



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

Date : 18 février 2020 de 18h00 à 21h00

Lieu : Espace 3DD – Rue David Dufour 3 – 1205 Genève

Participants – Groupe de suivi

Villard Benjamin

Office de l'urbanisme (OU) - DDU

Mutton Adrien

Office de l'urbanisme (OU) - DDU

Participants – Mandataires

Schaer Antoinette

AETC Sàrl

Scheidegger Christian

AETC Sàrl

Walder Cécile

AETC Sàrl

Heyraud Pascal

Pascal Heyraud Sàrl

Aeberhard Adélie

Pascal Heyraud Sàrl

Boesch Marc

Transitec Ingénieurs-Conseils SA

Guilleron Ludovic

Transitec Ingénieurs-Conseils SA

Meisser Christian

Viridis environnement Sàrl

Participants – Associations et organisations locales

Coopérative Equilibre

Benoit Molineaux

Association Bernex en Saule

André Rouffy

Association « Les Marbritant-e-s »

Joelle Martone, Henrique Lima, David Vergari

Association de Sauvegarde de Confignon

Astrid Sonnevile-Dings, Bertrand Jacot – des - Combes

Maison de quartier du Plateau

Malika Regamey, Sylvie Guyot, Isabelle Duchable

Association ChavazBien

Stefano Rossi, Louis Zuccone, Jean-Dominique Berra,

Geneviève Zuccone, Sven Ritter

Groupement pour la sauvegarde du

Ouissem Benour, Franziska Surber

Plateau de Saint-Georges

Association qualité de vie

Alain Rouiller, Irène Hauri

à Bernex-Confignon

Association des Verts de Bernex

Florian Dumalle

Diffusion du compte-rendu : invités + participants

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 :

- 35 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 : ortho photo, plan des alternatives étudiées, post-it, calque

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

❖ **Ambitions (forte et plurielles)**

Les attentes sont fortes et le projet doit être **ambitieux et disposer de moyens financiers**. Il est en phase avec les préoccupations actuelles de lutte contre le changement climatique.

La voie verte doit pouvoir attirer de **nouveaux utilisateurs** en proposant un parcours sécurisé à même de permettre un changement des modes de déplacement.

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

Travailler tout le réseau cyclable et piéton, pas uniquement la voie verte, dans une idée de **maillage** et de **connexions** pour rejoindre la voie verte.

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

❖ **Gestion des flux (séparés)**

Les circulations (piétons/vélos, lentes/rapides) doivent être clairement **séparées**, pour assurer un confort élevé et une sécurité optimale pour tous les usagers.

Flux vélo :

- Itinéraire direct, continu et en site propre.
- Minimiser l'interruption des flux aux croisements : un détour est accepté s'il évite une interruption.
- Limiter les dangers avec un tracé sécurisé pour encourager les cyclistes non-experts.
- Prévoir suffisamment d'espace pour pouvoir doubler à vélo en toute sécurité (différentes vitesses de déplacement).
- Eviter les dénivelés.

Flux piéton :

- Donner une véritable place au piéton et au promeneur.
- Sécuriser les cheminements piétons, en particulier pour les trajets scolaires.
- Associer une partie des flux piétons à des promenades de loisir.
- Proposer dans cette optique des points d'arrêts, de pause, accompagnés de mobilier urbain (bancs, fontaines, toilettes, ...).

❖ **Usages (diversifiés)**

Assurer une **mixité des usages** de la voie verte. Celle-ci doit être :

- **fonctionnelle et efficace**, par exemple en donnant la priorité aux vélos aux intersections et en offrant des espaces sécurisés.
- **adaptée à la diversité des modes** de transport qui l'emprunteront (vélos cargos et trottinettes électriques inclus) pour répondre à la demande des **pendulaires** mais également pour le loisir en connectant des espaces naturels, des services et équipements.

❖ Relation avec l'environnement naturel

Créer des **connexions avec l'environnement**.

Adapter la vitesse au moment de traverser ou longer des éléments naturels.

Protéger la nature doit être une priorité et limiter une pression trop forte sur les milieux naturels.

La voie verte est une opportunité d'**amener "du vert" en ville**, plutôt que d'amener la voie verte dans la nature. Ainsi, il est préférable de requalifier l'espace urbain pour ne pas porter atteinte aux espaces naturels.

Dans un contexte de réchauffement climatique, la voie verte est une opportunité de **rendre attractif l'urbain**.

❖ Aménagements

Marquer la séparation des flux à travers de la végétation, des matériaux différents ou des voies différentes.

La voie verte doit pouvoir être **traversée**. Elle ne doit pas être une césure, pour les humains comme pour les animaux.

Bien indiquer les connexions entre la voie verte et les éléments qu'elle relie en aidant au **repérage** à travers **une bonne signalétique**.

La voie verte doit en outre être **lisible** (on doit pouvoir savoir où l'on se trouve).

Pour **préserver une trame noire** (espaces non éclairés) pour la faune sensible le long de la lisière, ne pas proposer d'éclairage la nuit (par exemple éteindre entre 20h et 6h) car on peut à ces heures prendre les autres axes (il y a peu de trafic) / Limiter les endroits trop sombres la nuit pour éviter un **sentiment d'insécurité**.

S'inspirer des voies cyclables développées à **Copenhague** (autoroute à vélos)

❖ Alternatives étudiées

Valoriser les lieux existants / Ne pas "recycler" les espaces qui marchent

Quel tracé entre Onex et la Bâtie ? : le long de la lisière des forêts du Rhône (1) / sur l'avenue des Grandes-Communes ou avenue du Bois de la Chapelle (2)

- (1) Continuité et sécurité. Un projet à la lisière peut aider à respecter et valoriser l'environnement si les dispositions nécessaires sont prises. Il y aura cependant toujours une pression sur les milieux naturels.
- (2) Environnement urbain et plus direct qui limite l'impact sur la forêt et permet de requalifier l'espace urbain. Il est cependant confronté à la difficulté de supprimer des places de parking et à des conflits avec les voitures.

❖ Points à régler selon la situation actuelle

Traiter l'entrée/sortie de la voie verte au niveau du **pont de la Jonction** et assurer une connexion lisible avec la **voie verte d'agglomération**

Diminuer la vitesse des voitures sur la **route de Saint-Georges** et à la sortie de la **route du Pont-Butin**.

Travailler les connexions avec la voie verte sur l'**avenue du Petit-Lancy**, notamment en faisant respecter les limitations de vitesse.

Améliorer la circulation des vélos sur la **route de Chancy**.

Sécuriser le passage dans **les Evaux** pour éviter les conflits entre les différents usages (enfants qui jouent, accrobranche vs vélo rapide qui traverse le parc)

❖ **Autres propositions**

Transformer l'avenue des Grandes-Communes en voie verte en **supprimant la circulation motorisée**.

Fermer de façon transitoire les routes, pour sensibiliser la population et encourager d'autres pratiques que l'utilisation de la voiture.

Pour l'alternative le long de la lisière, **fermer les sentiers en contre-bas** pour canaliser les flux et réduire l'impact sur la faune et la flore.

Opportunité de **valoriser les espaces publics à proximité de la maison de quartier du plateau de St-Georges**.

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 mentionnée 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

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.