



Voie Verte d'Agglomération Rive droite



**Synthèse de la journée de concertation
du 20 novembre 2021**

1 - Introduction

1.1 Contexte

1.1.1 La Voie verte Rive droite

La voie verte est une mesure du projet d'agglomération franco-valdo-genevois qui s'étendra sur 22 kilomètres entre Annemasse et Saint-Genis-Pouilly. Un premier tronçon entre Annemasse et la gare des Eaux-Vives a été inauguré en 2018. Son déploiement sur la rive droite du canton se poursuit, et les 5,5 km entre Vernier-Châtelaine et Satigny-Zimeysa sont aujourd'hui en cours de conception.

L'objectif est d'ouvrir cette infrastructure au public en 2025. Le Canton pilote ce projet, en collaboration étroite avec les communes de Vernier, Meyrin et Satigny, ainsi qu'avec la Fondation pour les terrains industriels (FTI).

1.1.2 La démarche de concertation

La journée de concertation du 20 novembre constituait un temps fort du dispositif de concertation de la phase projet d'ouvrage, déployé en ligne et sur la Voie verte entre mi-septembre et fin octobre 2021. Durant cette période :

- Des installations temporaires le long du tracé de la Voie verte ont été installées du 23 septembre au 1er novembre pour faire découvrir le futur tracé aux usagères et usagers;
- Un questionnaire en ligne a été diffusé, accessible notamment depuis les panneaux d'information, il a récolté plus de 90 réponses;
- Un atelier destiné aux élèves de l'école primaire des Ouches a eu lieu le 13 octobre pour recueillir la vision et les attentes des plus jeunes pour la future Voie verte;
- Une balade guidée a été organisée le 16 octobre, pour faire découvrir les installations au public, informer sur l'avancement du projet, et permettre aux usagères et usagers de rencontrer l'équipe de conception du projet.



1.2 Enjeux de la journée

Les principaux enjeux de la journée de concertation étaient les suivants :

- Mobiliser et associer les publics à la démarche de concertation
- Informer les habitantes et habitants et futures usagères et futurs usagers sur l'avancement du projet et sur les premiers résultats de la concertation lancée à la mi-septembre
- Concerter les participantes et participants sur des questions thématiques ou spatiales pour nourrir les réflexions sur le projet de Voie verte d'agglomération rive droite

1.3 Déroulement

La journée s'est déroulée en deux temps :

- Une matinée dédiée à deux tronçons du secteur 1 : le quartier de Concorde et le chemin de l'Etang
- Un après-midi consacré à l'approfondissement de trois thématiques transversales à l'échelle de tout le périmètre de projet : les équipements, la nature et la biodiversité, et enfin l'inclusivité sur la Voie verte

Les personnes étaient invitées, selon leurs intérêts et leurs disponibilités, à assister à tout ou partie de la journée.

L'évènement a eu lieu dans le Gigatrium (Ecole primaire de l'Etang), au cœur du quartier de l'Etang, à proximité immédiate du tracé de la Voie verte rive droite.

Matinée

La matinée a été introduite par Adrien Mutton de l'Office de l'urbanisme du Canton de Genève et Beryl Sepulveda du bureau IDEE 21, qui ont présenté le programme de la matinée, souligné les enjeux propres aux secteurs Concorde et Etang, puis ont rappelé les premiers résultats de la démarche de concertation.

Les participantes et participants ont ensuite été répartis en deux groupes, Concorde et Etang, selon leur lieu d'habitation ou leur intérêt, pour un premier temps de travail en atelier. Durant ce moment, les personnes ont partagé les craintes et les opportunités suscitées par le projet de Voie verte, et ont spatialisé leurs attentes sur des maquettes des secteurs étudiés.

A l'issue de ce premier temps de travail, les participantes et participants se sont réunis en plénum pour partager leurs réflexions.

Un lunch pris en commun a clôturé cette première partie de journée.

Après-midi

L'après-midi a débuté par une présentation du projet d'ouvrage par Sarah Schweyer, architecte paysagiste du bureau Apaar et membre du groupement de mandataires. Elle a présenté l'avancement des travaux sur la phase projet d'ouvrage et souligné que celui-ci s'inscrivait dans une réflexion plus large sur la mobilité dans ce territoire : la Voie verte sera associée à un maillage de mobilité douce constituée de voies rapides parallèles et d'autres canaux de mobilité pour irriguer l'ensemble du périmètre de projet. Beryl Sepulveda a ensuite proposé quelques rappels sur la démarche de concertation, avant d'introduire les trois thématiques des ateliers de travail de l'après-midi : les équipements, la nature et la biodiversité, et enfin l'inclusivité sur la Voie verte.

Les participantes et participants ont ensuite été répartis en deux groupes et ont pris part successivement aux trois ateliers thématiques. Un groupe d'une dizaine de jeunes issus des scouts de Vernier a rejoint les ateliers durant l'après-midi, et a pu contribuer aux thèmes équipements, nature et biodiversité. Aux tables équipements, nature et biodiversité, des représentantes et représentants de l'Office de l'urbanisme et du groupement de mandataires étaient en outre présents pour apporter des précisions sur le projet ainsi que des éclairages techniques.

A l'issue des travaux en atelier, les facilitatrices et facilitateurs ont proposé une synthèse des réflexions menées par les trois groupes sur chacun des thèmes abordés durant l'après-midi. Ce temps de mise en commun s'est parfait par une présentation des travaux de l'atelier enfants, sous la forme d'une maquette faisant la part belle aux cœurs, aux soleils, aux forêts, aux toboggans... et à la mobilité douce !

Puis, après une présentation des activités du groupe des scouts de Vernier, la journée de concertation s'est conclue par un temps de convivialité autour d'un apéritif dinatoire.

2 - Synthèse des échanges

2.1 Atelier secteur chemin de l'Etang

Profils

Le groupe ayant travaillé sur le secteur Etang était principalement constitué d'habitanes et d'habitants du chemin de l'Etang et futurs riverains de la Voie verte. Une partie des habitantes et habitants du chemin de l'Etang s'est par ailleurs déjà organisée et a proposé un projet de réaménagement du chemin auprès des autorités communales. Ce projet semble constituer un premier point de consensus parmi les riverains et de nombreuses références y ont été faites durant les discussions.



Craintes et opportunités

Les questionnements des participantes et participants traduisent un attachement fort au chemin de l'Etang, ainsi qu'un réel intérêt pour le projet.

Ceux-ci concernaient principalement :

- Des conflits d'usage à prévenir

Si le public se montre enthousiasmé par le concept de parc linéaire, celui-ci soulève également des interrogations pratiques : comment assurer la sécurité des usagers et notamment des enfants à proximité d'une voie empruntée par des vélos électriques circulant à grande vitesse ? Comment prévenir les accidents entre utilisatrices et utilisateurs de la Voie verte et véhicules sortant des parcelles privées ? Comment proposer des espaces publics et des assises en prévenant les nuisances (bruit nocturne, déchets) ?

- Des qualités à souligner et préserver

Dans la continuité du projet soumis par le groupe d'habitants, les participantes et participants affirment leur attachement à l'identité du chemin de l'Etang : il est calme, frais et ombragé, et riverains comme promeneurs aiment à s'y arrêter ou y passer. Ces caractéristiques pourront être renforcées par les aménagements proposés, qui devront également intégrer la diversité des publics : familles avec poussettes, enfants, seniors, dans un esprit d'espace public orienté vers la rencontre.

- Croisement avec le chemin J-P-de-Sauvage

Le croisement et le rond-point existant sont jugés problématiques pour différentes raisons : difficulté pour accéder au cheminement vers le centre commercial Balexert, présence d'une barrière qui certes prévient le trafic indésirable mais génère une mauvaise perméabilité pour certains usages, présence de stationnements vélos et deux-roues motorisés gênants...

- Des éléments fonctionnels à maintenir

Les participantes et participants s'accordent sur l'efficacité actuelle de l'impasse, qui prévient le passage des voitures et deux-roues motorisés, ainsi que sur l'intensité de l'éclairage nocturne, jugé satisfaisant.

- Besoins en stationnement

Le public accueille favorablement la réduction des places de stationnement pour laisser la place aux aménagements de la Voie verte. Ils et elles soulignent toutefois que des besoins de stationnement incompressibles subsistent à l'échelle du chemin de l'Etang. Les stationnements restants devront pouvoir répondre aux besoins : des visiteurs, des habitants, des jardiniers des jardins familiaux, des habitants contraints de stationner dans la rue (plusieurs ménages occupant une même villa), et enfin des employés des services de la cohésion sociale qui stationnent parfois sur le chemin.

- Faciliter le dépôt et le ramassage des déchets

Avec l'aménagement d'une voie verte sur le chemin, les habitantes et habitants s'interrogent sur l'accessibilité pour certains services publics (voierie, déchets, santé) et notamment la possibilité d'opérer un demi-tour sur le chemin. Pour répondre au problème du ramassage des déchets, elles et ils proposent la création d'un point de collecte ou éco-point à proximité de l'entrée sud du chemin.

Propositions d'aménagements

- Arche végétalisée ou autres aménagements marquant l'entrée dans la Voie verte
- Éléments visuels au sol (marquages colorés, mosaïques, revêtements) pour souligner le caractère d'espace public et de zone de rencontre, et assurer le ralentissement de la vitesse
- Intégrer la parcelle communale présente sur le chemin aux aménagements Voie verte, pour proposer des espaces de repos ou des jardins
- Proposer une diversité d'assises : bancs à l'ombre ou au soleil, isolés ou au long de la promenade
- Éléments ludiques et naturels qui accompagnent la promenade : troncs d'arbre couchés, souches, jeux d'agilité
- Souligner le patrimoine naturel existant (grands arbres), par exemple par des bancs circulaires sur leur pourtour
- Rappeler la présence de faune (hérissons) par des marquages ou panneaux informatifs pour inciter à la prudence en voiture / vélo
- Si les propriétaires sont d'accord, proposer des décrochements végétaux depuis les jardins privés vers la rue (possibilité pour les jardins privés d'empiéter sur l'espace public pour rythmer le parcours par des aménagements végétalisés, la surface gagnée serait compensée par une surface équivalente soustraite à la parcelle privée au profit de l'espace public)

2.2 Atelier secteur Concorde

Profils

Le groupe ayant travaillé sur le secteur Concorde était constitué d'une grande diversité de profils et disposait d'expertises variées : expertise d'usage des riverains et cyclistes, expertises en matière d'environnement, expertises en matière de mobilité.



Craintes et opportunités

Trois thèmes principaux ont été abordés durant les discussions :

- Fluidité des cheminements et accueil des différents usages

Les personnes présentes soulignent que le secteur sera particulièrement attractif pour différents usages : usages de loisir pour les logements attenants, déplacement rapide avec de possibles reports en raison de la mauvaise fluidité sur les axes de circulation proches (avenue de Châtelaine), accès à des équipements publics (futur Centre culturel). Ils et elles apprécient ainsi particulièrement l'impact de la future Voie verte sur la promotion des mobilités douces. Toutefois, le secteur est contraint par les pieds d'immeuble d'un côté et

les voies CFF de l'autre. Des craintes ont donc été formulées à propos de la coexistence de ces différents usages sur un espace limité, et de la compatibilité par exemple des jeux d'enfants et des déplacements rapides. Ils et elles recommandent à ce titre d'intégrer ce point d'attention dans le projet, notamment en marquant clairement son caractère d'espace public linéaire, en proposant des cheminements apaisés et en soignant les transitions entre les secteurs bâtis et la Voie verte.

- **Valorisation de la biodiversité**

Le secteur profite de nombreuses qualités naturelles et paysagères : dégagements sur le Jura et le grand paysage grâce aux lignes CFF, espaces naturels végétalisés sur les talus CFF de l'autre côté des voies, arborisation existante. Les participantes et participants reconnaissent ainsi un fort potentiel du secteur, que les aménagements à venir pourront renforcer. Ils et elles souhaiteraient une arborisation dense sur le secteur, des points d'observation de la faune et du paysage, et ont proposé la mise en place de passages à faune pour permettre à celle-ci de traverser les voies CFF.

- **Carrefour de l'Ecu**

La traversée du carrefour du pont de l'Ecu, à l'extrémité du secteur, a suscité plusieurs questionnements. Si la Voie verte venait à être très fréquentée, les participantes et participants doutent de sa capacité à accueillir un grand nombre de piétons et de cyclistes patientant pour traverser le carrefour, d'autant que l'axe traversé devrait connaître une fréquentation accrue avec la mise en service d'un BHNS. Ainsi, la sécurité et la fluidité de la traversée du carrefour sont considérées comme des points d'attention.

Propositions d'aménagements

Les discussions ainsi que l'exercice de spatialisation sur la maquette ont permis de faire émerger les propositions d'aménagement suivantes :

- Petits points d'étapes à créer tout le long du tronçon
- Marquages et revêtements pour souligner le caractère d'espace public et de zone de rencontre
- Petits aménagements et services : pompe à vélo, fontaine à eau, bancs (à distance des habitations)
- Petite station aménagée et animée par une association, par exemple pour l'entretien des vélos
- Arche végétalisée ou autres aménagements marquant l'entrée dans la Voie verte
- Espace couvert pour l'observation de la faune et du paysage
- Plantations diversifiées
- Aménagements en faveur de la mobilité de la faune

2.3 Atelier besoins en équipements

L'atelier équipements était conçu pour préciser les besoins en équipements formulés par les usagers et les publics ayant répondu au questionnaire. Les réflexions étaient accompagnées de nombreuses propositions qui ont émergé au sein des différents groupes.

Profiter de la linéarité

Les participantes et participants se sont pleinement approprié le concept de « parc linéaire » porté par le groupement de mandataires.

Trois principaux types d'aménagements linéaires ont été proposés, pensés en parallèle aux voies de mobilité douce :

- Un parcours sportif, type parcours vita, avec des stations et des agrès plutôt que des infrastructures sportives lourdes
- Un parcours ludique avec des éléments naturels (troncs, souches) et des jeux d'agilité, destinés aux enfants pour accompagner la promenade de façon ludique
- Un parcours VTT ou pump track, destiné notamment aux jeunes, qui répondrait au manque d'équipements de ce type sur le territoire

Privilégier la multifonctionnalité

En réponse aux contraintes spatiales des futurs espaces publics de la Voie verte, les personnes présentes s'accordent sur la nécessité d'espaces multifonctionnels, désignés sous les appellations aires de repos, placettes, décrochements, pocket parcs... Ils et elles souhaitent pouvoir s'asseoir, jouer, se rencontrer dans le même espace. Les propositions formulées privilégient les approches multigénérationnelles et multisensorielles pour ces lieux, et recommandent aussi de laisser des espaces peu ou pas aménagés pour permettre leur libre appropriation par les usagers. Les scouts ont également manifesté leur fort intérêt pour ces lieux, dans lesquels ils souhaitent pouvoir manger à plusieurs et organiser des événements avec les associations locales.

Articuler les aménagements Voie verte et les aménagements existants

Compte-tenu de la grande diversité d'équipements discutés lors de la consultation, l'ensemble des propositions ne saurait être réalisé dans le cadre de la Voie verte. A ce titre, les participantes et participants soulignent l'importance d'articuler la Voie verte aux aménagements existants, et de les valoriser en informant le public de leur emplacement. Les propositions concernent principalement la mise en place d'une signalétique claire qui renseigne les usagers sur les équipements et infrastructures (culturelles, sportives...) accessibles à proximité de la Voie verte. Les éléments nécessaires seraient le type d'équipement, la distance à laquelle elle se trouve, et l'itinéraire pour y accéder.

Outre les équipements d'intérêt à proximité, les participantes et participants soulignent un besoin de signalétique tout le long de la Voie verte : indication des prochaines entrées et sorties, indication des prochaines toilettes... L'indication des distances (en temps et en km) et des temps de trajets en différents modes (à vélo, à pied) est jugée importante pour bien se repérer sur la Voie verte.

Assurer la présence de l'eau sous différentes formes

De nombreuses propositions concernent l'accès à l'eau, qui devra être présente sous différentes formes tout le long du parcours :

- Nombreux points d'eau pour remplir sa gourde
- Fontaines et jeux d'eau pour la fraîcheur et l'amusement
- Installations accessibles aux chiens pour leur rafraîchissement
- Présence de l'eau comme élément paysager, éventuellement en lien avec les fosses de rétention d'eau (fosses de Stockholm)

Au même titre que l'eau, des toilettes réparties équitablement sur chaque tronçon sont jugées essentielles, notamment pour les familles avec enfants. A certains endroits, des toilettes sèches pourront être envisagées. Enfin, une signalétique propre aux toilettes a été demandée. Celle-ci devrait permettre de savoir à quelle distance se situe ce prochain équipement.

Une Voie verte accueillante en tout temps

Les futures usagères et usagers se projettent volontiers sur la Voie verte, à toute heure et en toute saison, et évoquent en conséquence les besoins suivants :

- Un éclairage suffisant pour que les personnes circulant seules le soir se sentent en sécurité, mais également adapté de façon à réduire son impact sur la faune nocturne
- Des espaces abrités pour se réfugier en cas d'intempérie
- Des revêtements ou un entretien adapté pour éviter de glisser sur les feuilles mortes en automne

Une Voie verte animée

Enfin, une fois l'aménagement réalisé, les participantes et participants se sont projetés dans le quotidien de la Voie verte, et ont appuyé un besoin d'animation, qui pourrait prendre les formes suivantes :

- Des espaces animés par des associations ou bénévoles : les personnes présentes ont notamment évoqué un point culture avec boîte à livres et un point réparation vélo. Ils et elles estiment l'animation de ces

espaces très importants et notent que sans responsable, les équipements de réparation vélo (pompes...) se dégradent, l'offre des boîtes à livres n'est pas triée, ce qui en réduit l'attractivité.

- La création d'un poste d'animateur Voie verte, dont le rôle pourrait être de réaliser certaines actions de sensibilisation, d'animer certains espaces, d'accompagner des projets associatifs ou citoyens, de faire remonter l'évolution des besoins du public, ou encore de solliciter les services compétents pour les besoins d'entretien.

2.4 Atelier nature et biodiversité

L'atelier nature et biodiversité s'est ouvert avec, pour chacun des trois groupes, la présentation de graphiques tirés de la consultation en ligne, qui soulignaient l'importance pour le public ayant répondu au questionnaire des arbres et arbustes, des aménagements en faveur de la petite faune, et des plans d'eau.

M. Hirtz, architecte paysagiste a ensuite rappelé les grands enjeux du projet en matière de biodiversité : proximité de corridors verts constitué par les talus autoroutiers et ferroviaires et présence d'espèces protégées

Les éléments suivants, déjà proposés par le groupement, ont été détaillés :

- Fosses de Stockholm pour la gestion des eaux de pluie
- Troncs couchés pour la faune et l'amusement
- Poches arbustives indigènes

Les discussions entre les participantes et participants, basées notamment sur des exemples photos d'aménagements, ont ensuite permis de faire émerger les trois axes de travail ci-après.

Valoriser l'existant

Les personnes présentes se sont montrées très sensibles à la biodiversité existante sur le secteur de projet, et à ce titre, recommandent des aménagements susceptibles de la mettre en valeur et de la renforcer plutôt que d'essayer de développer une biodiversité ex-nihilo. Le plantage d'arbres fruitiers ou à haute tige, d'essences anciennes et locales, a par exemple été proposé là où les profondeurs et les qualités de sol le permettent, en vue de fournir de l'ombrage au public et des nichoirs pour les oiseaux.

Une Voie verte aussi pour la faune

Considérant la proximité de corridors écologiques à proximité immédiate de la Voie verte, les participantes et participants souhaitent également réduire l'impact des futurs aménagements sur la faune. Ces propositions se traduisent par des clôtures franchissables ou remplacées par des haies, des méthodes d'entretien des espaces verts qui garantissent la sécurité de la faune, ainsi que par un travail sur les continuités pour chaque groupe d'espèces (insectes, pollinisateurs, petite faune terrestre, oiseaux...).

Les migrations des espèces des milieux riverains devront également être facilitées.

Associer aménagements et sensibilisation

Les participantes et participants ont proposé divers aménagements en faveur de la biodiversité : murs en pierre sèche, murgiers, bois mort laissé sur place pour la microfaune, noues et plans d'eau... Ils et elles ont également souligné l'importance de sensibiliser le public sur ces aménagements : il est important que le public soit informé de la nature de ces aménagements, et soit sensibilisé aux bonnes pratiques en vue de limiter son impact sur la faune. Certains d'entre elles et eux ont également émis le souhait d'associer l'art à cet objectif de sensibilisation : par des installations artistiques (mosaïques...), chaque placette pourrait être associée à un élément de la faune locale (abeille, lézard) ainsi qu'à des informations à son sujet.

Ces interventions permettraient en outre de donner une identité propre à chaque tronçon, et de distinguer d'avantage la voie verte d'une voie de circulation usuelle.

Nature utile et ludique

Dans la continuité des propositions formulées dans le cadre de l'atelier sur les équipements, les participantes et participants ont suggéré de donner un double usage à certains aménagements en faveur de la biodiversité, qui deviendraient également des aménagements sportifs et ludiques du parc linéaire. Ces éléments seraient par exemple des cheminements en rondins pour des jeux d'agilité, des troncs couchés pour les jeux et les assises, ou encore des revêtements de grosses pierres pour les parcours VTT.

2.5 Atelier Voie verte inclusive

L'atelier Voie verte inclusive était co-facilité par Mme Renate Albrecher (assistante scientifique au LaSUR – EPFL), sociologue spécialiste en gender studies et mobilité urbaine, notamment sur les questions du piéton et des bancs publics, ainsi que le bureau IDEE 21.

Dans un premier temps, les personnes présentes ont été invitées à imaginer les futurs publics de la Voie verte, selon la typologie suivante :

- Âge et genre (très jeunes enfants, groupe d'adolescents avec un ballon...)
- Contraintes individuelles de court ou long terme (handicap, ivresse...)
- Usages de proximité (riverains, habitants avec chariot de courses...)
- Situations ponctuelles (groupe scolaire, parent avec poussette...)
- Autres situations de vie (personnes sans-abris, touristes...)

Les participantes et participants ont ensuite composé des récits de vie (courtes descriptions d'une promenade sur la Voie verte), sur la base soit de leur propres expériences, soit en se mettant à la place de certaines catégories de public. Par le partage de ces récits, ils et elles ont réfléchi collectivement aux besoins spécifiques de certains publics, et aux aménagements susceptibles d'y répondre.

Les réflexions ont principalement concerné l'aménagement des placettes, le partage de l'espace, ainsi que le sentiment de sécurité.

Aménagement des placettes

- Disposer de points de repères (totems, points de vue sur le paysage, aménagement remarquable) pour baliser la Voie verte
- Appliquer les règles du design inclusif pour la signalétique, les accès, les assises, les revêtements (matériaux, couleurs, polices...)
- Mettre à disposition tous les aménagements pratiques nécessaires en assurant leur bonne accessibilité : eau, toilettes, centre de tri, canisacs
- Aménager des places de dépose pour les véhicules de transport (scolaires, scouts, PMR) à proximité directe des accès de la Voie verte, éventuellement à associer avec les équipements propres aux placettes (toilettes, eau, assises)

Partage de l'espace

- Déployer une signalétique claire et uniformisée concernant les règles d'usage et de bonne conduite (usages autorisés ou interdits, règles de priorité...)
- Proposer des animations et actions de sensibilisation sur le partage de l'espace et les bonnes pratiques (améliorer la sécurité des publics malvoyants ou malentendants...)
- Assurer des cheminements suffisamment larges pour faciliter la cohabitation des différents usages, réduire les risques de collision et renforcer le sentiment de sécurité des promeneurs et promeneuses, jeunes enfants, seniors...
- Attention au traitement des seuils, marches et franchissements qui limitent l'accessibilité et réduisent l'espace disponible pour les différents usages

Sentiment de sécurité

- Pour les assises : éviter qu'elles soient installées directement face au tracé pour que les personnes ne se sentent pas observées, privilégier des dispositions perpendiculaires ou en oblique, légèrement à l'écart du tracé, et enfin éviter les cheminements dans le dos ou les angles morts des personnes assises
- Assurer des vues dégagées au loin pour favoriser le sentiment de sécurité, éviter les haies denses et aménagements occultants
- Encourager les activités et animations sur le tracé, en prenant par exemple modèle sur le parc des Franchises, pour encourager la présence d'un public amical et rassurant
- Eviter les aménagements qui généreraient des recoins sombres et isolés, assurer le bon éclairage de tous les types d'espaces

3 Conclusion

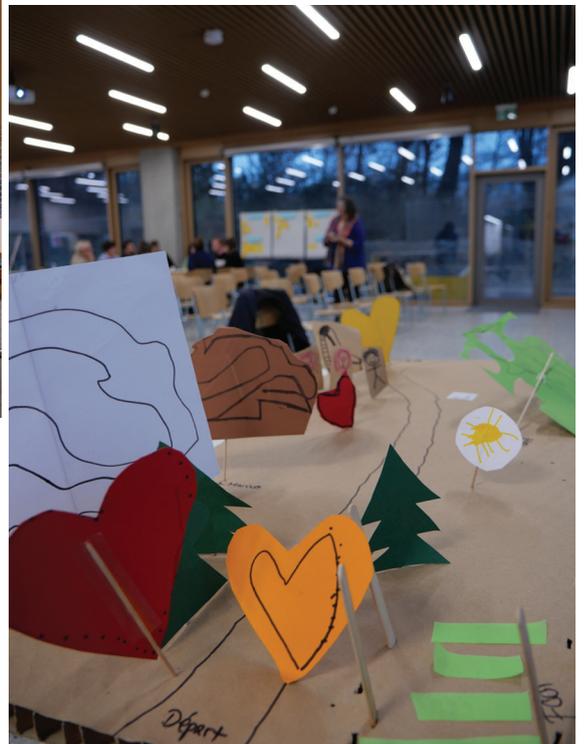
La journée de concertation s'est déroulée dans une excellente ambiance générale, et a suscité des échanges enthousiastes entre les participantes et participants, l'équipe de mandataires et les représentantes et représentants de l'office de l'urbanisme de l'Etat de Genève.

En partageant leur expertise d'usage, les personnes présentes ont fourni trois principaux apports au projet :

- La spatialisation de certains besoins et de certaines attentes sur les tronçons du secteur 1 : l'emplacement de certains équipements a pu être précisé, des opportunités ont été identifiées sur certaines parcelles (parcelle communale sur le chemin de l'Étang), les éléments à préserver et valoriser ont pu être clairement discutés
- La formulation de certains grands principes d'aménagement : concept de parc linéaire agrémenté de placettes multifonctionnelles, traitement des entrées et sorties de la Voie verte, traitement du partage de l'espace, valorisation du patrimoine naturel existant
- Une série de besoins à prendre en compte tout au long du tracé : signalétique, sensibilisation, accessibilité, présence de l'eau, aménagements ludiques

Les apports de la journée de concertation viennent ainsi compléter les résultats de la consultation en ligne déployée à l'automne, en précisant certains besoins exprimés, et en spatialisant les attentes des riverains.

Ambiances durant la journée



Ateliers de la matinée

Maquette Etang



Maquette Concorde

