

Les objectifs des Verts bernésiens:

- Assurer la construction de logements le long de la ligne du tram, avec un effet de « miroir » du village de Bernex (urbanisation compacte, densité/morphologie/espace public);
- Garantir, dans les nouveaux quartiers, une bonne qualité environnementale qui ne soit pas prétéritée par le trafic motorisé de transit ;
- Limiter l'étalement urbain, préserver la terre agricole, assurer des pénétrantes de verdure;

A - Urbanisation et paysage

- On ne peut pas parler de Bernex Est et de Vailly (phase 1) sans avoir une vision globale de l'ensemble de Bernex Nord. Il est également inacceptable que le secteur Vailly et l'accès à ces nouveaux logements ne soit pas du tout précisé dans le PDQ.
- Nous demandons le **développement d'un Masterplan** à l'échelle globale avec un phasage, permettant de repréciser les limites du premier PDQ. Ce dernier sera acceptable que si une vision morphologique et urbanistique contemporaine à l'échelle d'une extension villageoise (effet miroir) sera contenue. Un dimensionnement de la rte de Chancy pour une appropriation par les habitants (piétons) est indispensable. Seul un Masterplan et/ou un concours d'urbanisme permettront de **concilier densité, forme du bâti, des espaces publics et qualité de vie**. La proximité de l'espace rural implique une forte maîtrise paysagère de l'urbanisation (volumétrie et gabarit, épannelage)
- Il faut supprimer la « corne » (Borbaz) dans les secteurs 3 et 4 du PDQ à l'avantage du développement d'une **centralité route d'Aire la Ville – Luchepelet**. **Une distance maximale entre 300 et 400 m entre ligne du tram et habitations** est à respecter. Aucun déclassement de terrains ne doit se faire au-delà de cette limite (respect de la SDA exigé par la Confédération).
- En ce qui concerne le secteur 5 de développement économique au nord des Rouettes, nous attendons depuis des années un tableau de comparaison avec critères des sites pouvant accueillir le Bureau des autos (DGV). L'accès à ce futur service des autos se ferait à Bernex par des infrastructures routières qui sont déjà saturées. Son implantation n'est pas compatible avec les concepts d'éco-quartier (ou de quartier durable) et de continuité avec le village existant. Bernex participe déjà largement à l'effort cantonal en acceptant sur son territoire des installations engendrant des nuisances (la décharge, la station de compostage, les gravières) et les surfaces agricoles spéciales ainsi que la perte de surfaces agricoles pour le développement. Si vraiment l'implantation de la Direction générale des véhicules devait être maintenue, nous demandons alors une connexion principalement par la bretelle autoroutière.
- Le **ratio logements – emploi** à Bernex Est doit être de **2 logements pour 1 emploi**.

- **Les espaces publics doivent être libérés ou soulagés au maximum de tout trafic motorisé. Des parkings décentralisés et mutualisés en bordure des quartiers sont à prévoir.**
- **Nous revendiquons la promotion de coopératives d'habitation sur les parcelles à construire pour assurer un accès au logement à toutes les classes de revenu et en particulier aux habitant-e-s et aux jeunes de Bernex.**
- **Le démarrage des travaux du prolongement de la ligne de tram est une condition préalable à tout déclassement parcellaire.**

B - Mobilité

- **Afin de lier la partie existante du village à Bernex Est, il est nécessaire de réduire ou d'apaiser le trafic motorisé sur la rte de Chancy pour qu'elle soit facilement franchissable par les piétons et pour réduire les nuisances sonores et la pollution.**
- Il est inacceptable que l'accès aux nouveaux logements dans le secteur de Vailly ne soit pas précisé dans le PDQ
- Le bd des Abarois doit être principalement une **route de desserte et non de transit** des quartiers d'habitation avec 2 X 1 voie de circulation. Le système de desserte doit être conçu sur le principe de « non-transit »
- Il incombe au canton de répartir la charge de trafic régional et de réguler l'accès à la ville de Genève de façon à ménager les zones d'habitation. Il est incompatible de vouloir créer du logement et de prévoir, en même temps, un fort trafic de transit provenant du Sud du canton et de la France voisine au travers des futurs quartiers ou de Bernex en général. Nous demandons que le dimensionnement des routes corresponde à des dessertes de quartiers et non pas à "l'avenue de l'Ain, la route du Pont Butin ou la route Suisse".
- La question du trafic lourd motorisé ne doit pas hypothéquer le statut du boulevard des Abarois ou de la route de Chancy. Ces deux réseaux primaires du Domaine public cantonal doivent être défini à l'échelle urbaine/humaine (espace rue), ce qui implique une limitation de la vitesse pour être compatible avec les quartiers qu'elles traversent.
- Une **véritable voie verte** (telle que prévue au Plan directeur cantonal et au projet d'agglomération) qui encourage et assure la mobilité douce depuis Bernex et jusqu'en ville de Genève est indispensable, elle participe à la diminution du trafic motorisé par la promotion du report modal.

C – Environnement (Bruit et pollution) :

- Il est inacceptable d'enclaver des logements par des réseaux primaires et par un accès à l'autoroute. La route de Chancy et le carrefour tram/autoroute /rte de Chancy et rue de Bernex sont à ce jour extrêmement chargés et causes de fortes nuisances. Il en sera de même en front du boulevard des Abarois où des logements et des activités économiques concentrées et fortes sont attendus. Les trois axes principaux seront invivables comme l'est déjà aujourd'hui la route de Chancy. Les mesures techniques proposées n'enlèveront pas les effets dus au nombre de véhicules (émanations, bruits, encombrement des routes).
- **Toutes les nuisances doivent être limitées et réduites au maximum, dès la conception et l'organisation de l'espace.** Elles doivent rester largement inférieures aux prescriptions de l'Ordonnance sur la Protection contre le Bruit OPB. Il n'est pas admissible, aujourd'hui, de juxtaposer l'habitat et un trafic de plusieurs dizaines de milliers de voitures.

- Une répartition de la charge du trafic de transit souhaitant accéder tant à l'autoroute qu'en direction de la ville doit être proposée par la DGT. La situation pourrait se péjorer encore, par un effet d'aspiration, lorsque la nouvelle sortie d'autoroute à Viry sera construite.

D - Participation (notion de Plan guide)

Nous demandons le développement d'une concertation participative sous forme de forum ou atelier. Il s'agit de construire dans l'ensemble de la communauté une compréhension à la création de nouveaux quartiers durables. Cela nécessite de préciser plusieurs postulats :

- **Acceptabilité du projet** : afin d'établir un dialogue avec la population nous proposons la tenue de « forum public citoyen » périodiques autour d'un développement du Plan directeur de quartier (masterplan) à l'aide de moyens de communication compréhensibles (plans, maquettes, montages).
- **L'implication des différents acteurs** est l'un des principes qui définit l'idée même d'un « plan guide ». Cette définition a une portée qui va au-delà de la simple concertation-information telle que l'exige la Loi fédérale sur l'Aménagement du Territoire LAT. Elle implique les acteurs et la population dans un processus de participation. Ce postulat, s'il est appliqué, exige alors une conception ouverte ou évolutive du projet d'urbanisme et de paysage.
- **Le débat et les échanges entre les acteurs concernés** doivent être organisés en tenant compte du fonctionnement des collectivités publiques. Des ateliers peuvent être organisés pour faciliter la compréhension et la recherche de solutions en vue de créer une « culture » commune de l'aménagement des futurs quartiers.

E - Conclusion

Les Verts de Bernex demeurent favorables à la construction d'un nouveau quartier, mais nous ne pouvons admettre un étalement urbain au détriment des espaces ouverts naturels et agricoles. La sauvegarde de la surface agricole utile est devenue une question (symétrique) aussi importante que celle du logement. Dans ce sens le projet urbain doit être compact, proche d'un axe fort des transports publics et se défaire des logiques de transit à l'intérieur des nouveaux quartiers. La question de la mobilité et des politiques de stationnement sera évidemment déterminante si nous voulons avoir des espaces publics de haute qualité spatiale et environnementale.

La densité peut être importante mais elle doit être discutée, puis se déployer à échelle humaine en s'insérant dans un contexte particulier qui est celui d'un rapport immédiat avec la campagne. C'est pourquoi nous insistons particulièrement sur la définition préalable de principes morphologiques et typologiques (qualité du plan des espaces publics et des plans logements) par opposition à un « urbanisme de tâches » qui livre des surfaces à des opérations classiques « au gré du preneur ».

Le PDQ est l'occasion de rassembler des volontés positives, plus innovantes qui tendent à réaliser des quartiers durables. Pour cela il est évidemment nécessaire de promouvoir des initiatives participatives, œuvrant ainsi à l'acceptabilité d'un projet d'ensemble et cohérent sur Bernex Nord.