



COMPTE-RENDU – ATELIER DE CONCERTATION "ACTEURS PUBLICS" VOIE VERTE BERNEX-BÂTIE

Date : 28 février 2020 de 14h00 à 17h00

Lieu : Centre intercommunal des Evaux (salle du Belvédère)

Participants – Services Etat de Genève

Ferretti Sylvain	Office de l'urbanisme (OU) - DDU
Villard Benjamin	Office de l'urbanisme (OU) – DDU
Brogi Magali	Office de l'urbanisme (OU) – DDU
Caumel Olivier	Office cantonal des transports (OCT) – Région Rhône-Arve
Boitouzet Patrick	Office cantonal des transports (OCT) – Région Rhône-Arve
Labey Cédric	Office cantonal des transports (OCT) – Région Rhône-Arve
Vetterli Walter	Office cantonal de l'environnement (OCE) - SERMA
Fouvy Patrick	Office cantonal de l'agriculture et de la nature (OCAN)
Realmonte Claude	Office cantonal du patrimoine et des sites (OPS)

Participants – Elu(e)s des communes ou représentants techniques

Ruth Bänziger	Ville d'Onex
Huguenin Cyril	Commune de Bernex
Morand Olivier	Ville de Genève
Rodriguez Mario	Commune de Confignon
Bournhonnet Stéphanie	Commune de Bernex
Bogenmann Claudia	Ville de Lancy
Gay Philippe	Fondation des Evaux

Participants – Mandataires

Schaer Antoinette	AETC Sàrl
Scheidegger Christian	AETC Sàrl
Walder Cécile	AETC Sàrl
Boesch Marc	Transitec Ingénieurs-Conseils SA
Meridat Gaël	Viridis environnement Sàrl

Excusés

Bonfanti Damien	Ville de Lancy
Clémence Nicolas	Ville d'Onex
Gauthey Jean-Luc	Office de l'urbanisme (OU) – DDU

Diffusion du compte-rendu : participants + excusés

Annexes

- *Présentation projetée (point 1. de l'ordre du jour)*
- *Planches n°1 et n°2 (point 2. de l'ordre du jour)*
- *Planches n°3 et n°4 (point 3. de l'ordre du jour)*

Ordre du jour

1. Introduction de la séance
2. Présentation des grandes lignes du projet de Voie verte
3. Ateliers de travail
 - a. *Atelier 1 : les parcours et les liaisons*
 - b. *Atelier 2 : les usages en milieu naturel*
4. Restitution
5. Conclusion - Verrée

Introduction (par B. VILLARD – chef de projet à l'Office de l'urbanisme)

Cf la présentation annexée

Présentation des grandes lignes du projet (par les mandataires AETC – TRANSITEC - VIRIDIS)

Cf les planches n°1 et n°2 annexées

Ateliers – principaux échanges

Les ateliers se déroulent selon la méthodologie suivante :

- 25 minutes de travail et 10 minutes de restitution
- 2 tables de travail et un "hôte" par table chargé de restituer les échanges
- 2 animateurs par table (rôle des mandataires)
- Introduction des enjeux de chaque atelier par les présentations des planches n°3 et n°4 annexées
- Matériel : orthophoto, plan des alternatives étudiées, post-it, calque

La synthèse ci-dessous retrace les principales attentes des participants, classées par thème.

❖ **Ambitions**

Les attentes sont fortes et le projet doit être **ambitieux et disposer de moyens financiers**.

En raison des enjeux en termes de mobilité et de réduction des émissions de CO2, il est indispensable de faire une **demande d'investissement conséquente aux autorités cantonales et fédérales**.

Le projet doit avoir une **lisibilité et constituer une colonne vertébrale à l'échelle cantonale**.

Il est indispensable que le tracé soit **compétitif en termes de temps de parcours**.

Des voies vertes plutôt qu'une voie verte : travailler plusieurs alternatives et plusieurs séquences temporelles. Pas une voie mais plusieurs voies pour répondre à différents besoins.

❖ **Usages**

La voie verte doit attirer de **nouveaux utilisateurs**. Pour cela il faut des **gabarits importants pour se sentir en sécurité**, pouvoir se doubler et accueillir des vélos de plus grandes tailles (vélo cargo notamment).

Il faut **différencier le tracé en fonction des usages** (loisirs, voie express, desserte de quartier, etc...).

La voie verte Bernex-Bâtie ne s'appuie pas sur un axe linéaire prédéfini (voie CFF, voie fluviale), ce qui a une incidence sur sa conception. Nous avons affaire à un **projet de voie verte en milieu urbain pour une large part du tracé**.

❖ **Rapport au paysage et à la nature**

La voie verte doit être **fortement végétalisée** pour susciter une mixité d'usages, cela participera à inciter d'autres usages que les seuls pendulaires.

Il faut **différencier le paysage et la nature**. En effet, il y a un risque de favoriser le paysage au détriment de la nature. Le tracé 1 (le long de la lisière du Rhône) a beaucoup de qualités paysagères mais son usage intensif par des cyclistes aurait un impact négatif sur la nature.

Les tracés 2 et 3 plus urbains, avec des mesures d'accompagnement paysagères, pourraient permettre de **compléter l'infrastructure écologique**. Dans ce sens, l'aménagement d'une voie verte avenue des Grandes-Communes permettrait d'arboriser massivement la rue et de requalifier l'espace urbain.

❖ **Espace pour la voiture vs voie verte**

Réduire la place dédiée à la voiture au profit des modes doux, plutôt que réduire la place dédiée à la nature.

La **suppression des places de parking pour aménager une voie verte doit pouvoir être compensée sur Onex (secteur cité d'Onex et François-Chavaz)** car il y a un déficit de places. A voir s'il ne peut pas y avoir une réflexion d'ensemble avec un parking centralisé.

❖ Alternatives étudiées

L'avenue du Bois de la Chapelle est idéale pour y insérer une voie verte avec une fonction de loisirs en raison de la présence d'un mail arboré. Cela correspond également aux objectifs du PDCOM d'Onex de requalifier cet axe pour la mobilité douce.

Le passage d'une voie cyclable en dur le long de la lisière des forêts riveraines du Rhône n'est pas souhaité par Onex afin de conserver une lisière libre de constructions partout où c'est possible.

Des améliorations du chemin piéton le long de la lisière sont souhaitées en lien avec le PLQ des Moraines-du-Rhône. Une requalification de la lisière a été négociée dans le cadre du projet de PLQ au droit de la voirie et des jardins familiaux.

Bernex souhaite privilégier la voie express pour desservir les futurs habitants de Bernex-Est ainsi que ceux du village de Bernex. La voie verte est un élément essentiel du développement souhaité par Bernex (GP, PDCOM).

La voie verte doit constituer une liaison MD vers la Champagne depuis le **PEM de Vailly**.

❖ Projets connexes à la voie verte et maillage mode doux

Il faut **améliorer le réseau actuel** pour inciter de nouveaux utilisateurs à la marche et au vélo, et notamment les écoliers.

Le **maillage et les connexions pour rejoindre la voie verte** ne devront pas être négligés, la voie verte doit être pensée comme une pénétrante avec un maillage MD qui la relie.

Il est relevé une adaptation souhaitée de la Route du Grand-Lancy pour mieux y intégrer la mobilité douce (avec toutefois des difficultés foncières et de gabarits).

Les liaisons transversales entre le village de Bernex et la voie verte devraient être étudiées (passage impossible ou difficile à travers la route de Chancy).

La route de Chancy ne peut pas fonctionner comme voie express pour les vélos, car elle est à saturation et la priorité est donnée au tram et au trafic motorisé au niveau des carrefours. Elle est peu qualitative pour un axe de loisirs (trafic motorisé, pas ou peu d'arbres le long de la chaussée).

❖ Divers

Il faudrait identifier si la notion de voie express donne des outils légaux (expropriation, financements, ...) pour faciliter sa mise en œuvre. Par exemple, est-il possible de projeter une voie verte (voie express) en zone agricole sans déclassement (comme c'est le cas pour le Boulevard des Abarois) ? Par ailleurs, la voie express pourrait-elle être considérée sous maîtrise d'ouvrage cantonale, avec un abondement des communes pour réaliser les liaisons avec les quartiers ?

❖ Tronçon-pilote (entre le parc agro-urbain et la rue du Vieux-Moulins)

La **réalisation d'un tronçon pilote dans un horizon de temps court est important** pour développer la motivation et l'enthousiasme de la population et des politiques.

❖ Financement du projet de voie verte

Les maîtres d'ouvrage de la voie verte ne sont pas encore précisément déterminés. A l'issue des conclusions de l'étude préliminaire et du concept d'ensemble retenu, les partenaires canton – communes préciseront la gouvernance future du/des projets.

La mesure 34-9 (A2) "Construction et aménagement d'une voie verte entre Bernex et le cœur d'agglomération", est inscrite au projet d'agglomération selon un coût estimé de 2.25 M CHF (base 2005, HT).

La loi 11 863 du 23 mars 2016 constitue la base légale de financement de cette mesure selon la répartition* suivante :

- Coût d'investissement cantonal pris en compte : 850 000 CHF (base 2014, TTC)
- Subvention fédérale attendue (part canton) : 290 000 CHF (base 2014, TTC)
- Subvention cantonale à l'investissement (max.)** : 860 000 CHF (base 2014, TTC)

* sur la base d'une domanialité 30 % canton / 70 % communes (à revoir à l'issue de l'étude préliminaire)

**uniquement dans le cas de DP communal (existant ou futur) et maximum 50 % de l'investissement des communes

Au fur et à mesure de l'avancement des études, selon une domanialité et un coût de projet mieux identifié, la ventilation ci-dessus fera l'objet d'une mise à jour.

Les participants s'accordent pour dire que **les montants prévus ne sont pas à la hauteur des ambitions du projet. Hors séance : à noter qu'il est prévu de déposer un complément de projet dans le cadre du Projet d'Agglomération 4 (PA4), pour une réalisation horizon 2025.**

Conclusions – Suite de la démarche (par B. VILLARD – chef de projet à l'Office de l'urbanisme)

Les participants sont remerciés pour leur investissement lors de ces 2 ateliers.

Il est mentionné qu'une prochaine séance de concertation, réunissant acteurs locaux, associations "expertes" en mobilité douce et acteurs publics (élus et directeurs des services des communes et de l'Etat de Genève), sera organisée d'ici juin 2020 autour des enjeux suivants :

- Restitution des phases Etat des lieux et Concept d'ensemble de la voie verte
- Tronçon-test : pratiques, usages et principes d'aménagement

Pour la suite des démarches de concertation, Bernex souhaite que puissent être associés d'autres élu.e.s qui ont à cœur de s'impliquer sur ce dossier (tel que le démontre le vote d'une motion relatif à la voie verte par le Conseil Municipal).

Un comité de pilotage réunissant les nouvelles équipes communales et les représentants du Canton devra être convoqué en septembre 2020 pour valider les conclusions de l'étude et organiser les travaux et la gouvernance pour la suite.

Ajout post-séance

Le contexte actuel lié à la crise sanitaire du COVID-19 nous oblige à annuler tous les évènements de concertation en mars et en avril 2020. Les temps de concertation autour de ce projet sont donc soumis aux mesures prises et aux directives. Nous adapterons en conséquence la démarche de concertation prévue.