

## Fiche-action n°M7

Atelier du futur n°1 « Mobilité »

« Favoriser la mobilité douce par le biais d'un réaménagement concerté des villages et hameaux de la commune. Impliquer les habitants dans la réflexion et la mise en place des mesures de modération de trafic. »

### Situation et justification :

Au cours de ces dernières années, différents courriers et pétitions ont été réalisés par des habitants de la commune pour signaler des problèmes de circulation, des risques élevés en matière de sécurité et demander des améliorations. Des accidents de la circulation se produisent chaque année (voir annexe) et, à plusieurs endroits, les trottoirs sont inadaptés (voire totalement inexistant) pour garantir une sécurité suffisante.

En ce qui concerne le village de Bernex, les membres de l'Atelier pensent qu'une réflexion serait à mener prioritairement sur la rue de Bernex et le chemin de Saule. Très clairement, les fonctions résidentielles et conviviales de ces deux rues centrales (pourtant d'intérêt local) ont été écartées au profit d'une « fluidité » motorisée, dangereuse, source d'oppression et de mal-être.

L'arrivée du tram est une occasion unique pour repenser l'équilibre entre les modes de déplacements à l'intérieur de tous villages et hameaux de la commune que sont Bernex, Lully, Sézenove, Loex et Chèvres.

### Objectifs visés :

Rendre les rues des zones d'habitations, des centres des villages et des hameaux de la commune plus appropriées à la mobilité douce :

- Réfléchir ensemble au potentiel des mesures<sup>1</sup> qui ont fait leurs preuves ailleurs.
- Réduire dès que possible la vitesse et la densité des véhicules motorisés des rues centrales. La dangerosité des parcours pour piétons et cyclistes serait ainsi diminuée.
- Augmenter le niveau d'attractivité des rues pour la mobilité douce en intégrant des solutions efficaces et harmonieuses pour les transports publics (bus adaptés et navettes).

### Pertinence « développement durable » de l'action :

A l'échelle locale, favoriser la cohabitation de tous les usagers de la route, pouvoir se déplacer ensemble (enfants et personnes à mobilité réduite y compris...) de manière conviviale et en toute sécurité, est un enjeu de développement urbain durable majeur.

#### Pôle environnemental :

Les mesures de modération de la vitesse limitent localement la densité de véhicules motorisés et encouragent par la même l'utilisation d'autres modes de transport plus doux. Des changements d'habitudes peuvent donc s'opérer. Ainsi, globalement, les émissions de gaz à effet de serre et de fines particules nocives pour la santé sont réduites. Le patrimoine architectural est mieux préservé, avec des façades qui seront moins dégradées par les noircissures enlaidissantes provenant des rejets de véhicules motorisés.

#### Pôle social :

La mobilité douce favorise indéniablement la rencontre et le lien social. La réduction de la vitesse et de la densité de la circulation contribuent par ailleurs à une diminution du nombre d'accidents et des nuisances (sonores, visuelles, olfactives, etc.). Des rues moins contraignantes libèrent de l'espace sur lequel il est possible de jouer, de discuter, de vivre !

<sup>1</sup> Il existe un large éventail de mesures envisageables favorisant la cohabitation de tous les usagers de la route. Parmi celles-ci citons: *la zone 30, la zone de rencontre 20, la zone piétonne, la rue mise en sens unique, l'interdiction de circuler avec autorisation pour les riverains, l'interdiction de circuler avec autorisation pour les livraisons, l'interdiction de circuler avec limitation dans le temps*, etc. Pour plus de précisions, voir entre autres la brochure « Modérer le trafic à l'intérieur des localités », Office fédéral des routes (OFROU), 2003, à l'adresse : [http://www.astra.admin.ch/media/verkehrsberuhigung/030917\\_broschuere\\_f.pdf](http://www.astra.admin.ch/media/verkehrsberuhigung/030917_broschuere_f.pdf)

### Pôle économique :

Un centre de village attractif qui se parcourt à pied peut inciter certains commerces de proximité à rester, voir à revenir. Les terrasses des restaurants et cafés peuvent aussi y trouver leur compte.

### **Descriptif de l'action:**

1. Mandater un bureau d'étude spécialisé pour la réalisation d'une analyse multicritère intégrant d'emblée le point de vue des habitants. Une étude préalable aux propositions d'aménagement devra être réalisée pour identifier et analyser la situation actuelle de la circulation.
2. Organiser un processus participatif pour accompagner la réflexion et contribuer à la décision. Les membres de l'actuel Atelier du futur « Mobilité » demandent de pouvoir mettre leurs compétences au service de la collectivité dans le cadre d'une participation citoyenne qui leur permettra d'être informés des dossiers en cours et d'émettre des propositions aux autorités municipales.
3. Prévoir et mettre en place des mesures d'accompagnements qui viseront à informer et à sensibiliser la population avant, pendant et après les travaux de réaménagement.

L'étude multicritère des mesures de modération de la circulation motorisée et d'amélioration des espaces de mobilité doit impérativement tenir compte des préoccupations émises au préalable par les habitants. Ce sont bien eux qui pratiquent, empruntent ou au contraire évitent ces rues et chemins au quotidien. Ils sont ici le mieux placés pour en parler !

Le point de départ pourrait être un Forum public. Par la suite, la création d'un groupe citoyen « Mobilité douce et aménagement des centres » pourrait permettre de préciser les besoins, d'informer et de suivre tout du long les projets et réalisations.

Par ailleurs, des améliorations progressives « à tester » (rue mise en sens unique ou en zone piétonne pour un temps déterminé, par exemple) en lieu et place de mesures trop contraignantes sont à envisager.

### **Calendrier :**

Mise en place de l'action dès que le projet définitif concernant le tronçon du tram est arrêté.

### **Nom des responsables :**

Les Conseillers administratifs en charge des domaines « Sécurité, transport » et « Urbanisme » ; les présidents des Commissions municipales « Sécurité et transport », « Travaux » et « Urbanisme ».

### **Nom des partenaires et mode de participation :**

Habitants, notamment associations d'habitants et membres de l'Atelier du futur « Mobilité » en ce qui concerne le suivi, un bureau d'étude spécialisé, l'OTC (Office des transports et de la circulation) et les TPG.

### **Budget :**

Il reste à préciser.

### **Indicateurs de développement durable :**

- Nombre de participants au processus participatif
- Recueil d'avis sur le processus (degré de satisfaction)

### **Suivi et amélioration continue :**

Mise en place de réunions à intervalle régulier entre les différents partenaires.

Annexe à la fiche-action n°M7 :

**Résumé de la statistique des accidents relative à la rue de Bernex et au chemin de Saule**

**Avertissement des membres de l'Atelier « Mobilité »**

Les informations qui suivent sont issues des constats d'accidents enregistrés par la Police cantonale<sup>2</sup>. Les accidents ayant fait l'objet d'un arrangement à l'amiable entre les protagonistes (cas en général de gravité limitée), ne sont jusqu'à présent pas connus de l'administration cantonale et ne peuvent donc pas être pris en compte dans ces données.

Les membres de l'Atelier du futur « Mobilité » souhaitent insister sur le fait que, au-delà de ces cas répertoriés par la Police, des situations très dangereuses existent de manière quotidienne dans ces secteurs ou de nombreux automobilistes circulent à une vitesse inadaptée. Des accidents sont souvent évités de justesse...

Dans les données ci-dessous, les fautifs sont indiqués en gras.

**Rue de Bernex, pour l'année 2005**

Voici les 6 accidents significatifs, sur un total de 8 (en effet, deux autres accidents se sont produits au carrefour avec la route de Chancy) :

|                     |                |                        |                    |              |
|---------------------|----------------|------------------------|--------------------|--------------|
| Rte d'Aire-la-Ville | <b>voiture</b> | cycle                  | défaut priorité    | sans blessé  |
| Ch. du Signal       | <b>voiture</b> | motocycle léger        | défaut priorité    | blessé léger |
| Rue de Bernex 380   | <b>voiture</b> | motocycle léger        | défaut priorité    | blessé grave |
| Rue de Bernex 300   | <b>camion</b>  | trolleybus             | marche arrière     | sans blessé  |
| Ch. de Vuillonex    | <b>voiture</b> | <b>motocycle léger</b> | priorité / vitesse | blessé grave |
| Rue de Bernex 384   | <b>voiture</b> | --                     | inattention        | sans blessé  |

**Rue de Bernex, pour l'année 2004**

Voici les 12 accidents significatifs sur un total de 17 (en effet, 5 autres n'ont aucun rapport avec le trafic sur cette artère, notamment rte de Chancy) :

|                    |                    |               |                      |              |
|--------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------|
| Rue de Bernex 188  | <b>cyclomoteur</b> | autobus       | changem. dir.        | Blessé grave |
| Rue de Bernex 226  | <b>voiture</b>     | voiture       | défaut priorité      | sans blessé  |
| Rue de Bernex 202  | <b>cycle</b>       | voiture       | défaut priorité      | sans blessé  |
| Ch. de la Chapelle | <b>voiture</b>     | voiture       | inexpérience         | sans blessé  |
| Rue de Bernex 360  | <b>voiture</b>     | voiture       | croisement           | sans blessé  |
| Rue de Bernex 200  | <b>voiture</b>     | <b>piéton</b> | traversée imprud.    | Blessé léger |
| Sous-le-Clos       | <b>moto</b>        | <b>moto</b>   | déf. priorité /autre | blessé grave |
| Rue de Bernex 261  | <b>voiture</b>     | --            | marche arrière       | sans blessé  |
| Rue de Bernex 241  | voiture            | --            | alcool               | sans blessé  |
| Rue de Bernex 353  | <b>moto</b>        | voiture       | Dépassement          | blessé grave |
| Rue de Bernex 319  | <b>auto</b>        | --            | marche arrière       | sans blessé  |
| Ch. de Vuillonex   | <b>voiture</b>     | moto          | défaut priorité      | blessé grave |

<sup>2</sup> Données recueillies et mises en forme par Paul Marbach (membre de l'AFBE01).

Autrement dit, la rue de Bernex a vu diminuer le nombre des accidents (ayant fait l'objet d'un constat par la Police) de 50% en 2005 par rapport à 2004.

#### **Chemin de Saule, pour l'année 2004**

Un accident chemin de Saule 130 (hauteur école du Vailly), entre une voiture et un cycle ; l'automobile circulait à une vitesse inadaptée, tandis que le cycle n'avait pas accordé la priorité en sortant d'une cour. 2 autres accidents, mais sans pertinence (rte de Chancy ou parking).

#### **Chemin de Saule, pour l'année 2005**

Un accident chemin de Saule 98, entre une voiture et un cycle ; le conducteur de l'automobile n'a pas accordé la priorité en obliquant.