les estimations aboutissent à un marché total de mobilité d'environ **870 déplacements par jour potentiellement captables par ce lien** (jour ouvrable moyen, sens allers et retours compris)¹

> Aussi, en fonction de ces éléments, nous pouvons déduire qu'une limitation des bassins aux seuls accès marche, vélo et TP réduit d'environ de moitié le marché de mobilité captable

> Les spatialités

> Les spatialités sont logiquement plus resserrées, avec cependant la même prépondérance relative des pôles attracteurs/émetteurs sur les deux rives

> De manière générale, la demande transfrontalière apparaît faible. Cela est dû à la mauvaise desserte TP depuis les deux débarcadères vers la France voisine



¹ Les données ne prennent pas en compte l'urbanisation du nouveau site

1. ANALYSES DE LA DEMANDE

1.2. Demande selon le MMT (OCT GE)

> LE MMT

- > Plus fin et mieux calibré que le MNTP
- > Transfrontalier
- > Outil utilisé pour évaluer les impacts des projets de transport par le Canton

> Des limites importantes inhérentes à ce genre d'outil

- > Les résultats ne sont **qu'une approximation de la réalité basée sur les observation et la reproduction des comportements existants** et ne sont pas à considérer en valeur absolue
- > Basés sur un modèle gravitaire, ils ont tendance à privilégier les trajets de courtes distances. Les nouveaux emplois seront donc d'abord pourvu par des déplacements depuis les zone proches
- > Ce type d'outil est conservateurs : il a tendance à sous-évaluer la pratique de la marche et du vélo

> Des travaux menés par l'Office Cantonal des Transports (OCT) en interne avec l'outil VISUM



1. ANALYSES DE LA DEMANDE

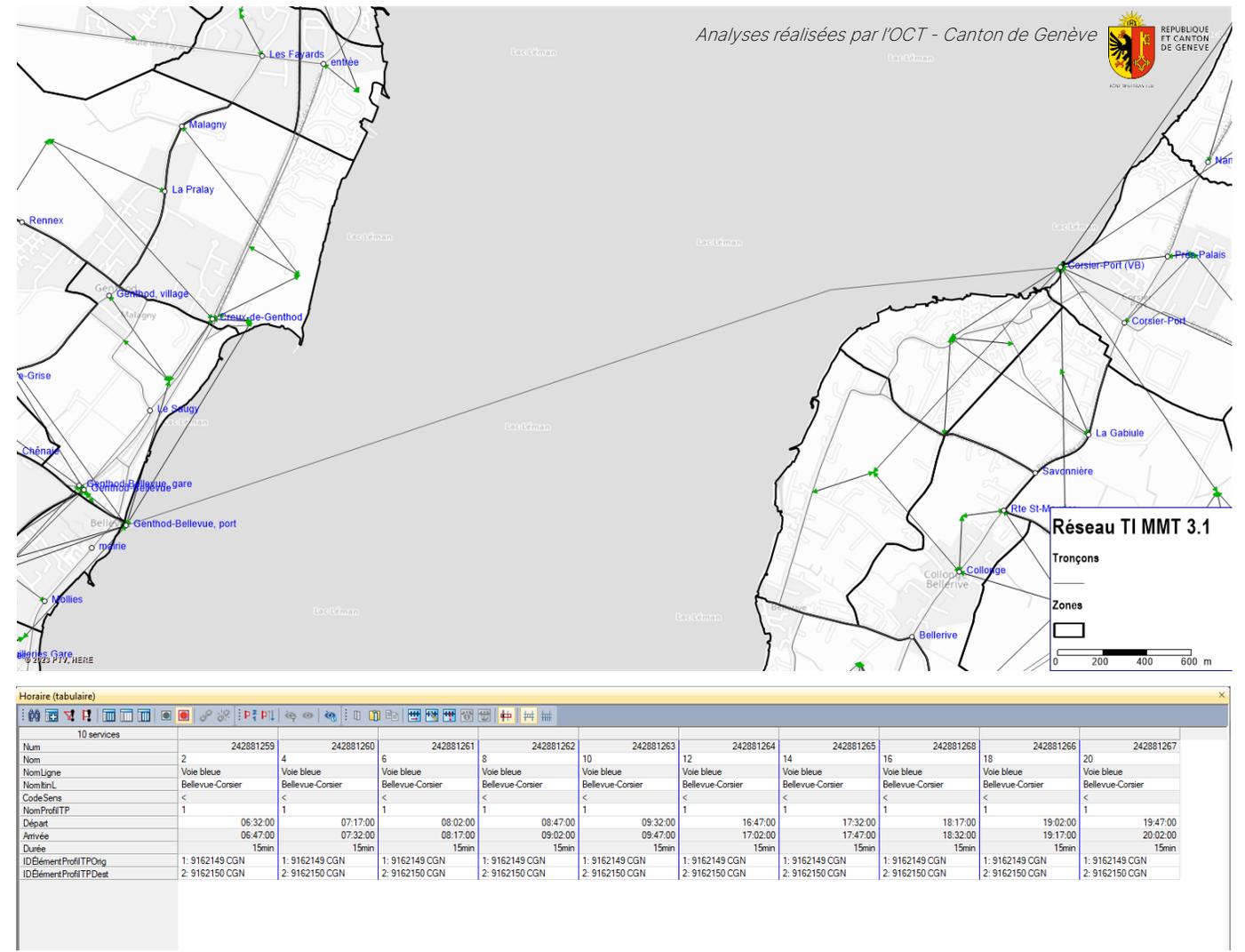
1.2. Demande selon le MMT (OCT GE)

> Intégration de la voie bleue

- > Ajout de deux arrêts Genthod-Bellevue, port et Corsier Port connectés aux zones voisines
- > Partage des zones d'arrêt de Genthod-Bellevue et Corsier-Port pour assurer l'interopérabilité avec le réseau de transports publics (train et bus)
- > Liaison piétonne avec les zones adjacentes
- > Création d'une ligne entre les deux ports selon les horaires définis
- > Modification de la socio-économie de la zone devant accueillir les nouveaux emplois (ajout de 1800 emplois)

> 2 scénarios testés

- A. Sans parking spécifique
- B. Avec interface parking (P+R) pour simuler l'éventuel attrait en TIM



1. ANALYSES DE LA DEMANDE

1.2. Demande selon le MMT (OCT GE)

- > Scenario A (sans parking) : résultats
 - > Faible fréquentation
 - > 120 utilisateurs / jour moyen
 - > Symétrie Bellevue <> Corsier
 - > Sur les 63 usagers traversant en direction de Bellevue, plus de la moitié empruntent ensuite les transports publics en direction de Genève, une dizaine en direction de Versoix et une vingtaine restent sur place
 - ↳ Une sous-estimation de l'attrait du futur pôle d'emploi à Champ du Château (non-prise en compte du futur déménagement de Lombard Odier à Bellevue)

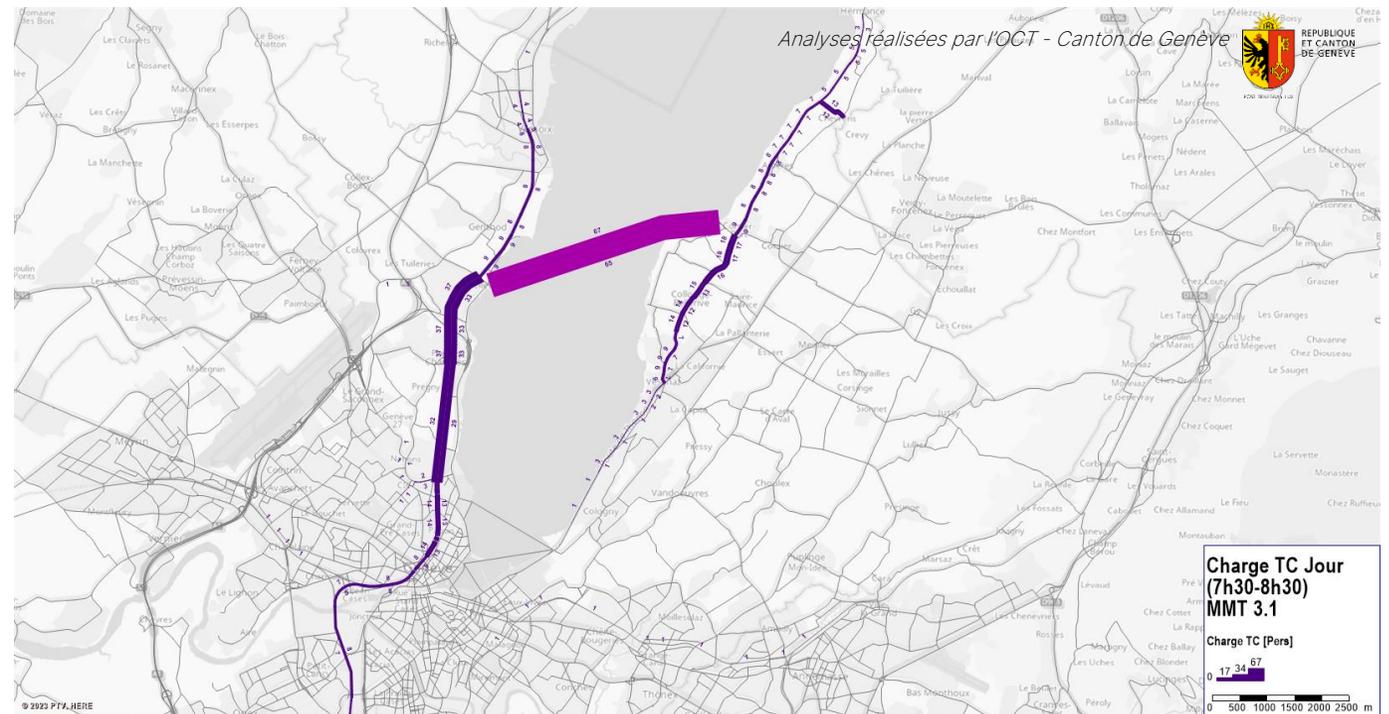


1. ANALYSES DE LA DEMANDE

1.2. Demande selon le MMT (OCT GE)

> Scenario B (avec interface parking)

- > L'ajout d'une interface parking dans le modèle ne change pas fortement les résultats du scenario A
- > La fréquentation reste faible autour de 130 utilisateurs / jour moyen
- > Symétrie Bellevue <> Corsier reste constatée
- > Les spatialités sont similaires



1. ANALYSES DE LA DEMANDE

1.3. Synthèse

- > En fin de compte, quelles estimations en termes de **nombre de passagers par jour** ?
 - > Il s'agit de **travailler que par «conjonction d'indices»** et avec **précautions**
 - > Il s'agit de formuler des hypothèses sur la part de marché que pourrait capter la future offre. Cette part dépend de la configuration générale de l'offre, ses points forts et ses points faibles, qui peuvent représenter autant de facteur d'attrait ou de frein à l'usage

> Parmi ses points forts :

- o Sa rapidité
- o Son confort
- o Son dimensionnement pour les vélos
- o Ses vertus écologiques (image)

> Parmi ses points faibles :

- o Les ruptures de charges qu'elle suppose
- o La connexion imparfaite avec les transports publics (cf. ci-dessous)
- o Son tarif
- o Sa non-intégration à la communauté tarifaire Unireso
- o Son horaire non cadencé et non continu durant la journée
- o L'absence d'offre durant les week-end et les jours fériés

- > En fonction de ces éléments, nous pouvons estimer qu'environ 30 à 40% du marché de mobilité pourrait être capté, ce qui reste relativement réduit.
- > Une amélioration de l'offre (cadence et horaire continu) et une bonne connexion au réseau de transports publics (correspondances) permettraient d'augmenter cette part de marché (cf. chapitre conclusions)



1. ANALYSES DE LA DEMANDE

1.3. Synthèse

> Conjonctions d'indices

1. 30 à 40% du marché de mobilité MNTP > env 300-350 dépl. (selon marché restreint)
2. MMT conservateur et sous-estimant les TP le vélo et la marche > env 150-180 dépl
3. Collaborateurs Lombard Odier sur la rive gauche (150) > env 200 dépl (2/3 d'entre eux, allers-retours)

> Selon ces indices imparfaits, nous pouvons estimer la fréquentation de la voie bleue dans une fourchette de 150 à 350 déplacements par jour (soit entre 75 à 175 personnes réalisant chacun un aller-retour)

Attention : ces chiffres ne sont que des ordres de grandeurs théorique à considérer avec précaution car ils sont issus d'hypothèses qui dépendent de beaucoup de facteurs, notamment :

- > La gestion des accès aux ports, en particulier de l'offre et la facilité de stationnement (cf. chapitre 2)
- > Le plan de mobilité des employeurs à Bellevue et la gestion du stationnement sur place (cf. planche ci-dessous)
- > La communication et la publicité autour de l'offre par l'opérateur et les collectivités publiques
- > Les tarifs appliqués

1. ANALYSES DE LA DEMANDE

1.3. Synthèse

> L'importance des plans de mobilité

- > Par ailleurs, pour une entreprise, le déménagement dans un nouveau site est généralement une opportunité très intéressante pour changer la mobilité des collaborateurs et visiteurs et l'orienter vers des pratiques plus durables
- > Aussi, il est essentiel qu'un plan de mobilité soit mis en place pour accompagner l'installation de la banque dans le nouveau site. Ce plan devrait s'appuyer sur des mesures, telles que
 - o Un stationnement limité et systématiquement payant ;
 - o Une attribution des places selon un système équitable et transparent multicritères (localisation, contraintes, desserte TP du domicile, horaires, etc.) ;
 - o Un encouragement des mobilité vélo et marche idéalement financé par les recettes du stationnement ;
 - o Un encouragement à l'utilisation des transports publics, tel que le subventionnement partiel ou total de l'abonnement Unireso, ainsi que des traversées voie bleue ;
 - o La mise à disposition de véhicules vélos électriques, vélos cargos, voiture partagée, pour les déplacements professionnels.
- > Ce type de plan, en particulier les contraintes de stationnement, pourrait ainsi avoir un impact très positif sur l'utilisation de la voie bleue et donc son succès dans la phase pilote. Nous encourageons donc les employeurs de Bellevue et du site Champ du Château (Lombar Odier) à être particulièrement pro-actif et ambitieux dans ce sens

Le guide «plan de mobilité» rédigé par les Cantons de Vaud et Genève



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue

2.2. Corsier

VIDEOSURVEILLANCE

BELLEVUE

BILABONG

Accès
AU LÉMAN
depuis
150 ANS

SUR LEAU

18.-

POUR CÉLÉBRER LE LÉMAN
12 THÈMES 12 OFFRES 12 CHANSONS

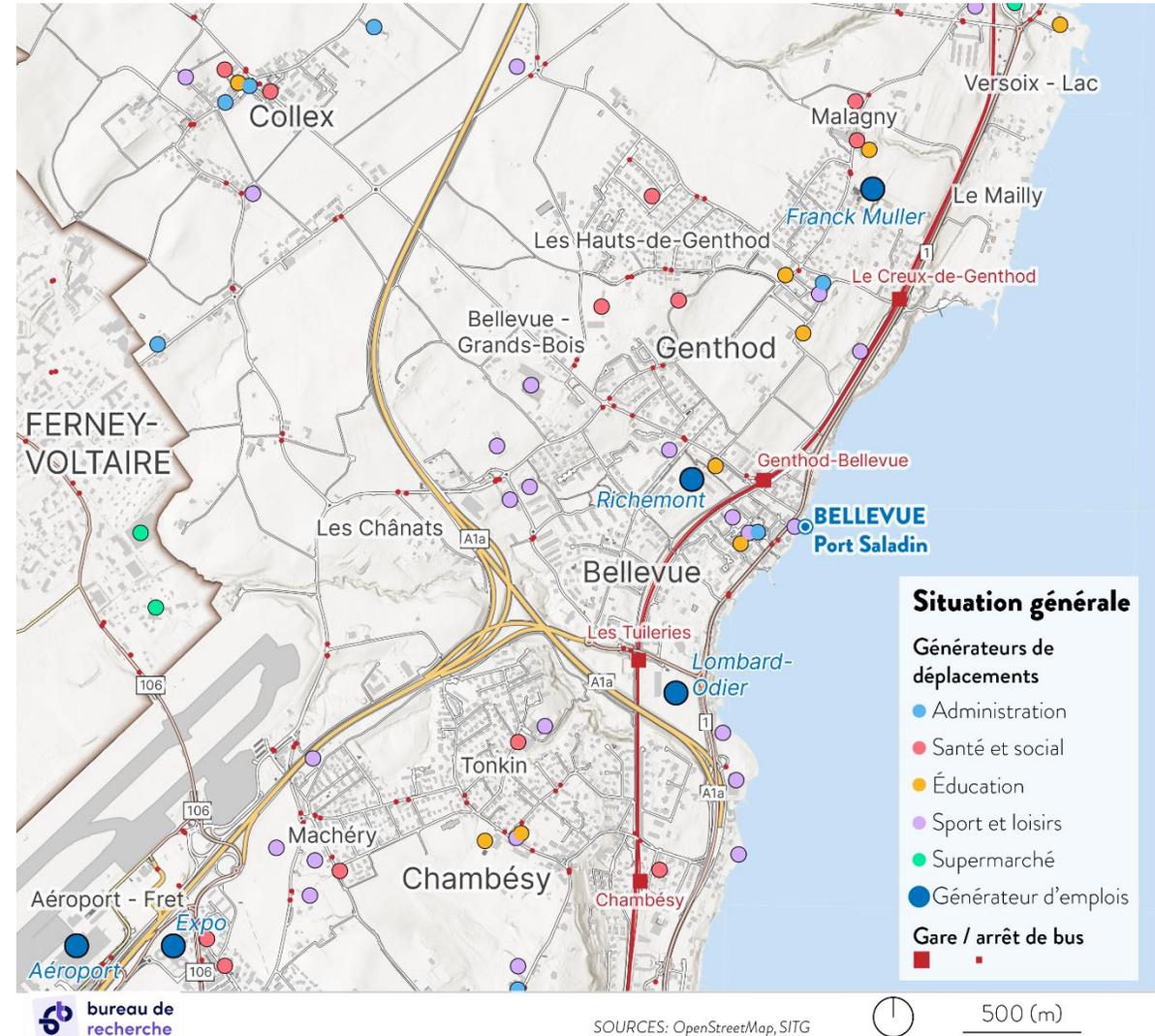
2.1. BELLEVUE

2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue

> Situation générale

- > La commune de Bellevue est directement adjacente au cœur de l'agglomération genevoise dont elle est séparée par l'autoroute A1
- > Le port Saladin – débarcadère de la future voie bleue – se situe à proximité immédiate du centre de Bellevue
- > La gare de Genthod-Bellevue se trouve à 330 m du débarcadère, ce qui constitue incontestablement une belle opportunité pour connecter les avantages de la traversée lacustre et la connectivité du réseau Léman Express. Il est, en effet, rare qu'une gare et un débarcadère soit aussi rapprochés dans cette partie du Léman !
- > Par ailleurs, 3 autres gares différentes sont situées dans un rayon de proximité : Chambésy, Les Tuileries et Creux-de-Genthod
- > Les plus grands générateurs d'emplois du secteur sont Lombard-Odier (1'900 employés à terme), Richemont (300 employés), Franck Muller (300 employés), ainsi que, plus loin, le site de Genève aéroport (11'000 employés)



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

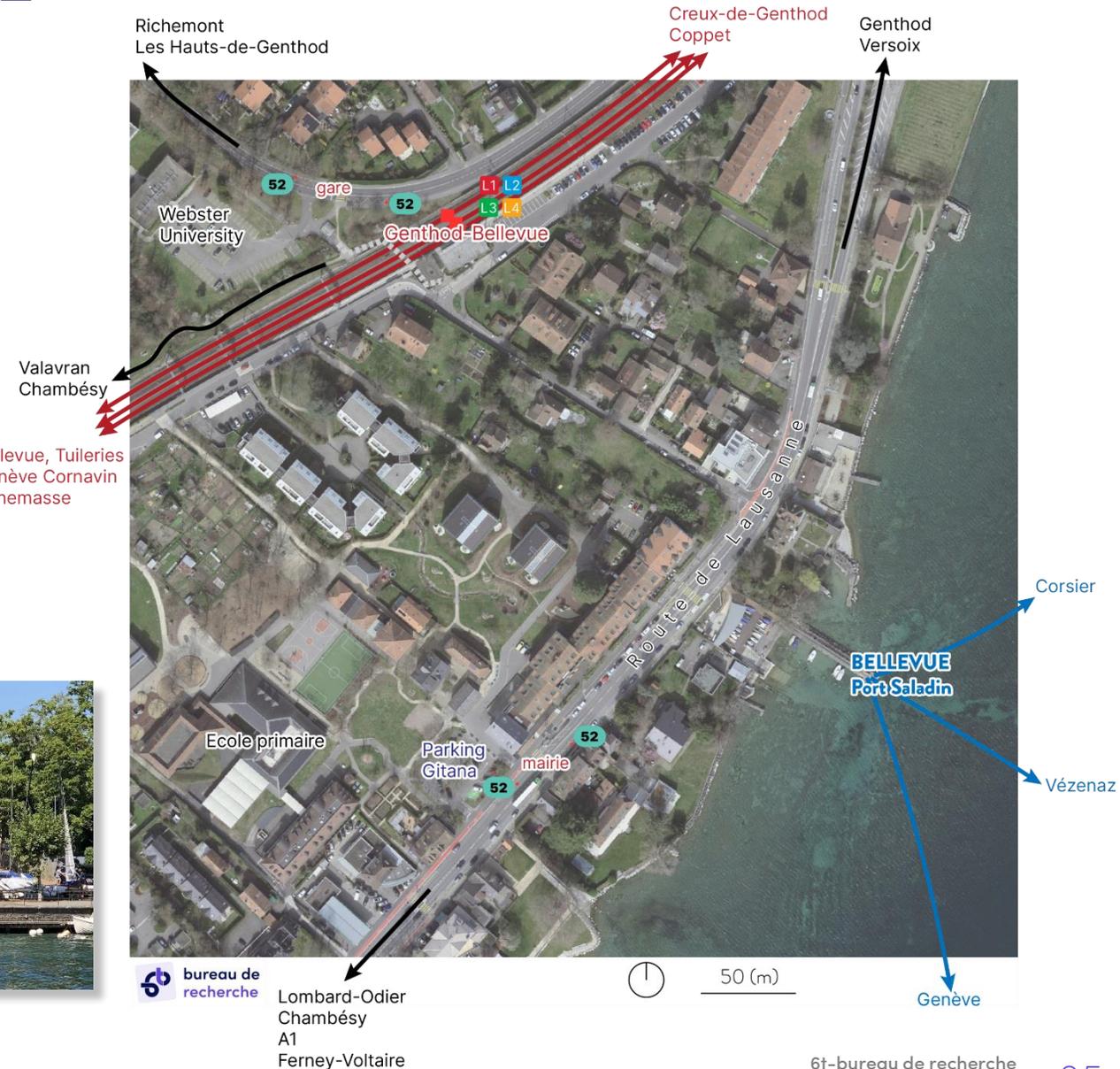
2.1. Bellevue

> Situation du port

- > A proximité immédiate du Port, nous relevons la présence des commerces situés le long de la route de Lausanne, la mairie ainsi que l'école primaire de la commune
- > Richemont et Webster University se situent au nord de la gare et des voies ferrées
- > La Route de Lausanne, route particulièrement chargée, longe le lac et connecte le port direction sud-est vers le futur site de Lombard-Odier
- > L'arrêt « mairie » de la ligne de bus 52 que relie Les Hauts de Genthod à Bossy est situé à proximité immédiate à environ 100m du port.



Vue du port Saladin
Photo ass architectes associés



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue



Marche : points forts

- > La gare de Genthod-Bellevue est très facilement accessible à pied et sur une route à faible trafic dans un quartier résidentiel
- > De manière générale, les plus grands générateurs d'emplois du secteur se trouvent à moins de 15 minutes à pied du débarcadère
- > Le futur site de Lombard Odier se situe, quant à lui, à environ 10-15 minutes à pied
- > Les zones 30 et 20 km/h de la commune couvrent déjà une grande partie du territoire
- > Les travaux sur la route de Lausanne aboutiront à terme à une meilleure séparation des usagers et un plus grand confort pour les piétons
- > A terme, l'élargissement du débarcadère du Port Saladin garantira un double flux de personnes ainsi que la mise en conformité selon les normes pour les personnes à mobilité réduite



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue



Marche : points d'attention et enjeux

1. L'itinéraire sur la **route de Lausanne** pour relier le port au futur site de la banque est **long** (environ 900m). Il s'agit en outre d'un axe très fréquenté (23'500 véhicules/j TJM 2015), **bruyant et peu agréable**. Un nombre élevé d'accidents impliquant des piétons y a aussi été enregistré
 - ↳ Le **confort piéton** doit y être source d'attention particulière
 - ↳ Tout comme la **cohabitation avec les vélos mais aussi avec les trottinettes**, dont on peut faire l'hypothèse qu'elles seront largement utilisées par les usagers de la voie bleue
2. La **rue de la Printanière** est dénuée de trottoir, mais à très faible trafic.
 - ↳ Cet axe mériterait de **passer en zone de rencontre** avec un régime plus clair et plus favorable aux piétons avec un aménagement adapté
3. Une **signalétique piétonne spécifique** entre la gare, le débarcadère et le site de de Champ-du-Château devrait être déployée pour assurer une excellente connexion entre les deux modes
4. Le **passage pour piétons** sur la Route de Lausanne implique un risque de traversée sauvage au droit du débarcadère (ligne de désir directe). L'aménagement de la berme centrale avec le stationnement augmente ce risque. Il s'agirait idéalement de le déplacer plus au Nord-Est



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue



Vélo : points forts

- > Un grand bassin de chalandise, allant de Genève centre à Ferney-Voltaire et jusqu'à Coppet peut être atteint en moins de 20 minutes à vélo
- > Les générateurs d'emplois sont atteignables à moins de 20 min en vélo depuis le port. La majorité l'est même à moins de 10 minutes.
- > Le site de Lombard Odier est, quant à lui, situé à 5 minutes à vélo du port.
- > La Route de Lausanne sera entièrement équipée des pistes cyclables séparées, grâce aux récents travaux
- > A terme, la voie verte d'agglomération longeant le chemin de fer, connectera le centre de Genève à Versoix avec un confort d'utilisation élevé pour les cyclistes
- > Quelques places de stationnement pour vélos existent déjà autour du port



bureau de recherche

SOURCES: OpenStreetMap, SITG



500 (m)

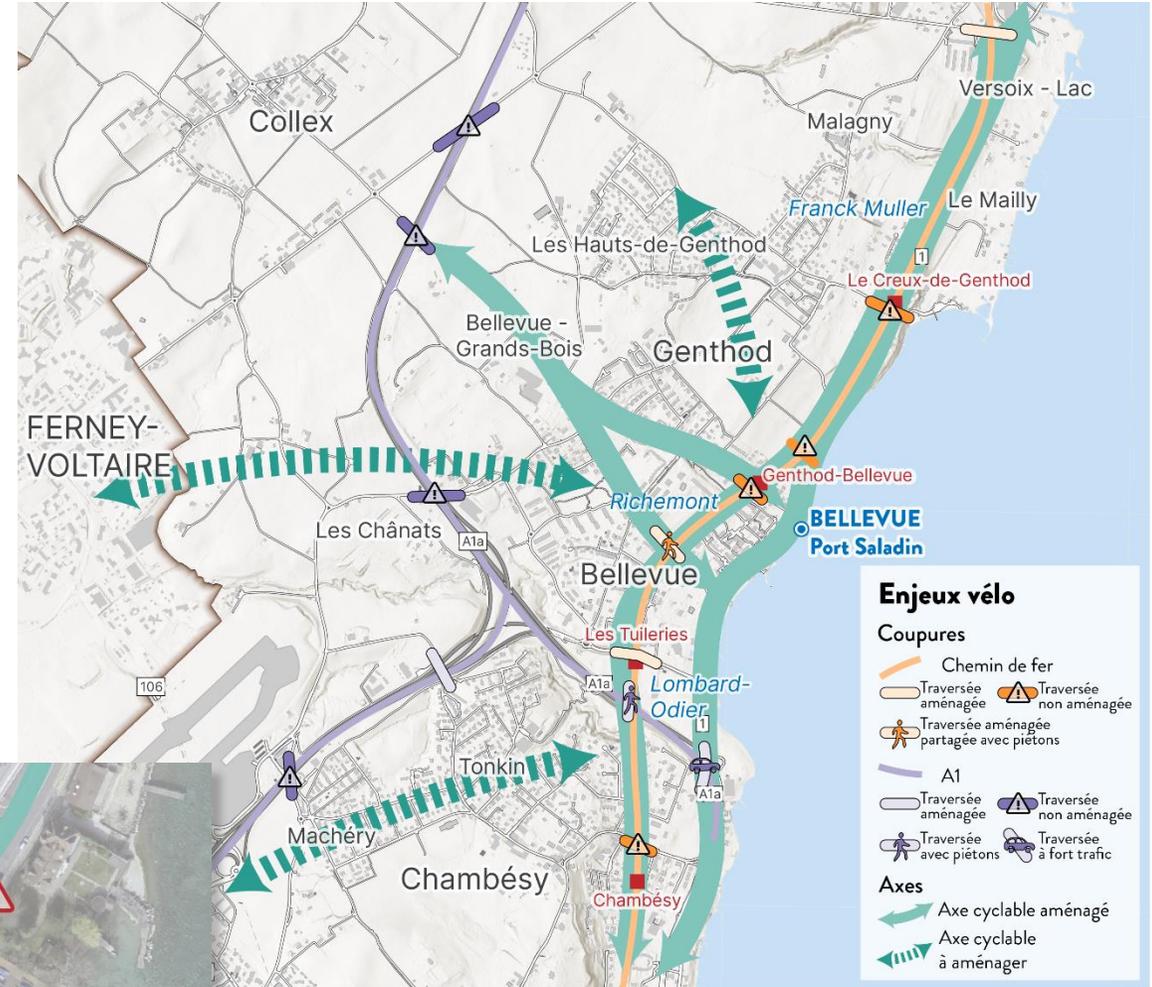
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue



Vélo : points d'attention et enjeux

1. Les **connexions avec l'arrière-pays** sont lacunaires
 - ↳ Des **axes sécurisés** pour déployer le bassin de chalandise vélo de la voie bleue vers l'aéroport, Ferney, Collex ainsi que vers les Hauts-de-Genthod sont nécessaires
 - ↳ Les passages de l'A1 (la coupure entre Chambésy et Bellevue, les Chânants) sont **peu aménagés** devraient fait l'objet d'une attention particulière
2. Les **traversées pour cyclistes de la route de Lausanne** proches du débarcadère ne seront pas améliorées avec les futurs aménagements, notamment les mouvements de tourner-à-gauche depuis le port
 - ↳ Prévoir les aménagements pour ces mouvements qui seront, sans cela, source de difficulté
3. Une offre de stationnement vélo correctement dimensionnée (env 20 à 30 places couvertes et sécurisées) doit être proposée au débarcadère



SOURCES: OpenStreetMap, SITG



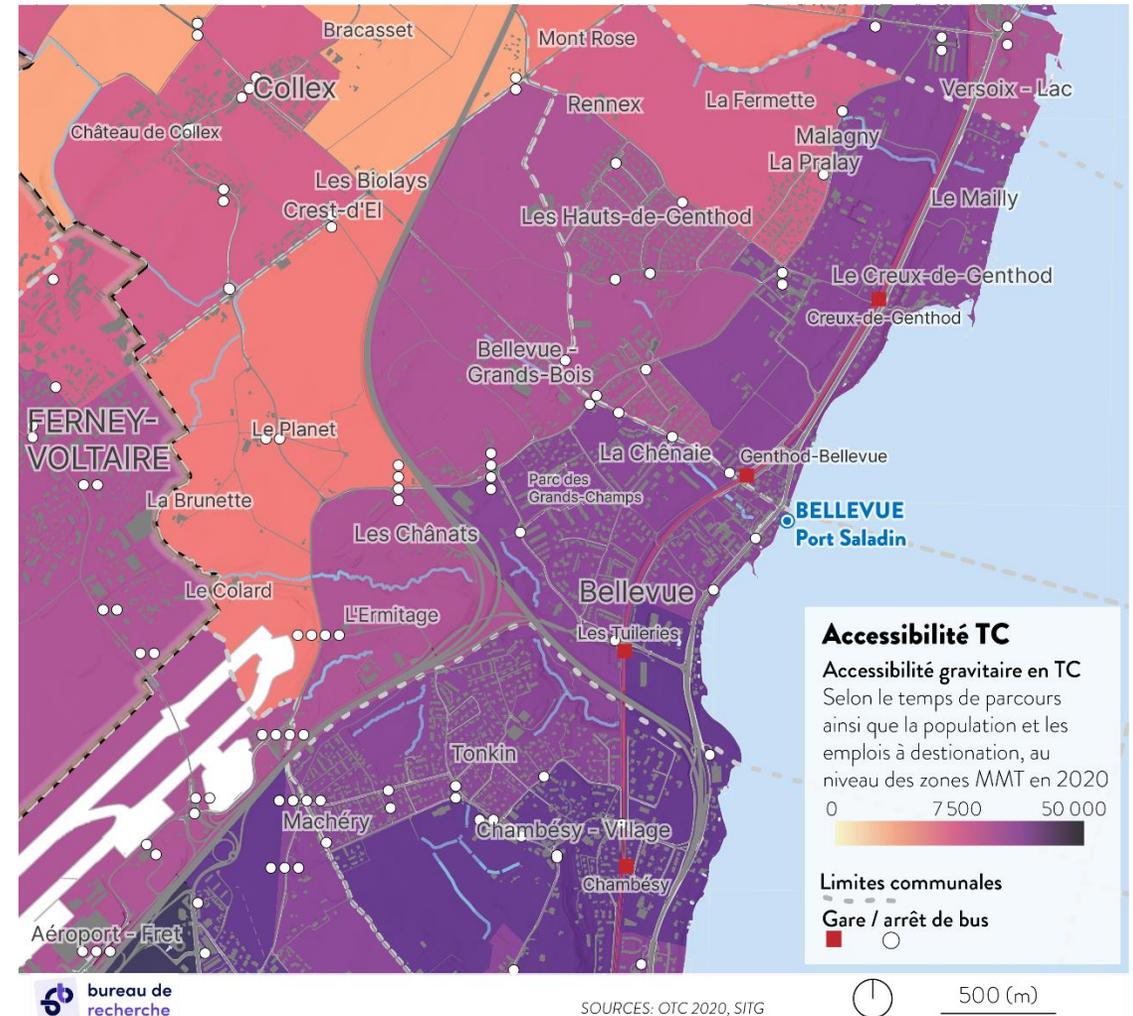
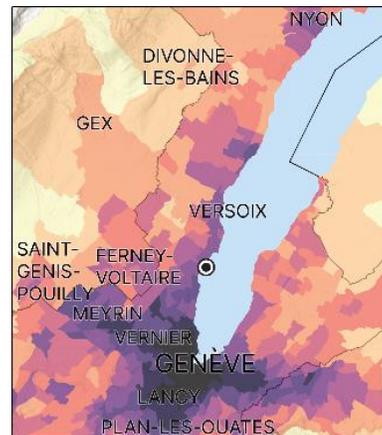
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue



Transports publics : accessibilité gravitaire

- > L'indice d'accessibilité gravitaire rend compte, pour une zone donnée, de la plus ou moins grande facilité à rejoindre un nombre élevé d'habitants et d'emplois en un temps de trajet TC limité. Plus l'indice est grand, plus cette zone permet de rapidement rejoindre en TC les principales zones d'emplois et de population du périmètre considéré
- > Bellevue jouit d'une bonne accessibilité gravitaire en transport en commun, ceci en raison notamment de sa bonne desserte ferroviaire permettant une connexion rapide au centre l'agglomération genevoise où se concentrent emplois et population



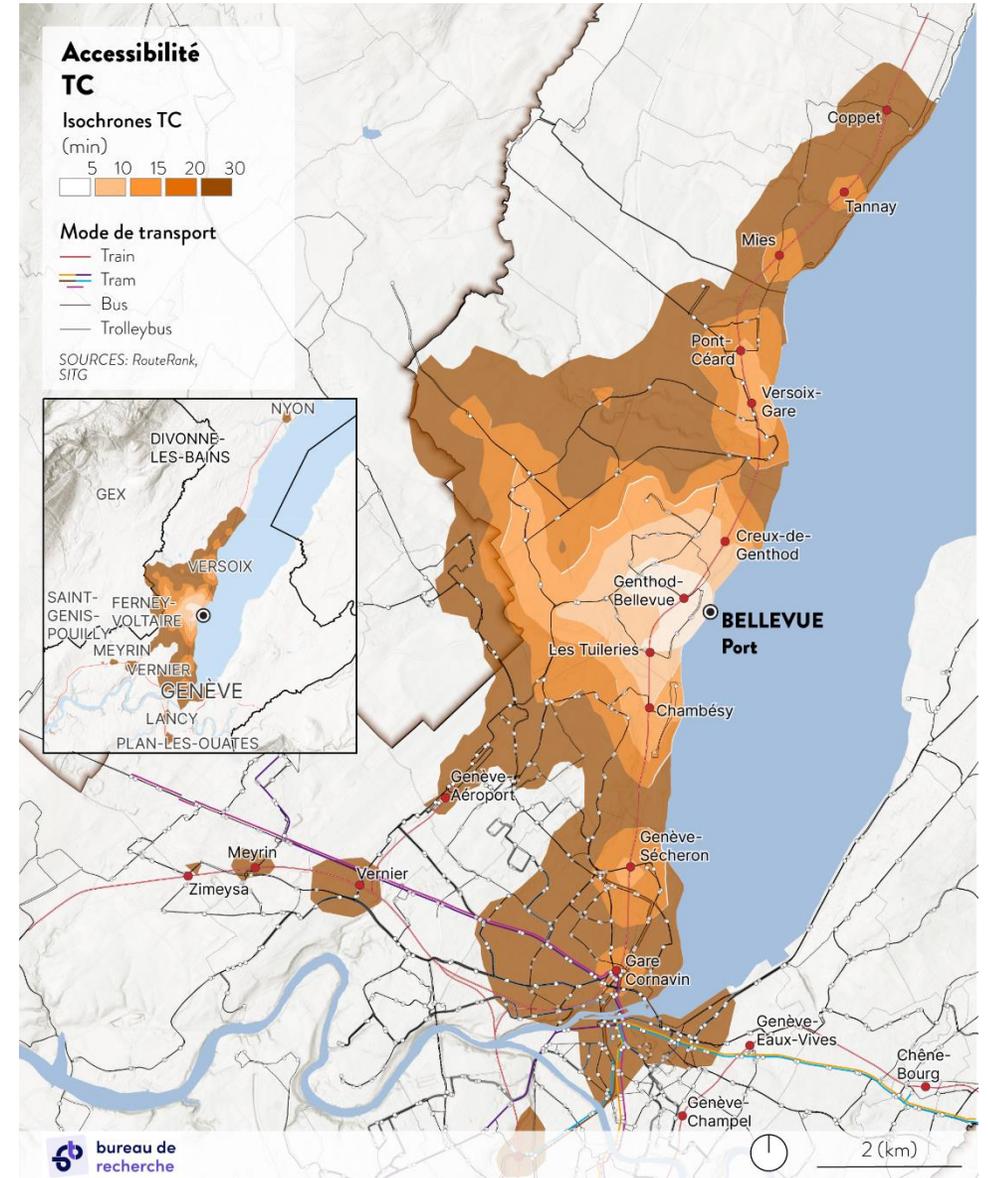
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue



Transports publics : isochrones

- > L'analyse par isochrones depuis le débarcadère (territoire accessible en transports publics comprenant les temps d'attente et de transbordement) montre une structure globalement linéaire traduisant la bonne efficacité de la desserte ferroviaire le long de la côte
- > Les centres de Bellevue, Chambésy et Genthod se situent à moins de 10 minutes du port en transports en commun.
- > La zone située entre Coppet et Genève centre est à moins de 30 minutes en transports publics du port de Bellevue. La zone transfrontalière Ferney-Voltaire, ainsi que la ville de Nyon font également partie de cette isochrone.
- > L'arrière-pays desservi par bus bénéficie, lui, d'une desserte beaucoup moins efficace/attractive. On relève notamment le temps de parcours important pour rejoindre l'aéroport de Genève, le Grand-Saconnex ou encore Ferney-Voltaire, tous situés à au moins 30 minutes du port Saladin



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

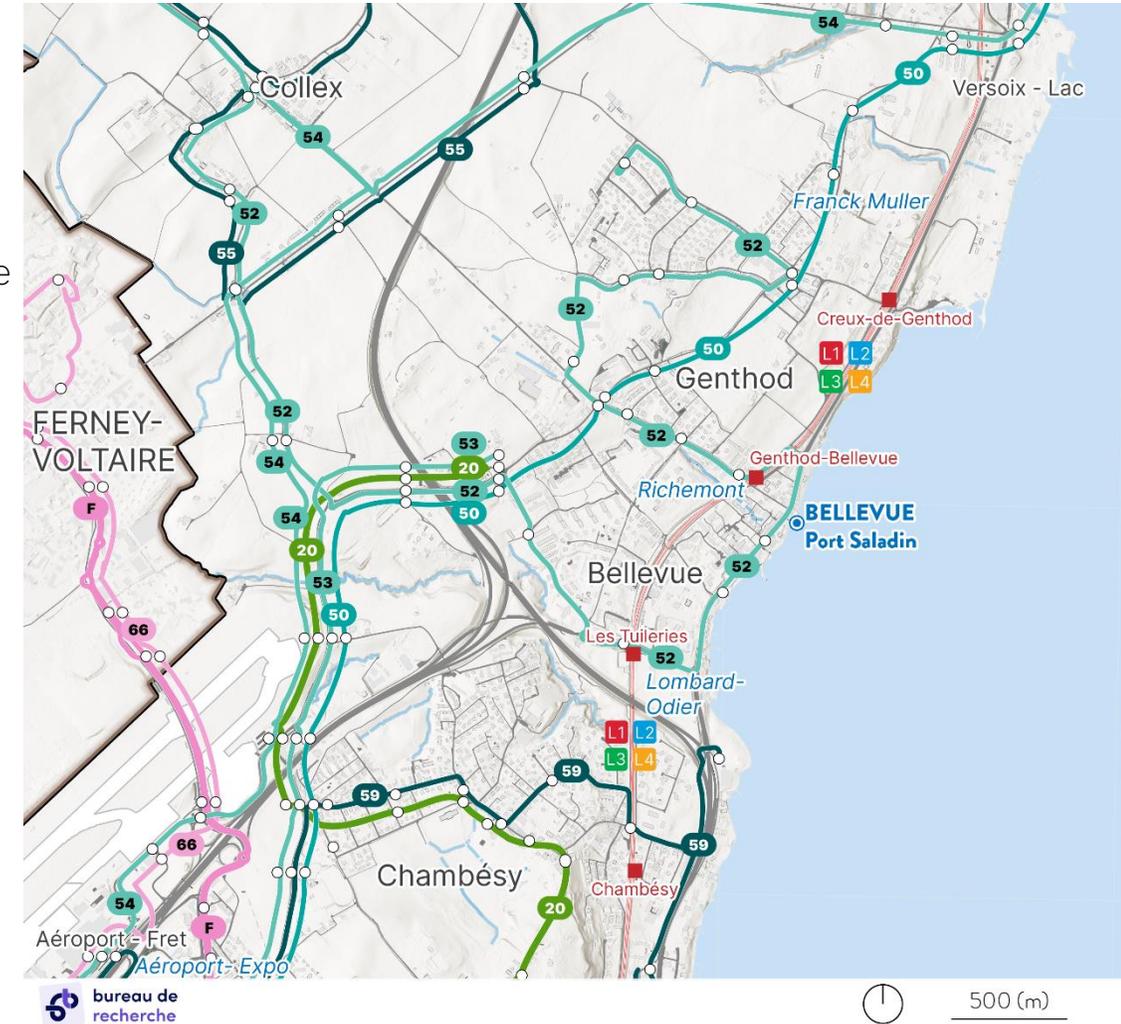
2.1. Bellevue



Transports publics : les points forts

- > La commune est bien desservie par le Léman Express
- > Bellevue bénéficie d'une desserte bus régionale bien maillée.
- > La ligne 52 reliant les Hauts-de-Genthod à Bossy dessert directement le port et la gare de Genthod-Bellevue. Elle dessert également efficacement le futur site de Lombard-Odier

Ligne principale:	20	Genève, Place de Neuve → Bellevue, Valavran
Lignes secondaires:	50	Genève-Aéroport, Terminal ↔ Versoix, Centre sportif
	52	Genthod, Les Hauts ↔ Bossy
	53	Vernier, Parfumerie ↔ Bellevue, Valavran
	54	Genève-Aéroport, Terminal ↔ Versoix, Centre sportif
	55	Bossy ↔ Chavannes-des-Bois
	59	Genève-Aéroport, Terminal ↔ Chambésy, Plage du Vengeron
Lignes transfrontalières:	66	Genève-Aéroport, Terminal ↔ Thoiry, Centre commercial (Ferney, mairie un bus sur deux)
	F	Genève, gare Cornavin ↔ Gex, L'Aiglette (Ferney, mairie un bus sur deux)
	F	



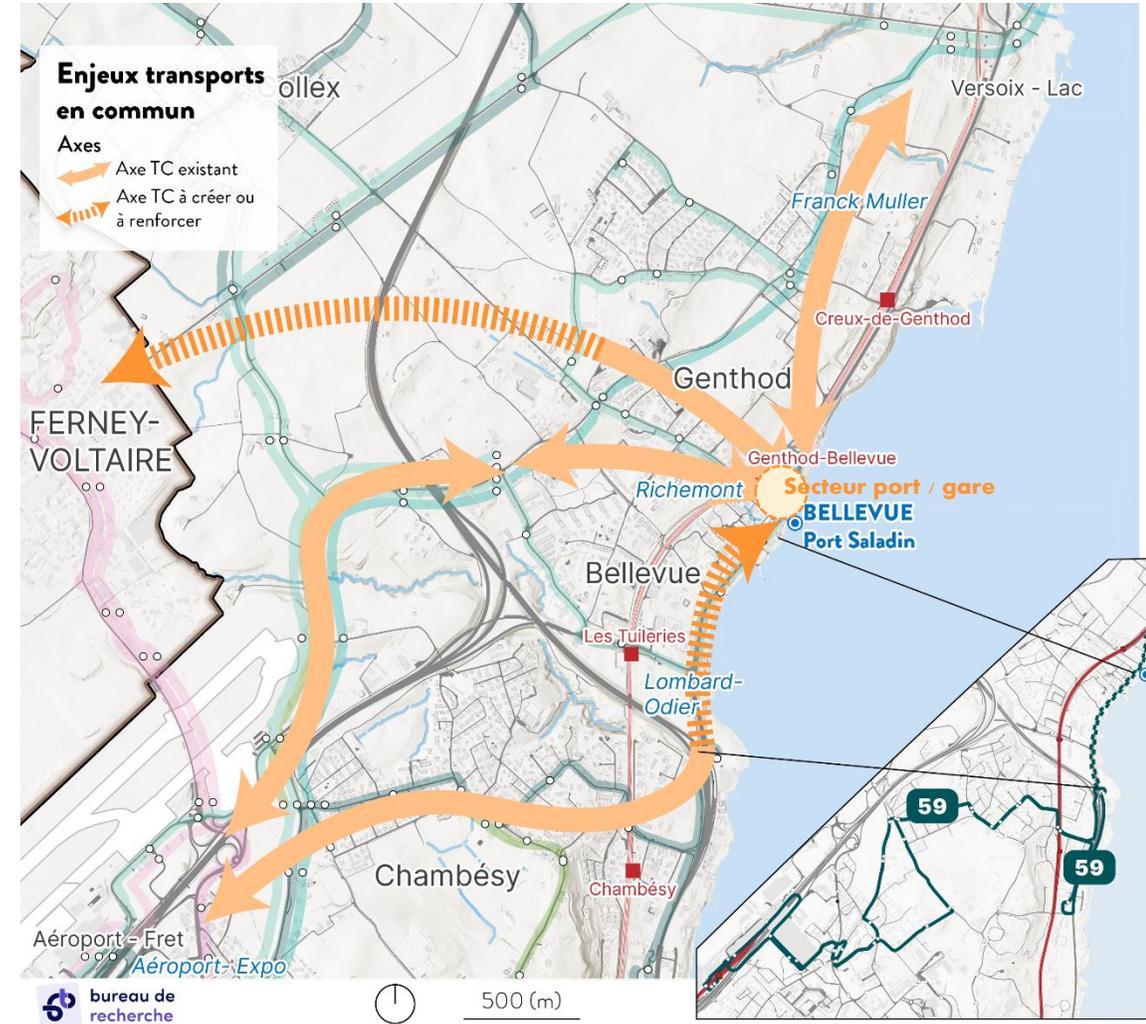
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue



Transports publics : points d'attention et enjeux

1. La desserte bus du secteur port / gare est faible (aujourd'hui uniquement par la ligne 52)
 - ↳ A l'horizon de l'éventuelle pérennisation de la voie bleue, penser à la **restructuration du réseau bus** en connectant mieux le pôle port et gare et Valavran par exemple par un prolongement de la ligne 20 vers ce secteur
2. La connexion TP entre le port et l'arrière-pays et ses principaux pôles **attracteurs/générateur de mobilité** - Aéroport, Grand-Saconnex et Ferney-Voltaire, est faible et ne permet pas déployer les effets bénéfiques de la voie bleue vers cette région et les générateurs de mobilité proches
 - ↳ Combler l'offre sur le lien : Port - Les Tuileries (Lombard-Odier) – Gd-Saconnex - Aéroport
 - ↳ Prolonger la ligne 59 est une opportunité très intéressante pour étoffer ce lien. Elle pourrait doubler la cadence avec la 52 entre le port et Lombard-Odier
 - ↳ Réfléchir à une offre transfrontalière reliant Ferney-Voltaire
 - ↳ Connecter avec un meilleur lien bus direction Genthod et Versoix (par exemple avec une modification de la ligne 50)



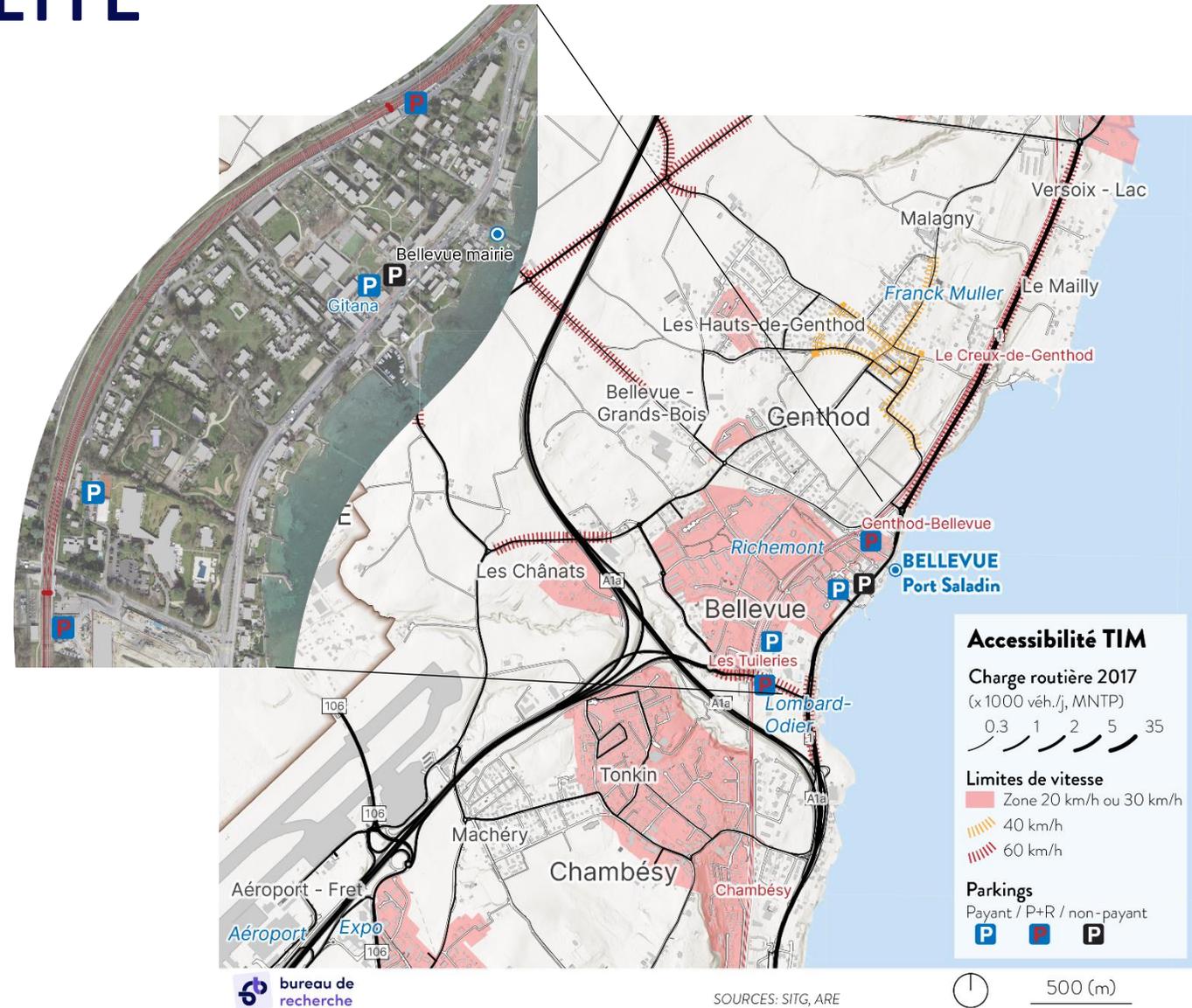
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue



Transports individuels motorisés : points forts

- > La demande TIM pour accéder à la voie-bleue devrait être modérée en raison de l'orientation naturelle des flux pendulaires plutôt de la rive gauche vers la rive droite
- > Le port Saladin est aisément accessible en voiture via la route de Lausanne
- > Les parkings «Bellevue mairie» (32 places) et «Gitana» (71 places, payant) se situent à proximité du débarcadère devraient bien répondre à la demande. En outre, ces deux parkings devraient prochainement être fusionnés dans le cadre du réaménagement de la place de la mairie garantissant ainsi à terme une offre largement suffisante dans le secteur
- > En termes de pose-dépose d'usagers en voiture au droit du débarcadère, le risque est évalué comme relativement faible en l'état



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue



Transports individuels motorisés : points d'attention et enjeux

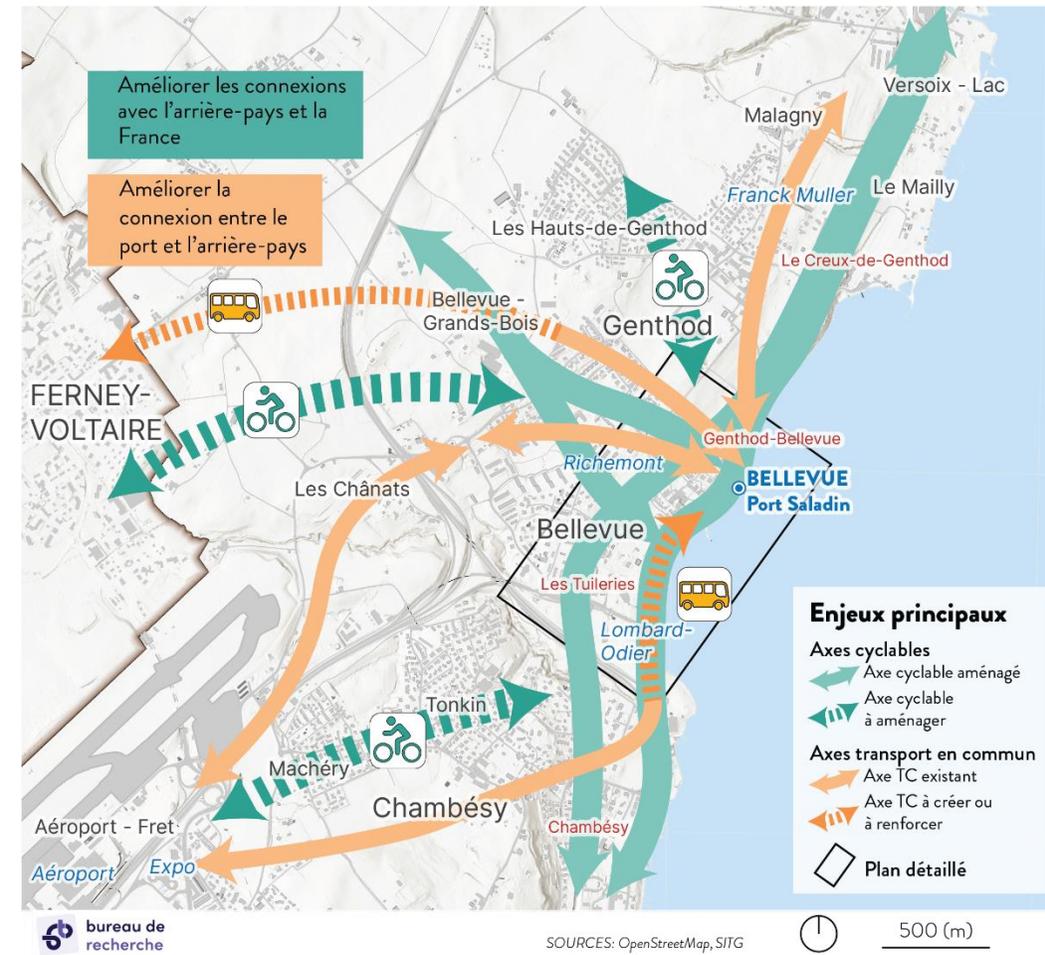
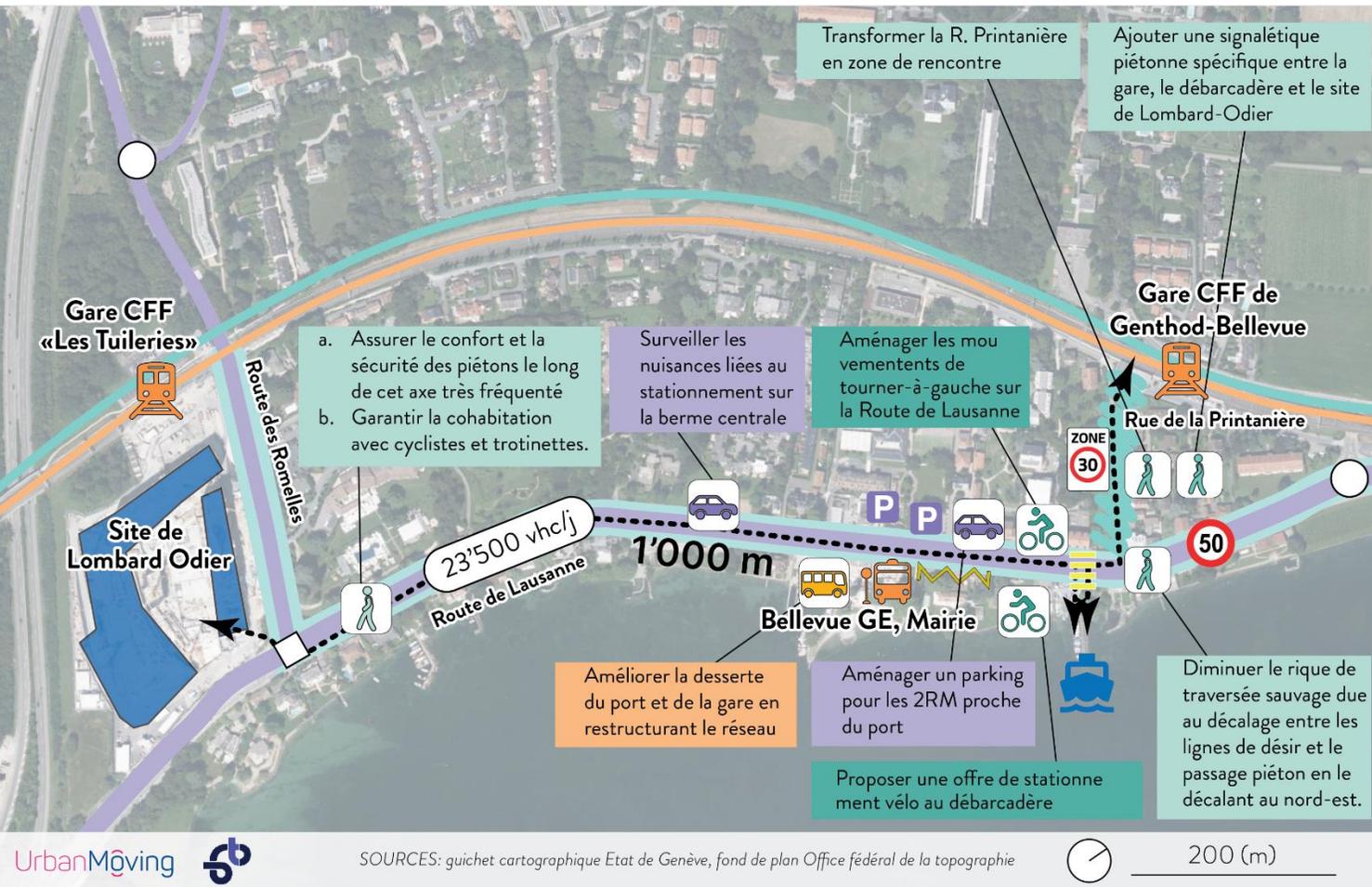
1. Une offre minimale de stationnement pour deux-roues motorisés devrait être déployée au port.
2. Les cases stationnement voiture prévus sur la berme centrale de la route de Lausanne seront potentiellement **sources de nuisances et de danger** : utilisation pour du dépose-minute, manœuvres d'entrée et de sortie, visibilité plus faible pour les piétons
 - ↳ Surveiller ces éventuels effets et, le cas échéant, corriger en supprimant des ces cases au droit du débarcadère

Image de synthèse du projet de réaménagement de la route de Lausanne à Bellevue. Au centre la berme centrale prévoyant des cases de stationnement



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.1. Bellevue : synthèse



CORSIER

2.2. CORSIER

CORSIER

Tarif
préférentiel
jusqu'au
30.11.2022

150 ans
CGNI

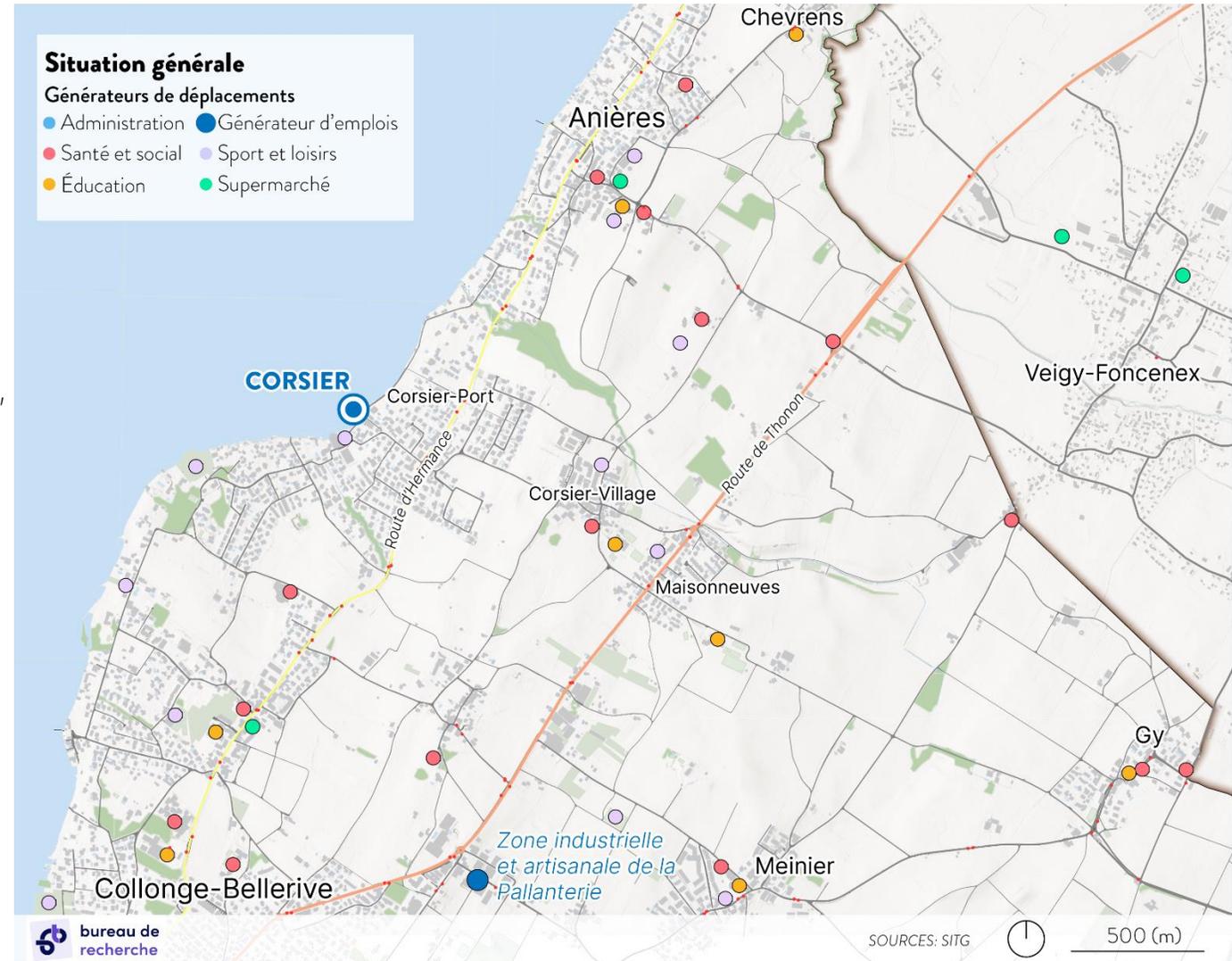
HORAIRE FAHRPLAN TIMETABLE HIVER WINTER WINTER
11.12.2022-21.04.2023

2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier

> Situation générale

- > La commune de Corsier est située sur la rive gauche du Léman, à environ 7,5 km de la ville de Genève. Elle a, comme la majorité des communes de ce secteur, un caractère fortement résidentiel
- > La commune de Corsier se caractérise par une configuration discontinue en trois ensembles : Corsier-Port, Corsier-Village et Maisons-neuves
- > Corsier-Port s'inscrit dans une continuité bâtie avec le tissu résidentiel de Collonge-Bellerive et d'Anières
- > Le secteur compte très peu de générateurs attracteurs/générateurs de mobilité. La zone artisanale de La Pallanterie est le plus grand générateur d'emplois, avec plus de 850 employés (notamment le WEF), mais se situe à environ 2.5 km du port



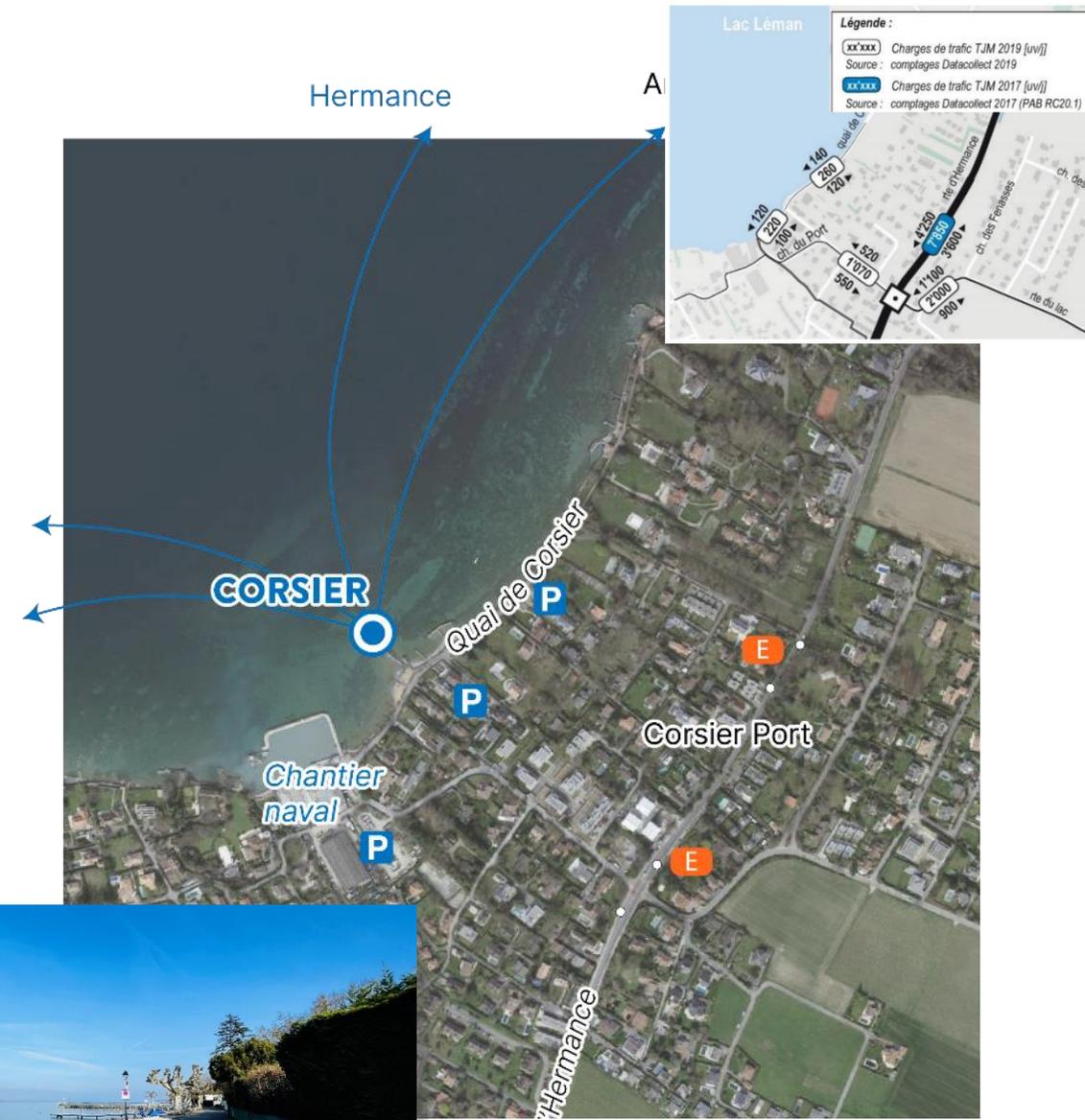
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier

> Situation du port

- > Le débarcadère de Corsier-Port est situé à environ 350m de la route d'Hermance, le principal axe structurant du secteur (réseau secondaire). Il est connecté à cet axe routier par le Chemin du port et la route du Nant d'Aisy via la commune d'Anières
- > Le quai de Corsier est aujourd'hui ouvert à la circulation et permet l'accès au restaurant *Petit-Lac* ainsi qu'à un certain nombre de riverains. Une vingtaine de places de stationnement latérales y sont situées
- > Ayant déjà fait l'objet d'un réaménagement partiel fin 2020, la commune a lancé les études en vue de son réaménagement complet en étudiant la possibilité d'instaurer une forte modération du trafic, voire de le piétonniser au vu des faibles charges de trafic relevés (< 300 véh/jour, CITEC 2021) et de son caractère de promenade
- > L'accès de la rampe de mise à l'eau pour les bateaux représente une contrainte spécifique de ce secteur

Charge de trafic du secteur. Citec 2021



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier

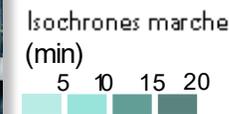


Marche : points forts

- > La majeure partie de Corsier-Port est accessible à environ 10 minutes à pied
- > Le faible trafic sur le chemin du port et sur le quai rend le secteur particulièrement propice à la marche et à la promenade. A cela s'ajoute une dimension paysagère intéressante
- > La distance jusqu'à l'arrêt de transports publics Corsier-Port est acceptable grâce à au cheminement direct via la venelle du Port
- > Le projet de piétonnisation est une belle opportunité pour ce secteur qui remplit les conditions pour un tel projet d'apaisement



Vue sur le Chemin du Port



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier



Marche : points d'attention et enjeux

1. A l'échelle de la commune **3 grands axes marchables** doivent être travaillés pour mieux connecter le port aux bassins de population proche du secteur :
 - ↳ Le chemin du Port qui présente des trottoirs très étroits
 - ↳ Un axe marchable de la route du Lac entre le port et Corsier Village avec un effort de continuité, d'ergonomie et de sécurité
 - ↳ Un axe longeant le lac et reliant Anières et Collonge-Bellerive avec ici une vocation promenade plus marquée. La marchabilité du chemin du Nant d'Aisy devrait faire l'objet d'une attention particulière
2. Un besoin d'**orientation** pour le piéton
 - ↳ Mise en place d'une **signalétique dédiée** entre débarcadère et arrêt TPG pour rendre ce parcours plus intuitif et garantir une connexion entre les deux modes
3. Le **confort voyageur et d'attente** doit être pensé
 - ↳ **Mobilier de confort** : banc, abri/ombre, poubelle, information prochain départ, etc.

Source : Citec 2021



Enseignements à faire dialoguer et consolider avec l'étude en cours sur réaménagement du Quai de Corsier menée par la commune

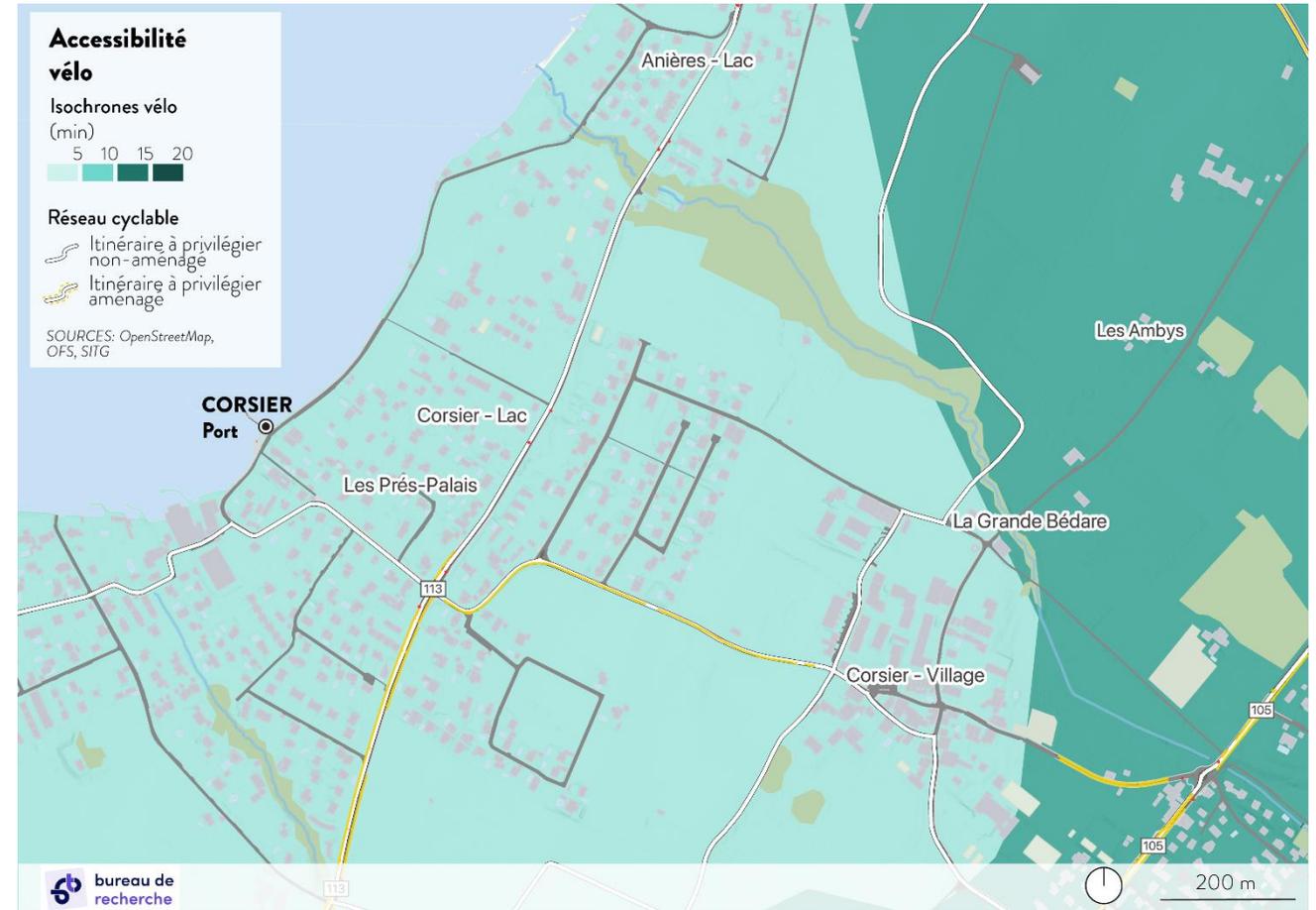
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier



Vélo : points forts

- > Les localités de Corsier, Anières et Collonge-Bellerive sont accessibles en moins de 10 minutes à vélo
- > Les axes bordant le lac et dans le tissu résidentiel présentent déjà une bonne cyclabilité en raison des charges de trafic relativement faibles qui y sont enregistrées
- > Les route d'Hermance est équipée de pistes cyclables direction Genève. La route du Lac est équipée de bandes



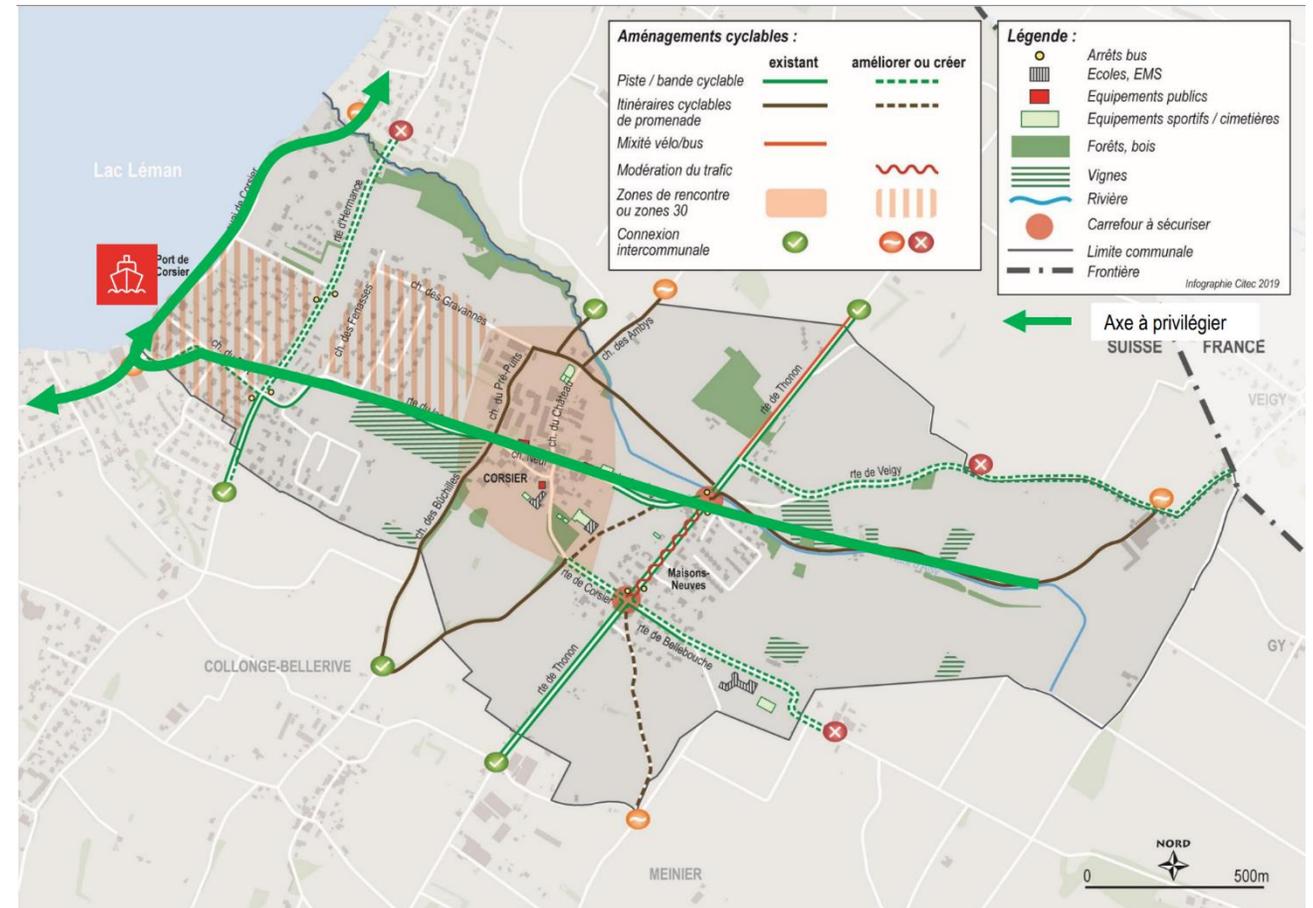
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier



Vélo : points d'attention et enjeux

1. Les liens cyclables entre Corsier-Port et l'arrière-pays ainsi que la France voisine doivent être améliorés
 - ↳ Un meilleur équipement de la route du lac uniquement marquée dans la montée vers Corsier Village
 - ↳ Un aménagement sur la route de Veigy en direction de la France voisine
 - ↳ Un équipement sur le reste de la route d'Hermance direction Anières
2. Un point de vigilance sur la cohabitation avec les piétons sur le quai et le chemin du port
 - ↳ Marquage et signalisation dédiée
3. L'offre de stationnement pour vélo est trop faible
 - ↳ Proposer une offre sécurisée directement à proximité du débarcadère (rack à vélo environ 20 à 30 places couvertes et sécurisées) à destination des usagers, mais aussi des visiteurs du secteur



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier



Transports publics : accessibilité gravitaire

- > L'indice d'accessibilité gravitaire de Corsier est clairement moins bon qu'à Bellevue
- > Cet indice moyen reflète les temps de parcours relativement importants qui sont nécessaires pour rejoindre les principaux pôle d'emplois et de population de l'agglomération (par exemple au moins 25 minutes pour relier Corsier-Port à Rive par bus)
- > De manière générale, ce secteur de la rive gauche souffre clairement d'un manque de desserte TP plus lourd, telle que le tram ou le train qui permettraient des temps de parcours plus attractifs vers le cœur de l'agglomération



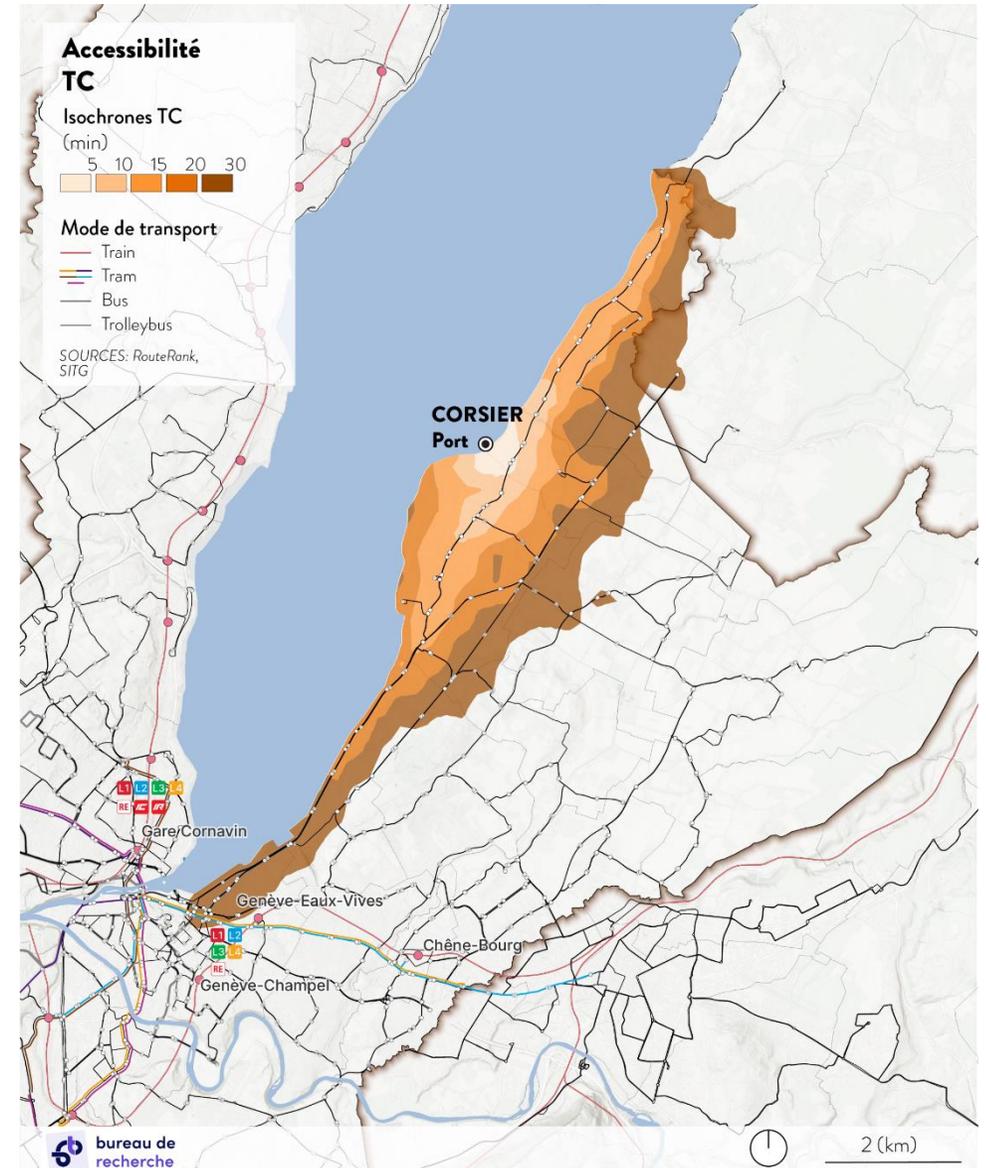
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier



Transports publics : isochrones

- > Les isochrones des temps de parcours en transports publics depuis Corsier-Port montrent une structure très clairement longitudinale reflétant la configuration de l'offre bus le long de la route d'Hermance
- > On relève que ni la plus grande partie de la campagne genevoise, ni la France voisine n'est pas atteignable en moins de 30 minutes avec les TP.
- > La lacune d'offre «transversale» vers l'arrière-pays et le chablais français est ici très parlante



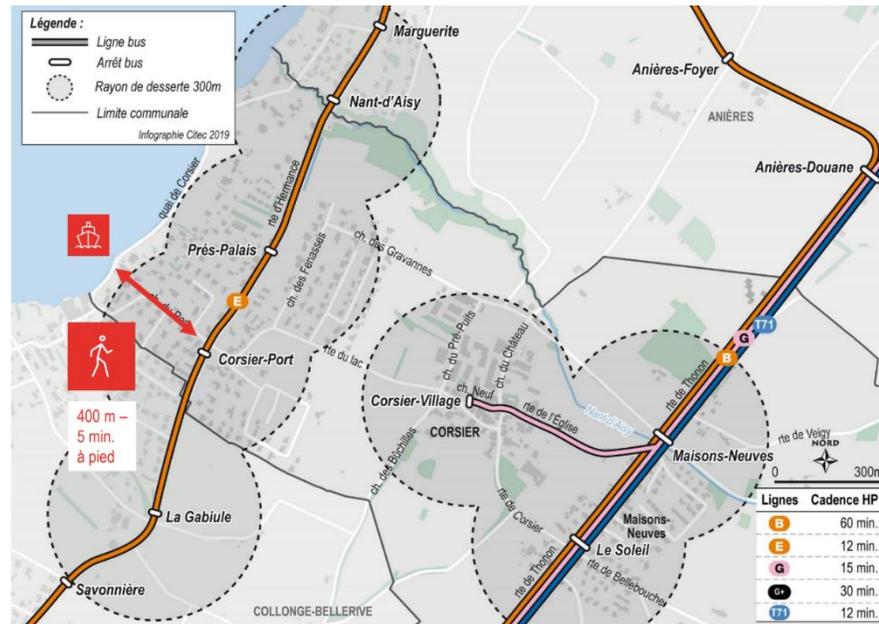
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier

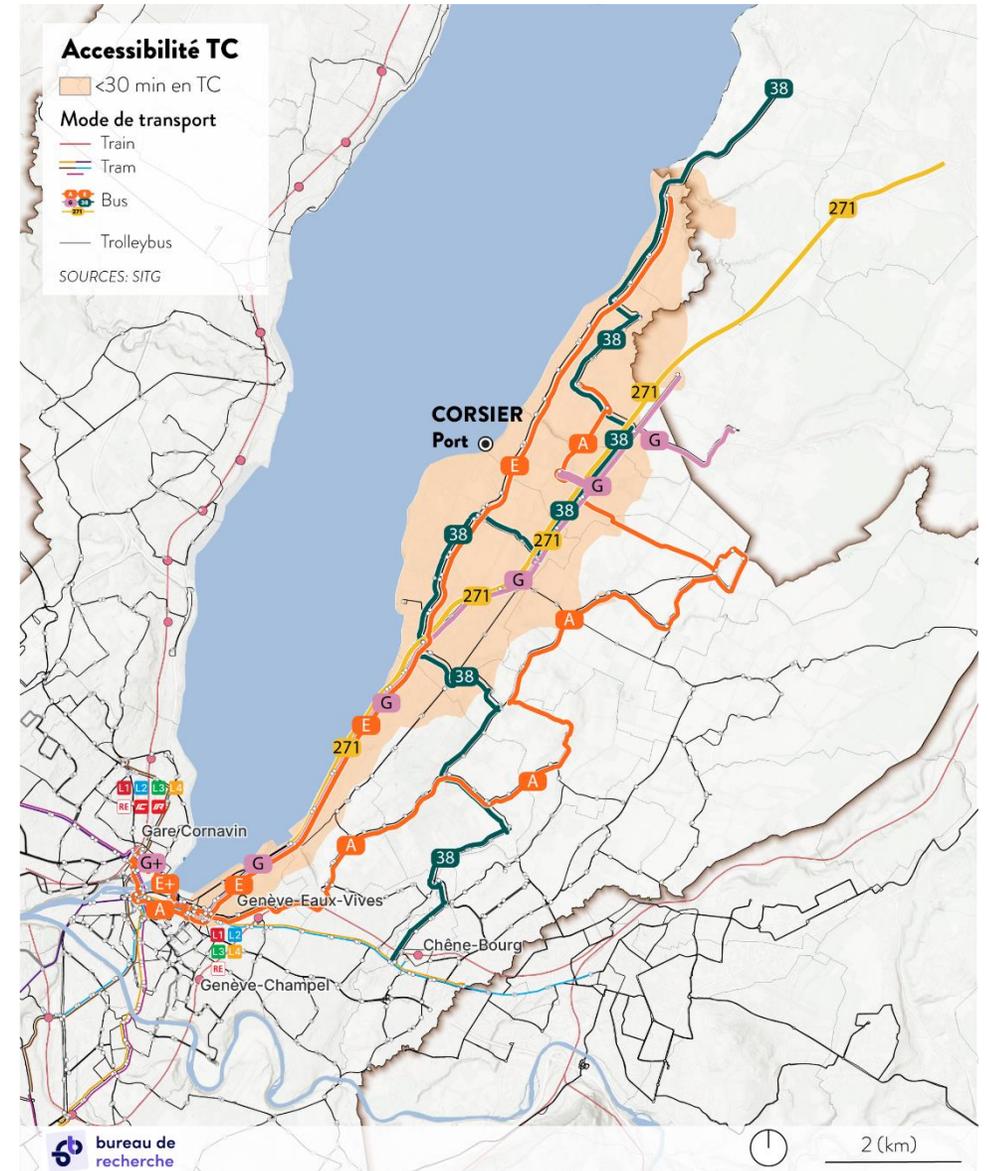


Transports publics : points forts

- > Corsier-Port est directement desservi par la ligne E (et E+) qui relie Hermance à Rive (et Cornavin). L'arrêt se trouve à environ 400m du débarcadère via le chemin du Port dont le trafic est faible.



Desserte du secteur. Citec 2021



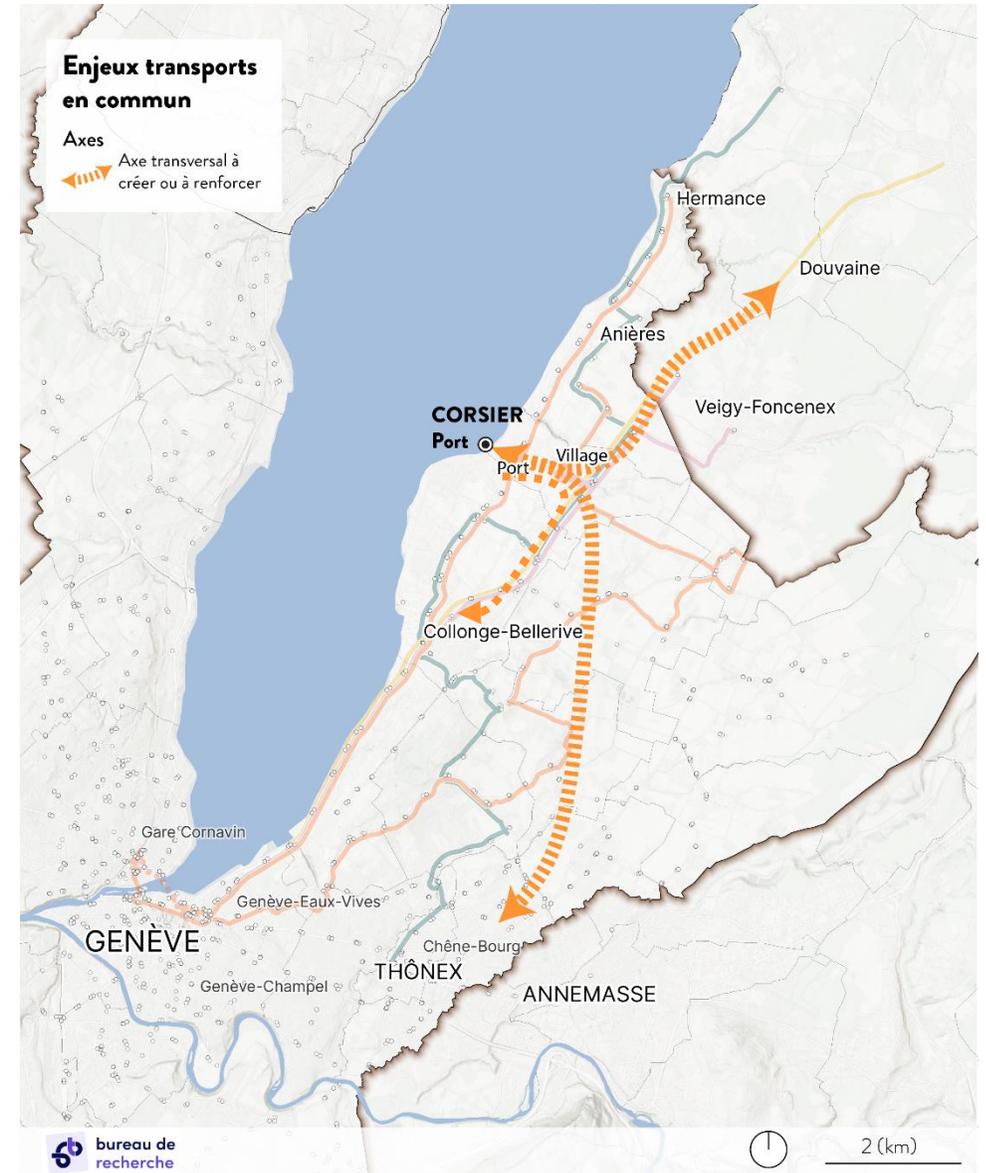
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier



Transports publics : points d'attention et enjeux

1. L'offre « transversale » entre Corsier Port et la campagne genevoise et la France voisine doit être développée pour déployer les effets de la voie-bleue à cette partie de l'agglomération dépendante de la voiture
 - ↳ Une offre transversale desservant la campagne genevoise (Corsier-village, Meinier, Gy, Jussy, Puplinge) et se connectant vers une gare de Léman Express (Annemasse ou Chêne-Bourg)
 - ↳ Une offre transfrontalière vers les bassins de population important de Veigy et Douvaine
 - ↳ Opportunité de réfléchir à un lien entre Vézenaz et Corsier-Port via Corsier Village pour relier le pôle WEF/Pallanterie
2. L'information voyageur est indispensable pour assurer la bonne complémentarité entre le réseau bus et la voie-bleue
 - ↳ Intégrer une borne d'information voyageurs sur les prochains départs des bus et de la voie-bleue à Corsier-Port et au débarcadère
 - ↳ Compléter avec une signalétique piétonne explicite



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier



Transports individuels : points forts

- > Le chemin du port et le quai de Corsier présente une configuration intéressante pour une modération accrue du trafic voire une piétonnisation : gabarit, charges de trafic faibles, contraintes d'accès riverains gérables, configuration en «cul de sac» avec interdiction de circuler «exceptés riverains» en direction du Nant d'Aisy
- > Le projet de piétonnisation du quai constitue sous cet angle indéniablement une très belle opportunité
- > L'offre de stationnement, déjà réduite aujourd'hui (16 places + 1 places PMR), est peu attractive. Cette offre devrait par ailleurs être déplacée ou supprimée dans le cadre du projet de piétonnisation du quai
- > Le parking privé du restaurant du Petit-Lac (capacité env. 18 places) ne génère pas un trafic important en volume
- > Le parking de la baie de Corsier, situé sur la commune de Collonge-Bellerive, représente une poche de proximité permettant de compenser la suppression à venir des places sur le quai en garantissant ainsi une accessibilité TIM minimale du secteur. Son réaménagement à venir permettrait d'imaginer une solution de dépose-minute



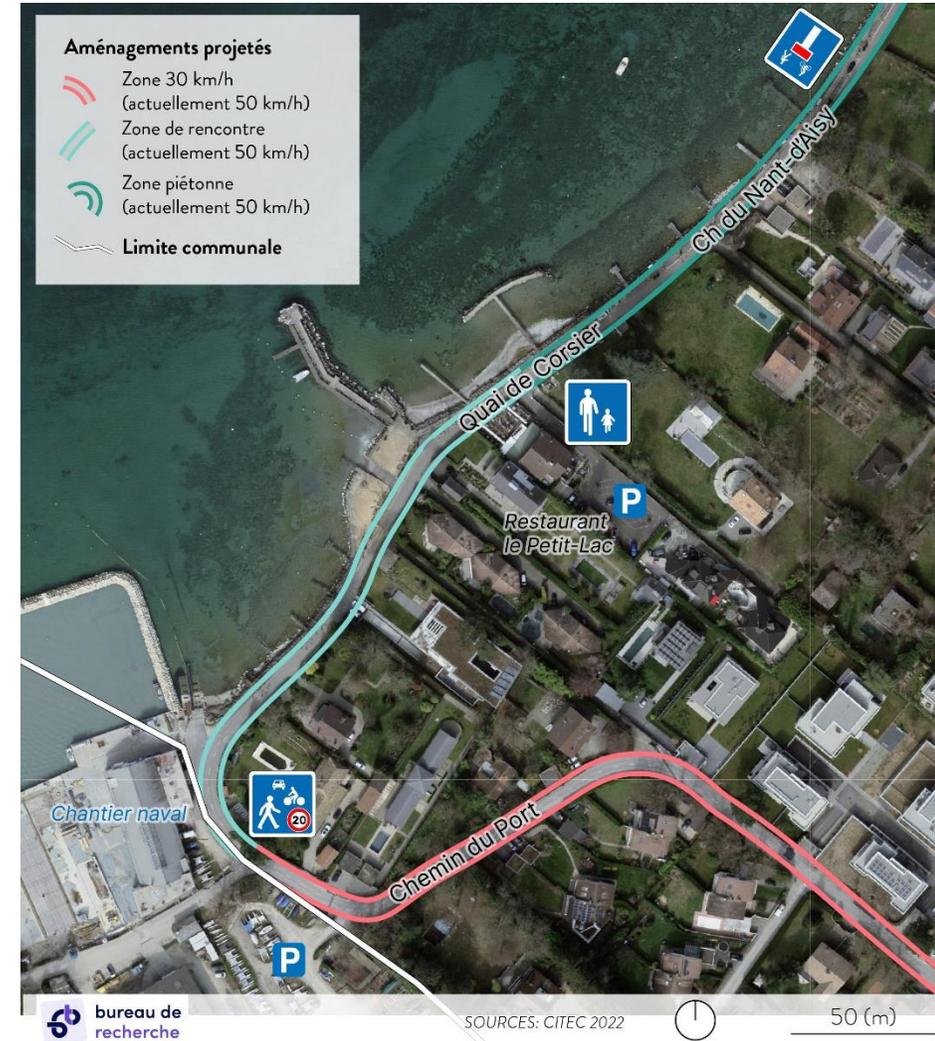
2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier



Transports individuels : points d'attention et enjeux

1. La variante accordant le plus de place aux piétons doit être privilégiée pour réduire le plus possible les nuisances du trafic automobile particulièrement craints par les riverains
 - ↳ Une **zone 30** sur le chemin du port (aujourd'hui à 50 km/h)
 - ↳ Une **zone de rencontre** dont l'entrée est clairement marquée après le parking de la baie de Corsier jusqu'au débarcadère/parking du restaurant avec une mise à niveau de la route
 - ↳ Une **zone piétonne** depuis le débarcadère jusqu'au à la limite communale et le début du chemin du Nant d'Aisy. Ce dernier passerait **en sans issue**
2. La restriction du trafic doit être ferme et claire afin que l'utilisateur motorisé ne soit pas tenté de s'insérer sur le quai
 - ↳ Une **interdiction de circuler sauf riverains et clients** du restaurant doit être signalé au droit du croisement Armand Dufaux et du chemin du Port
 - ↳ Idéalement, le **parking du restaurant devrait être accessible aux seuls clients du restaurant** (inviter le propriétaire à une restriction physique d'accès et une tarification incluant la possibilité d'un ticket gratuit validé au restaurant)
 - ↳ De même, le parking de la baie de Corsier devrait **comporter une limitation d'accès physique et une tarification peu attractive pour les pendulaires** (exceptions pour les usagers bateaux)

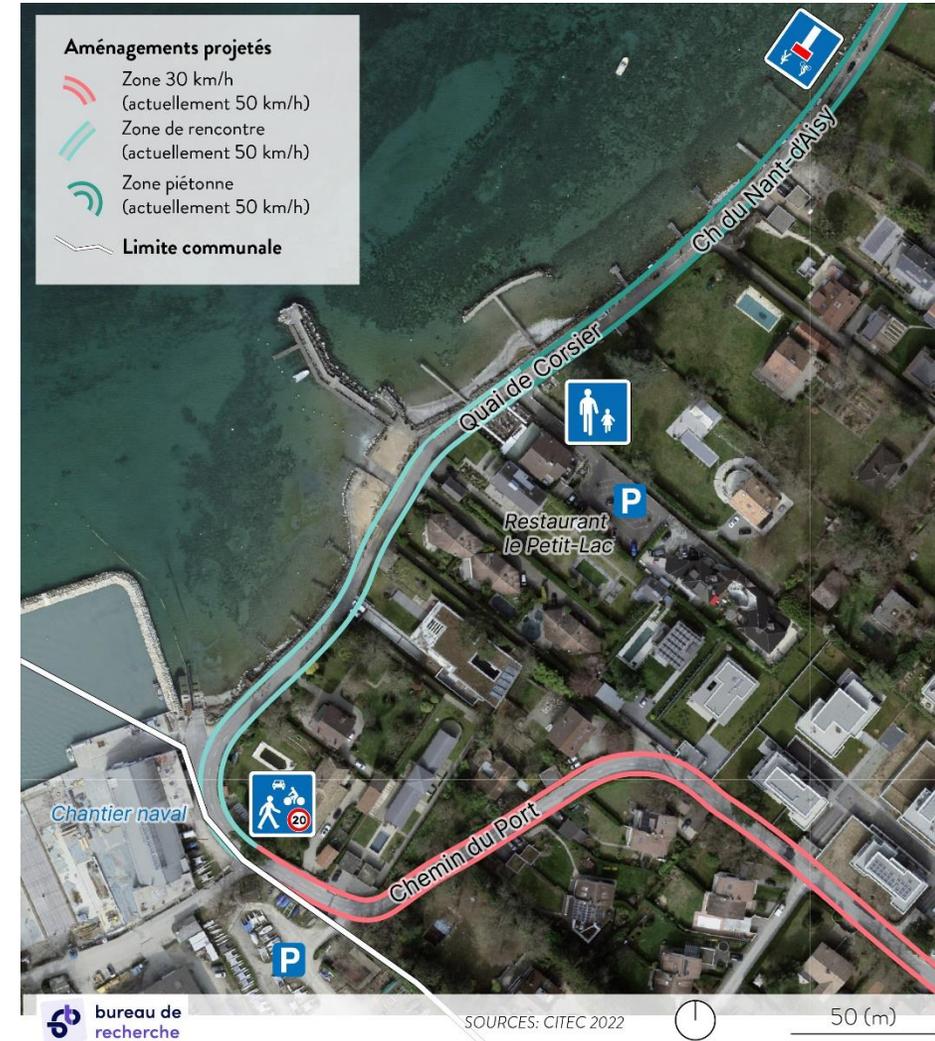


2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier

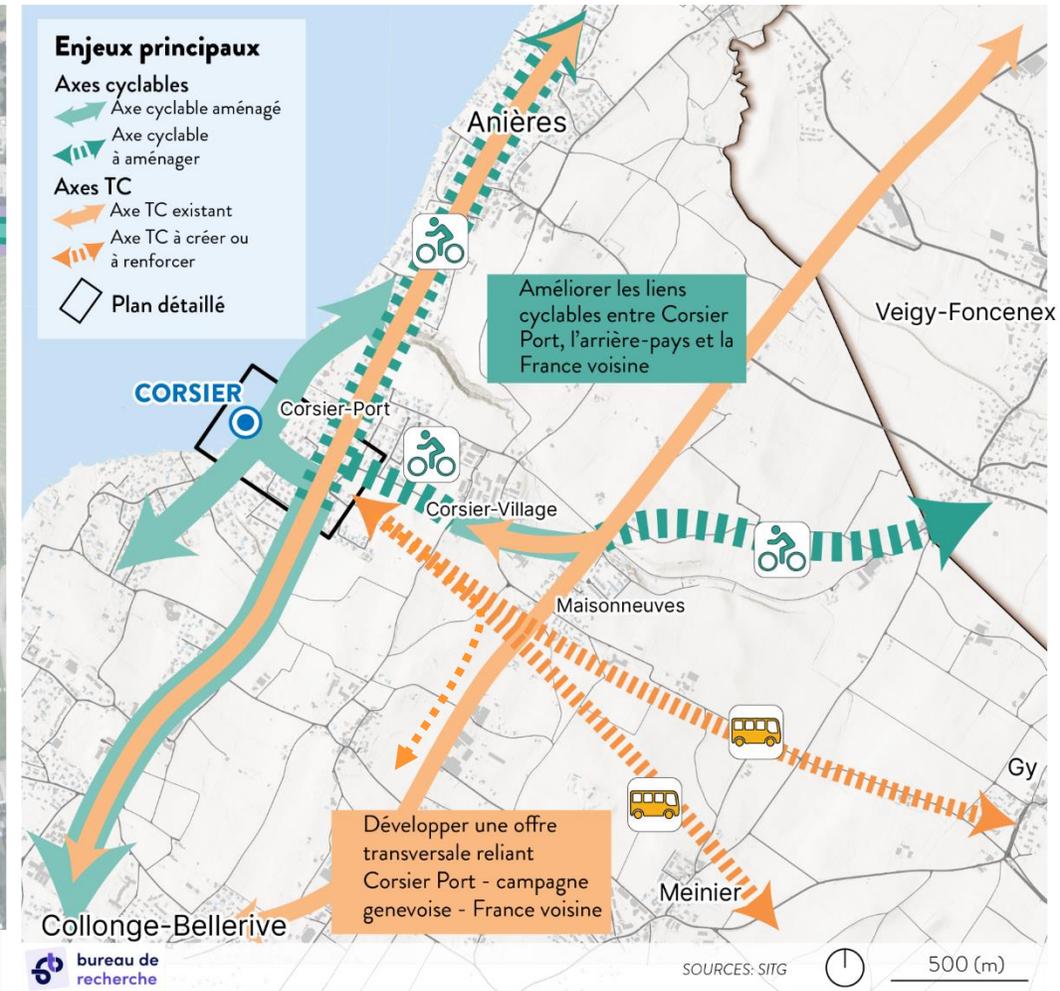
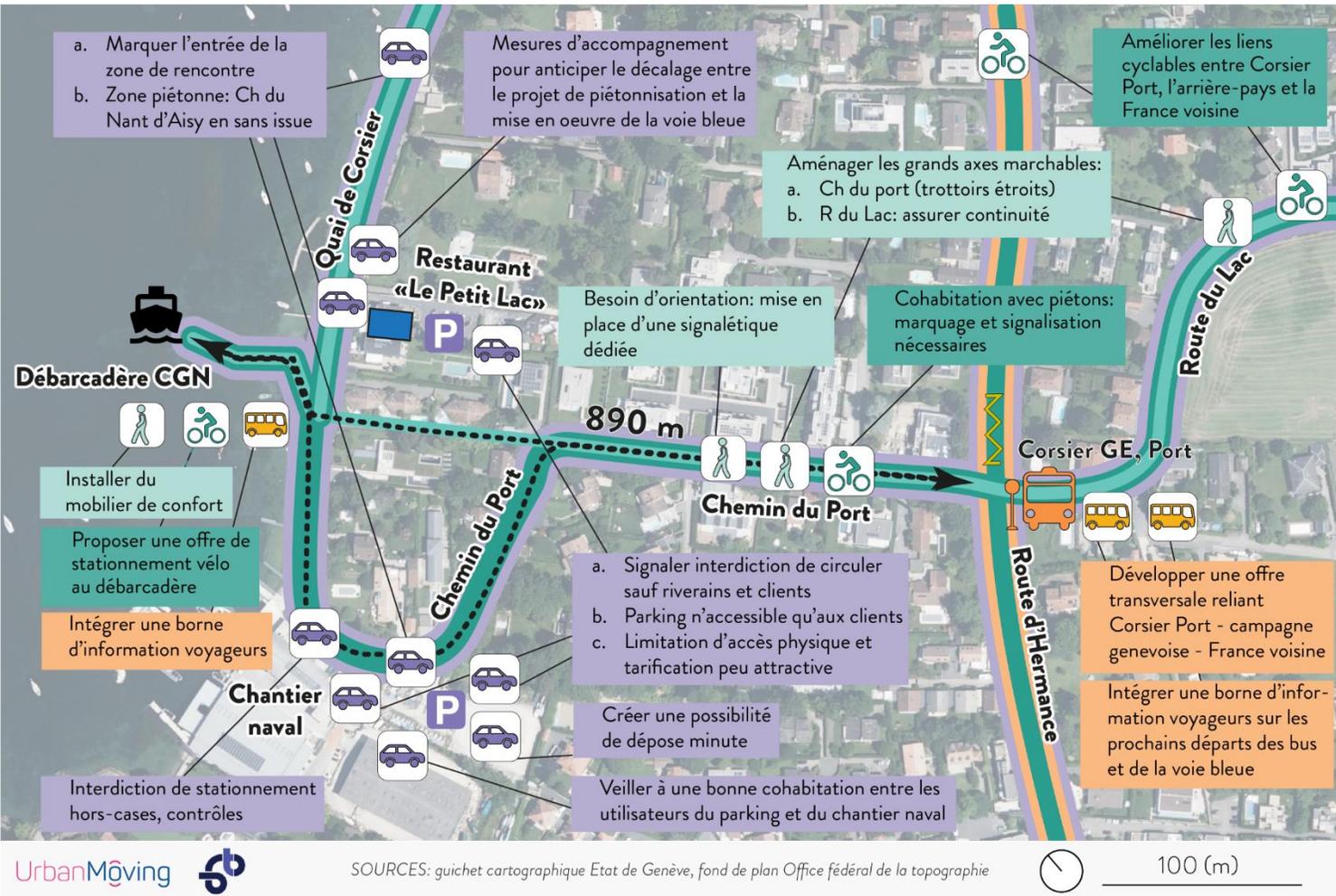


3. Eviter le stationnement sauvage dans le secteur
 - ↳ Appliquer une interdiction de stationnement hors-cases sur le chemin du port
 - ↳ Prévoir des contrôles réguliers par des agents du stationnement
4. Anticiper la problématique du dépose-minute. Nous faisons cependant l'hypothèse que cette dernière ne devrait pas être très marquée
 - ↳ Prévoir une possibilité pour cela à l'intérieur du parking de la baie de Corsier (gratuité sur temps court dans le cas d'une tarification)
5. Veiller à la bonne cohabitation entre les usagers du parking et du chantier naval
 - ↳ Délimiter de manière très claire les cases réservées selon les usages TIM ou bateaux (envisager des solutions de restrictions physiques pour les faire respecter, par exemple barrières de parking sur les cases)
6. Mettre en place des mesures d'accompagnement dès la mise en service de la voie bleue pour anticiper le décalage entre le projet de piétonnisation du quai et la mise en place de l'offre
 - ↳ Mesures provisoires/tactiques restreignant l'accès au quai : signalisation, marquage, suppression des places
 - ↳ Un effort de communication important envers les usagers et les habitants
 - ↳ Un monitoring indispensable (cf. recommandations plus bas)



2. OFFRE ET ACCESSIBILITÉ

2.2. Corsier : synthèse



3. CONCLUSIONS



3. CONCLUSIONS

1. Une demande significative

- > Les estimations chiffrées du issus des matrices de demande MNTP ainsi que les simulations issues du MMT, malgré les grandes précautions d'usages face aux données des modèles, soulignent l'existence d'une demande significative pour la voie bleue.
- > Cette demande devrait, par ailleurs, croître inévitablement dans les années à venir avec la croissance démographique de l'agglomération et la poursuite du déséquilibre emplois / habitants entre rive droite et rive gauche du Léman
- > Selon les différentes estimations et indices récoltés, la voie-bleue telle que pensée aujourd'hui, pourrait ainsi **concerner entre 150 et 350 déplacements par jour** (soit 75 à 175 personnes effectuant un aller-retour). Ces chiffres ne sont cependant que des ordres de grandeurs théoriques à considérer avec précaution car ils sont issus d'hypothèses dépendants de beaucoup de facteurs (plan de mobilité du site, accès TIM, communication, tarifs, etc.)

2. Des nuisances potentiellement limitées si des mesures claires sont prises

- > Au vu des accès restreints pour la voiture et de la bonne accessibilité à pied, vélo et transports publics des deux débarcadères, les parts de modales de la voiture devraient être très réduites, **de l'ordre de 10 à 15%** (en fonction de la facilité du stationnement sur le parking communal de la baie de Corsier)
- > Selon cette estimation, cette demande devrait générer une charge de trafic très réduite de l'ordre d'environ **10 véhicules** en heures de pointe du matin / soir
- > Des lors, nous estimons que **les nuisances particulièrement craintes par certains riverains à Corsier devraient être limitées et maîtrisables à condition qu'un certain nombre de mesures claires soient prises** (cf. point suivant)



3. CONCLUSIONS

3. L'importance de mesures de restrictions claires

- > Le faible niveau de nuisances et leur ressenti dépendra en très grande partie de mesures de restrictions TIM claires à Corsier et ceci dès les premiers jours de mise en service de la voie bleue. Il s'agit en particulier **d'éviter autant que possible que des automobilistes «tentent leur chance»** pour trouver une case de stationnement à proximité du débarcadère
- > Parmi ces mesures, il est en particulier recommandé de :
 - o Donner **une place maximale aux piétons** sur le quai de Corsier – zone 30 puis zone de rencontre puis zone piétonne – avec une signalisation et un marquage sans ambiguïté et en supprimant les cases sur le quai
 - o **Limiter l'accès au parking communal de la baie de Corsier** et d'y appliquer une tarification dissuasive pour les pendulaires
 - o **D'inviter le propriétaire du restaurant le Petit Lac** de restreindre l'accès de son parking aux seuls clients
 - o De passer le Chemin du Nant d'Aisy en sans-issue

4. Des mesures d'accompagnement dès la mise en service de la voie bleue

- > La temporalité différenciée entre le réaménagement du quai et la mise en service de la voie bleue est **un risque important qu'il s'agit d'anticiper** avec des mesures d'accompagnement :
 - o Des restrictions «tactiques» sur le quai avec du marquage et des aménagements provisoires
 - o Un contrôle du stationnement régulier
 - o Une communication pro-active envers les usagers et le grand public



3. CONCLUSIONS

5. Un monitoring indispensable

- > Comme toute expériences pilote, la mise en place d'un protocole de suivi (monitoring) est incontournable pour recueillir des indicateurs et des données objectives avant et pendant l'expérience et ceci tant à Bellevue qu'à Corsier : fréquentation de l'offre, origines-destinations des usagers, satisfactions, charges de trafic, comportements de stationnement, nuisances, perceptions des riverains, etc.
- > Ce type de protocole permet ainsi de cadrer et alimenter les débats et les prises de décisions ainsi que d'identifier rapidement d'éventuels ajustements et autres mesures d'accompagnement

6. Améliorer l'offre pour capter des potentiels plus élevés sans nuisances supplémentaires

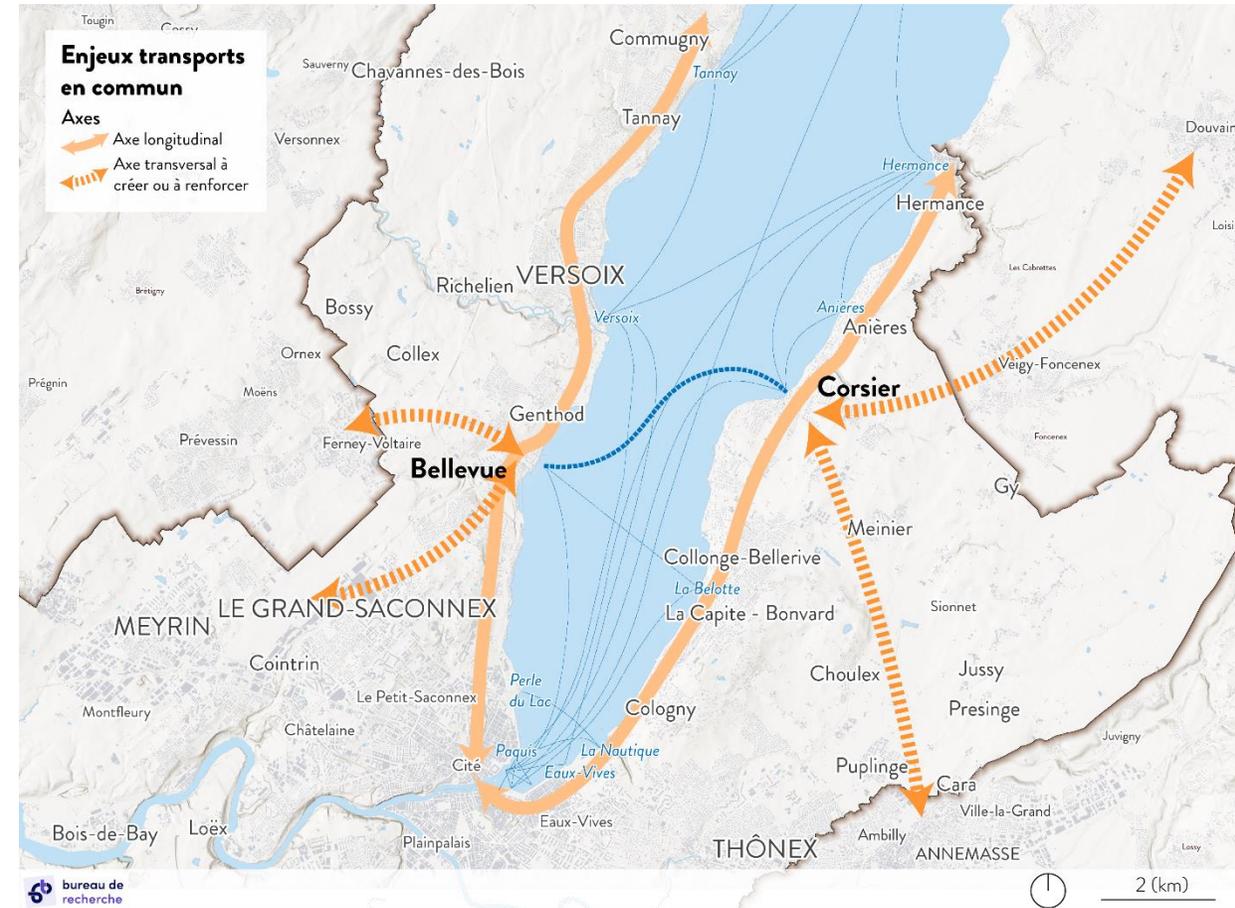
- > L'offre de la voie-bleue, telle que pensée à ce jour, est trop timide ce qui réduit considérablement son attractivité. Or il est important que l'offre rencontre un succès de fréquentation durant sa phase pilote pour ne pas prêter le succès et la rentabilité du projet.
- > Nous estimons ainsi que les potentiels de clientèle pour la voie bleue pourraient être plus élevés et pourrait être captés par une meilleure offre sans pour autant impliquer plus de nuisances (si les accès TIM restent restreints). La **voie bleue devrait être pratique et simple que les liens proposés par les Mouettes genevoises**. Ces améliorations souhaitables seraient donc :
 - o Une vraie **cadence horaire** et un **horaire continu** permettant de développer le reflexe d'usage
 - o Une offre cadencée également les **jours fériés** et durant le **week-ends** pour capter les potentiels de loisirs
 - o Une **intégration tarifaire** à Unireso
- > Nous invitons donc les porteurs du projet à revoir leur ambition à la hausse si les mesures d'accompagnement citées ci-dessus sont prises



3. CONCLUSIONS

7. A terme, créer un véritable lien transports publics à l'échelle de l'agglomération

- > Enfin, il semble indispensable, d'adopter dès aujourd'hui une focale dézoomée sur la voie-bleue. Il s'agit de la penser à terme comme un **vrai projet intégré de transports publics à l'échelle de l'agglomération**.
- > Pour avoir le plus d'effets bénéfiques sur la mobilité, cette offre doit être véritablement réfléchi et coordonné avec :
 - o Avec les offres **longitudinales** le long des rives : LEX et bus
 - o Avec des **connexions transversales**
 - > sur la rive gauche pour connecter le lien lacustre avec la campagne genevoise et l'arrière-pays
 - > sur la rive droite vers le Grand-Saconnex l'aéroport pour attirer une partie des déplacements vers ces pôles attracteurs importants
- > Un vrai outil de report modal et de connectivité à l'échelle lémanique !





6t-bureau de recherche

Rue des Voisins 15

1205 Genève

info@6-t.co | www.6-t.co

+41 22 552 02 98

UrbanMōving

Chemin de Champ-Rond 36A

1010 Lausanne

laurent.dutheil@urbanmoving.ch | www.urbanmoving.ch

+41 79 501 43 17