

Table 4 : Mobilité douce et requalification des voiries

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 8 février 2018 concernant la mobilité et ses impacts. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés 3 documents principaux et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 4 et le thème « Mobilité douce et requalification des voiries ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

La plupart des participants approuvent les propositions faites par les porteurs du projet en terme de mobilité douce : la planification relative à cette dernière paraît claire et bien étudiée.

Certains participants sont cependant plus critiques. En effet, selon eux, le barreau constitue une coupure urbaine importante, notamment pour les piétons et la mobilité de loisirs (joggeurs, randonneurs).

Résumé des demandes concernant la mobilité douce

Trois demandes explicites ont vu le jour lors de l'atelier : la première concerne la signalisation des chemins réservés à la mobilité douce. Les participants s'interrogent sur la régulation d'un trafic exclusivement doux et craignent que les usagers des transports individuels motorisés ne respectent pas cette réglementation. Ils souhaitent que les autorités mettent en place des contrôles et certains proposent même un système de barrières.

La deuxième demande concerne la prise en compte du projet de télécabine : les porteurs du projet ont-ils évalué dans leurs analyses quantitatives cette éventualité ?

La dernière porte sur la Voie Verte d'agglomération : les participants demandent des mesures *concrètes* à ce sujet, car il s'agit de la principale mesure de compensation qui leur a été offerte.

Discussions

Les habitants saluent le fait de vouloir mettre les cyclistes et les piétons hors du trafic routier. Ils sont tous, notamment les agriculteurs, très contents que le trafic individuel soit interdit, car cela permettra une meilleure appropriation des chemins par les paysans et leurs tracteurs.

Pendant les discussions, deux volontés fortes ressortent.

La première concerne la volonté unanime d'une tranchée couverte à certains endroits, afin de ne pas «couper» les chemins pour piétons et permettre un passage de la faune. Certains souhaitent même la couverture intégrale du barreau, afin de créer au-dessus une voie verte qui descende vers le Rhône.

La deuxième va encore plus loin, et porte sur la volonté de faire un tunnel, afin de protéger la zone au sud qui semble être un coin de nature encore protégée et agréable à pratiquer, notamment à pied. Certains ont l'impression qu'avec ce barreau à ciel ouvert, les autorités priorisent les intérêts économiques de cette zone (située à proximité de la route du Canada et proche du bois de Chébé) au détriment de sa dimension sociale (c'est-à-dire, propice au promeneur).

L'ensemble des participants apprécie l'idée de rabattre les cheminements sur la Voie Verte d'Agglomération. Cette dernière est d'ailleurs vue comme une bonne compensation à la construction du barreau ; néanmoins des questions persistent : quand sera-t-elle praticable ? Les participants semblent avoir besoin d'une échéance claire pour pouvoir se projeter.

Finalement, tous mettent l'accent sur l'importance de mettre les piétons et les cyclistes en sécurité grâce à des aménagements dédiés. Toutefois, les participants semblent d'accord sur le fait que d'autres solutions existeraient pour encourager la mobilité douce, à savoir, favoriser plutôt le rail pour irriguer la ZIMEYSAVER et non pas un barreau routier.

Questions, controverses et craintes

Un participant a relevé qu'il existe un problème d'accès à certaines parcelles si la route de Montfleury est fermée à la mise en service du barreau. Ce dernier demande une clarification quant à sa fermeture intégrale et l'explication du « pourquoi » il a été choisi de construire un unique passage destiné aux vélos.

Certains, de plus, se sont montrés dubitatifs quant à l'efficacité de faire un carrefour à feu à la hauteur de la route de Peney.

Ils ont également relevé ce qui leur semble deux incohérences : la première est que l'on prévoit un aménagement du chemin du Sorbier propice à une mobilité douce, mais que l'on vient coincer une route à grand trafic juste derrière.

La seconde incohérence concerne la révision des zones réservées à de la densification au sein de la ZIMEYSAVER : quel est alors l'intérêt de construire un barreau si aucune extension massive de la zone n'est prévue à ce jour ?

Pour terminer, les participants craignent la pollution que va engendrer la construction d'une telle route. Certains ajoutent qu'il s'agit même d'une condamnation pure et dure de l'agriculture et d'une perte pour les commerces de la ville de Vernier. En effet, construire un barreau veut dire repousser les gens qui viennent se balader encore plus loin et les empêcher de profiter des aménités que le village pourrait leur offrir.