

Sézenove : Trois fois plus de voitures qu'à Bernex !

Savez-vous qu'il passe chaque jour trois fois plus de véhicules au travers du village de Sézenove que par la rue de Bernex ! (Source : comptages routiers quotidiens de 2009 pour le canton de Genève). La situation s'est encore dégradée ces dernières années, non seulement dans le village. Il faut encore ajouter l'utilisation plus ou moins sauvages des chemins à travers les vignes qui permettent à certains automobilistes de gagner probablement quelques secondes à leurs trajets quotidiens.

Entre les bus des TPG et les voitures empiétant sur les trottoirs afin de se croiser, la traversée du village devient épique à certaines heures. Inutile de chercher ailleurs la désertion des piétons dans le village. Avec les désagréments et les dangers liés à la circulation, il ne reste guère de place pour les enfants désirant se rendre à l'école à pied, voire pour les adultes se rendant aux arrêts de bus !

Les conclusions des études du réaménagement de la rue de Bernex pourraient-elles être appliquées à notre village ? Cela devrait être à mon avis sérieusement étudié.

Interdire le trafic de transit serait une solution. Une route d'évitement du village existe, mais elle n'est malheureusement utilisée que par une partie du trafic qui lui est destinée !

Jean-Marc Hayoz

Mamans de jour – accueillantes familiales: un progrès avec lenteur

Une bonne nouvelle : Depuis janvier 2012, les mamans de jour bernésiennes ont enfin la possibilité d'adhérer à la structure de coordination d'accueil familial de jour d'Onex Famille. Cette structure intercommunale (Confignon, Onex, Petit-Lancy et Bernex) engage les accueillantes familiales au moyen d'un contrat de travail et propose aux parents des places auprès d'elles, gère les montants payés par les parents et les subventions communales.

Un statut valorisé et régularisé. La structure de coordination garantit un salaire horaire par enfant, une affiliation aux assurances sociales, une offre de formation, un droit aux vacances, un remplacement en cas d'absence ou de maladie et une facturation selon les revenus des parents. La commune doit adhérer à la structure pour que les familles puissent bénéficier des subventions communales offertes au même titre que pour les crèches.

Des bémols cependant : 1) La loi prévoit depuis le 1^{er} septembre 2011 que les communes offrent aux accueillantes familiales et aux parents la possibilité d'adhérer à une structure de coordination, Bernex a perdu 6 mois ; 2) La structure de coordination d'Onex Famille existe depuis le 1^{er} septembre 2010, Bernex a perdu 1 an et demi ; 3) Le conseil municipal a voté 100'000.- francs au budget 2011 pour financer l'adhésion à une structure de coordination, faute d'adhésion, ils n'ont pas été dépensés au bénéfice des parents placeurs ; 4) Les accueillantes de jour imposées sur leurs revenus dès le 1^{er} janvier 2011 n'ont pu bénéficier à Bernex des avantages d'une structure de coordination qu'un an plus tard.

Mieux vaut tard que jamais. Le manque cruel de places d'accueil pour la petite enfance n'est contesté par personne. Malgré le débat porté au Conseil municipal par les Verts dès septembre 2010 et un crédit voté pour l'année 2011, l'adhésion à une structure de coordination n'a abouti qu'en 2012. Le manque de volonté politique fait avancer Bernex à pas de saucissons mais... elle avance !

Béatrice Beuchat



Initiative populaire pour une économie verte

Impressum



Pierre Losio, Premier citoyen genevois remet les hommages du Grand Conseil à Blaise Galland, 1^{er} président vert du Conseil municipal de Bernex.

Autour des Plans directeurs cantonal et communal.

Nous sommes, élus verts de Bernex, probablement les verts les plus bétonneurs de tout le canton de Genève.

Si nous ne sommes pas opposés à l'idée qu'un doublement de la population de la commune serait un horizon soutenable pour Bernex, c'est compte tenu de sa situation particulière dans le réseau global du « Grand Genève ».

Mais au niveau local, nous sommes attentifs à ce que ce développement se fasse selon certaines conditions que nous exposons dans ce numéro : nous voulons de la densité, moins de gaspillage de terres agricoles, plus de respect et d'intégration de l'existant, et bien plus encore. Nous voulons aussi une typologie urbaine audacieuse, qui ne voue pas un culte au parallépipède rectangle, qui dialogue en harmonie avec les systèmes de transports, et où jamais un « écoquartier » ne puisse être synonyme de spéculation immobilière.

Nous voulons aussi que le bon sens s'affirme en imposant un échelonnement dans le temps de développement de cette cité nouvelle de Bernex, échelonnement que nous avons revendiqué dès le début des travaux sur le nouveau plan directeur communal, afin de ne pas obtenir, à très long terme, un morcellement informe du nord de la route de Chancy.

Blaise Galland

Urbanisme : le Bernex futur que nous voulons



Eliane Demierre, Jean-Marc Hayoz, Béatrice Beuchat et André Baud siégeant au Conseil municipal

A Bernex, il semble bien qu'il ait été décidé de faire des terrains du Nord de la route de Chancy le lieu d'implantation d'une des premières « cités nouvelles » du XXI^{ème} siècle. Puisque la forte croissance actuelle de Genève ne saurait être remise en question, il y a lieu de réaliser de nouveaux logements... beaucoup de nouveaux logements.

Ces derniers s'étant, récemment, surtout construits en France voisine, le récent projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevoise (nommé le « Grand Genève ») a trouvé en Bernex-Nord un des lieux d'implantation les plus « favorables » de notre canton. A cela s'ajoutant la politique territoriale dite du « centime additionnel » nécessitant la création de zones industrielles à forte valeur ajoutée (à l'image de notre voisine Plan-les-Ouates) et l'on obtient un des plus grands déclassements de terres agricoles prévu depuis les années 60 qui avaient vu l'édification des cités nouvelles d'Onex, de Meyrin, du Lignon ou de Lancy.

A cette époque, de telles mutations territoriales suscitaient l'enthousiasme du modernisme bien plus que la crispation constatée aujourd'hui. Nous étions moins nombreux, la campagne et le « vert » environnant demeuraient « majoritaires », l'architecture appelait d'avantage de consensus et les nuisances étaient moindres. Le développement pouvait résulter d'une succession d'adjonctions spontanées et n'a pas toujours suivi une planification urbaine rigide et idéaliste.

De l'étalement :

Le 20^{ème} siècle a vu s'urbaniser, à Genève, un territoire dix fois plus étendu que la « ville » pour un triplement de la population. Le coefficient d'utilisation du sol moyen qui se situait entre 2 et 3 dans la ville du XIX^{ème} nous sommes donc passés à une densité très nettement inférieure à 1 pour la couronne suburbaine dont fait partie Bernex. Comment en est-on arrivé là ?

En consacrant le parallépipède rectangle comme modèle absolu et universel, le modernisme « hygiéniste » a étalé ses tours et ses barres en les isolant dans des espaces plus ou moins verts, supprimant ainsi la réalité de la rue au profit de celle du parking. D'une architecture où le vide se creuse dans le plein de l'urbain, nous sommes passés à une architecture où le plein d'un immeuble s'affiche dans le vide de la banlieue : larges avenues de villas, de contre-allées, de parkings et de dessertes en tous genres, etc. Et, cercle vicieux, dans ces espaces si peu denses, la mixité (logements, emplois, commerces) peine à s'implanter faisant ainsi exploser les besoins en trafic individuel motorisé. Ainsi, avec des immeubles plus hauts, nos quartiers périurbains sont aujourd'hui moins denses que la cité nouvelle du Vieux-Carouge du 18^{ème}, par exemple.

Le résultat de tout ceci est un important gâchis : une urbanisation peu attractive (vue des hauteurs de Bernex ou de Plan-les-Ouattes, Genève est « moche »), un gaspillage insoutenable de terres agricoles et un massacre paysager.

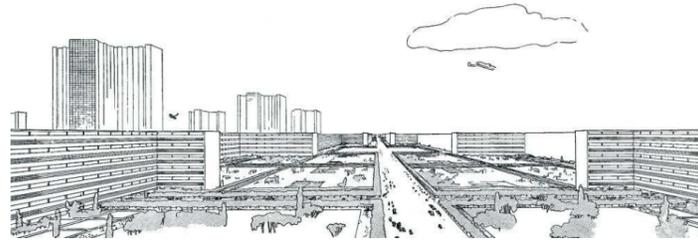
De la juste échelle des espaces publics :

Contemplant sa maquette de haut, l'urbaniste a substitué son sens vécu de l'espace urbain à une esthétique de la forme idéalisée, au risque de vider l'espace urbain de sa convivialité au profit d'espaces surdimensionnés, déserts et froids. Trop d'espace public tue l'espace public !

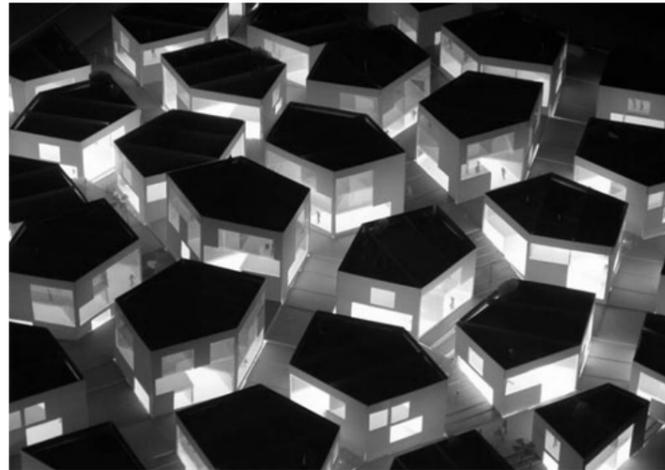
C'est le trafic individuel motorisé qui définit aujourd'hui, le plus souvent, la forme des nouveaux quartiers. Les schémas de mobilité sont tracés en amont de tout projet urbain. C'est-à-dire que l'architecture se subordonne à des considérations fonctionnelles et que la composition urbaine sert l'efficacité des déplacements plutôt que la qualité de vie ou une esthétique particulière. L'espace « commun » peu attractif, composé de routes, de parkings et de bandes herbeuses qui entoure l'immeuble de banlieue tend, en sus, à déqualifier et à uniformiser l'aménagement. On regrettera ainsi la disparition de cours ou de jardins au caractère intime contrastants avec l'animation et la convivialité d'une place ou d'une rue commerçante. Le langage architectural définissant l'espace commun s'est appauvri au profit de « l'efficacité » et de la simplification du schéma urbain.

Cette critique de l'urbanisme contemporain n'augure pas d'un souhait de « retour en arrière », elle présage, au contraire, d'une volonté de nouveauté dans l'approche. Sans remettre en question l'intérêt d'un idéal premier, il s'agit désormais de se libérer d'idéologies formelles qui inhibent la et l'imagination des architectes.

Des réflexions novatrices voient désormais le jour en Europe et ailleurs. Une nouvelle pensée urbanistique est en train de naître, projetant des quartiers sans doute plus agréables à pratiquer et n'hésitant pas à réinterpréter un langage formel antérieur au 20^{ème} siècle pour remettre la convivialité au cœur de nos préoccupations urbaines.



Dessin du plan voisin pour Paris, le Corbusier en 1925



Villas à Holbaek (Dk) par Bjarke Ingels Group, densité supérieure à 1



Eden Bio, projet de quartier par Edouard François


**METTEZ DU VERT
DANS LA CONSTITUTION**

Ainsi et considérant ce qui précède, dans le but de défendre une campagne toujours plus menacée et une qualité de vie sans cesse dégradée, les Verts demandent pour le futur « Bernex-Nord » :

- **Une urbanisation compacte et un périmètre d'intervention restreint** : l'emprise actuellement prévue sur notre campagne est trop importante et signifie la perte inutile et irrémédiable de larges terrains fertiles. Une utilisation plus judicieuse du sol dans les secteurs déclassés permettra, y compris avec des gabarits d'immeubles bas, de préserver d'avantage notre environnement rural et naturel, notamment au droit du bois Saint-Victor.

- **Une urbanisation échelonnée** : les Verts s'inscrivent en faux devant le postulat qu'il faille prévoir, dès à présent, 6000 logements supplémentaires. La politique quantitative poursuivie par la planification actuelle doit être subordonnée à une cohérence d'intervention. Si certains secteurs pourraient être déclassés rapidement, il s'agit de réévaluer l'opportunité de le faire pour d'autres ultérieurement. Une planification directrice prévue pour des décennies pourrait s'avérer rapidement obsolète. Les Verts insistent donc sur un travail par étape et des investissements échelonnés.

- **Une révision du programme et la priorité donnée à la construction de logements** : comme il est précisé plus haut, des quartiers correctement planifiés peuvent accueillir une bonne mixité (logements, commerces, bureaux, ateliers, etc.) source de convivialité, de « proximité » et d'une bonne santé financière de la collectivité. Les Verts estiment dès lors préjudiciable et inutile de consacrer de larges périmètres à des secteurs d'activité et de zones industrielles, tel que cela est prévu à ce jour.

- **Une typologie d'urbanisation alternative** : les Verts pensent que l'architecture ne doit pas se subordonner à « la voiture » mais que la « voiture » doit se subordonner à la qualité de vie. Les Verts exigent des quartiers ne relevant pas du « périurbain ». L'usage de justes échelles doit permettre de ne pas se confondre dans une nouvelle banlieue. Des morphologies adéquates adaptées à la piétonisation des quartiers assureront le « bon vivre » dans cette extension de notre village.

- **Une étude de variantes afin de minimiser l'impact du « barreau-nord »** : le projet de la nouvelle route d'évitement régionale (parallèle à la route de Chancy) censée drainer le trafic de la Champagne et du Mandement vers l'autoroute de contournement à travers les nouveaux quartiers (!!!) est insuffisant. Il induit des nuisances trop importantes sans assurer l'assainissement des problèmes existants. Une telle infrastructure devra être d'avantage étudiée (tracé alternatif, exécution en tranchée, recouvrement, autre...) afin de ne pas créer des nuisances supplémentaires et afin de soulager les riverains de la route de Chancy.

En conclusion, il reste aux Verts de Bernex encore beaucoup de travail et un long chemin à parcourir pour faire de cette nouvelle urbanisation une réalité souhaitable. Ils soutiennent les démarches participatives engagées par le Canton et espèrent qu'elles seront un outil permettant de concilier des objectifs ambitieux (construction des logements, préservation des paysages naturels, amélioration de la production architecturale, ...) afin que - à l'image d'Hermance - les cités nouvelles du XXI^{ème} siècle puissent enthousiasmer les générations futures. N'est-ce pas là une condition nécessaire au développement durable ?

Lauren Baddeley

Polémique autour du gaz de schiste

Lors du conseil municipal du 14 mars 2012, notre groupe a déposé une motion afin que le conseil administratif de Bernex, étudie l'adhésion au collectif "Non au gaz de Schiste - Haute Savoie" et informe la population de la commune sur les risques découlant d'une telle exploitation à nos frontières.

Le gaz de schiste est une source d'énergie fossile et non renouvelable provenant de la décomposition de matières organiques dans des couches argileuses. Pour récupérer ce gaz piégé à quelques kilomètres sous nos pieds, il faut effectuer des forages, suivis d'une destruction de la structure de la roche poreuse.

La technique utilisée actuellement pour libérer le gaz fait appel à la fracturation hydraulique. Elle consiste en l'injection d'énormes quantités d'eau à haute pression pour provoquer une multitude de micro-fractures. L'eau utilisée doit contenir des additifs pour maintenir un accès viable au gaz, soit du sable pour colmater les fuites sur le chemin de forage, des pesticides pour lutter contre la prolifération de micro-organismes, ainsi que des lubrifiants et des détergents.

Cette activité minière est dangereuse pour la santé de la population et l'environnement. Les forages traversent les nappes phréatiques et sources d'eau potables, d'où un risque de contamination par les additifs de l'eau de fracturation. L'air est pollué par des fuites importantes de méthane, qui est un gaz à effet de serre et explosif. Sous l'effet de la fracturation, des secousses sismiques peuvent se produire. De plus, des métaux lourds et des éléments radioactifs peuvent remonter du sous-sol.

Les enjeux économiques autour du gaz de schiste deviennent de plus en plus d'actualité. L'avantage est une extraction locale pour une consommation plus ou moins locale, et une diminution de la dépendance de gros fournisseurs comme la Russie. L'inconvénient est le coût plus élevé pour l'extraction de cette source d'énergie comparé à celui d'autres énergies fossiles, et l'impact catastrophique sur le paysage à cause de la présence de derricks.

Une forte mobilisation contre l'exploitation du gaz de schiste a eu lieu en France voisine, notamment à St-Julien en février 2012, avec la participation des Verts genevois, car des projets de sondage sont prévus aux alentours de notre canton dans la région de Gex et de Viry. Les nappes phréatiques genevoises débordant de la frontière peuvent subir des préjudices importants. Dans ces conditions, les Verts bernésiens ont souhaité associer nos autorités à cette politique transfrontalière.

Notre motion a été acceptée par l'immense majorité du Conseil municipal.

Marco Simonin