

A S B E

Association de sauvegarde de Bernex et environs

Case 291 1233 Bernex asbe@mac.com 022 777.1002

Tram Onex – Bernex (TCOB)



**Prolongation du TCOB
jusqu'au au carrefour de la route
de Laconnex**

Position de l'ASBE

Octobre 2005

Contexte

Canton de Genève

Le Grand Conseil s'est prononcé en faveur d'une ligne de tram en direction de Bernex – Onex : le TCOB (tram centre-ville – Onex- Bernex).

L'article 4 de la loi H 1.50 stipule que la deuxième étape porte sur

b) la réalisation d'une ligne de tramways desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex.

Interpréter la desserte de la commune de Bernex comme étant la limite communale est pour le moins sujet à caution. A l'évidence, le législateur souhaitait une *amélioration* de la desserte de Bernex – commune de 9'000 habitants - et non une *péjoration* de celle-ci.

D'ailleurs, plusieurs contacts avec des députés ont montré que ceux-ci imaginaient que le TCOB irait à Bernex et ne s'arrêterait pas à l'entrée de la Commune.

Confédération

Le projet a été retenu par la Confédération dans la liste des projets urgents à réaliser d'ici 2011.

Une étude rapide a été diligentée par le DAEL pour étudier la prolongation de la ligne jusqu'à l'extrémité ouest du village. Les conclusions sont négatives¹ : « potentiel insuffisant » (sic).

L'exécutif de la Commune de Bernex a très curieusement accepté cette affirmation sans la contester.

Commune

Parallèlement, une commission mobilité a été mise en place par la Commune dans le cadre de l'agenda 21. Cette commission a demandé que l'étude de faisabilité soit multi-critères pour permettre de prendre une décision fondée.

Position de la commission mobilité de l'Agenda 21 :

Elle est, en l'état, après plusieurs séances de discussion, favorable à la variante route de Chancy, avec terminus au giratoire de la route de Laconnex, qui deviendrait un *interchange* avec les bus régionaux, le rabattement des villages et hameaux de Bernex et de la Champagne, + P+R. Le bus 47 pourrait devenir une *navette de rabattement* pour les communes de Bernex et Confignon.

Inconvénients du projet minimaliste :

1. Prolongation du tram ou rabattement par bus

Ce point est capital. En effet, l'acceptation de la variante "terminus du tram au P+R actuel" signifierait une perte de qualité très importante pour les habitants de Bernex.

Détérioration inacceptable de la desserte.

Deux lignes de trams sont prévues : 14 et 18

- Bernex / Meyrin
- Bernex / gare des Eaux-Vives

avec une fréquence de 8 à 8,5 minutes par ligne aux heures de pointe. La navette de rabattement aurait – selon l'étude faisabilité – une fréquence de 10 minutes. Or, les trolleybus des lignes 2 et 19 ont, aujourd'hui, une fréquence cumulée de 3,5 minutes. **La détérioration de l'offre de transports publics pour Bernex serait de... 285% !!!**

De plus cette rupture de charge serait particulièrement dissuasive pour les non captifs², qui pourraient retourner à la voiture individuelle.

2. Impossibilité de réhabiliter le centre du village

Le passage de bus de rabattement de grands gabarits rendrait impossible la réhabilitation de la rue du village – pourtant vivement souhaitée - le nombre de bus étant trop important. La mobilité douce et la convivialité seraient à nouveau les perdantes.

1 Etude alibi ou absence de connaissance de la Commune ?

2 le terme **usager captif** se dit d'un « Usager qui est contraint d'utiliser les transports semi-collectifs ou collectifs en raison soit de sa condition sociale, soit de son incapacité à se déplacer en automobile.

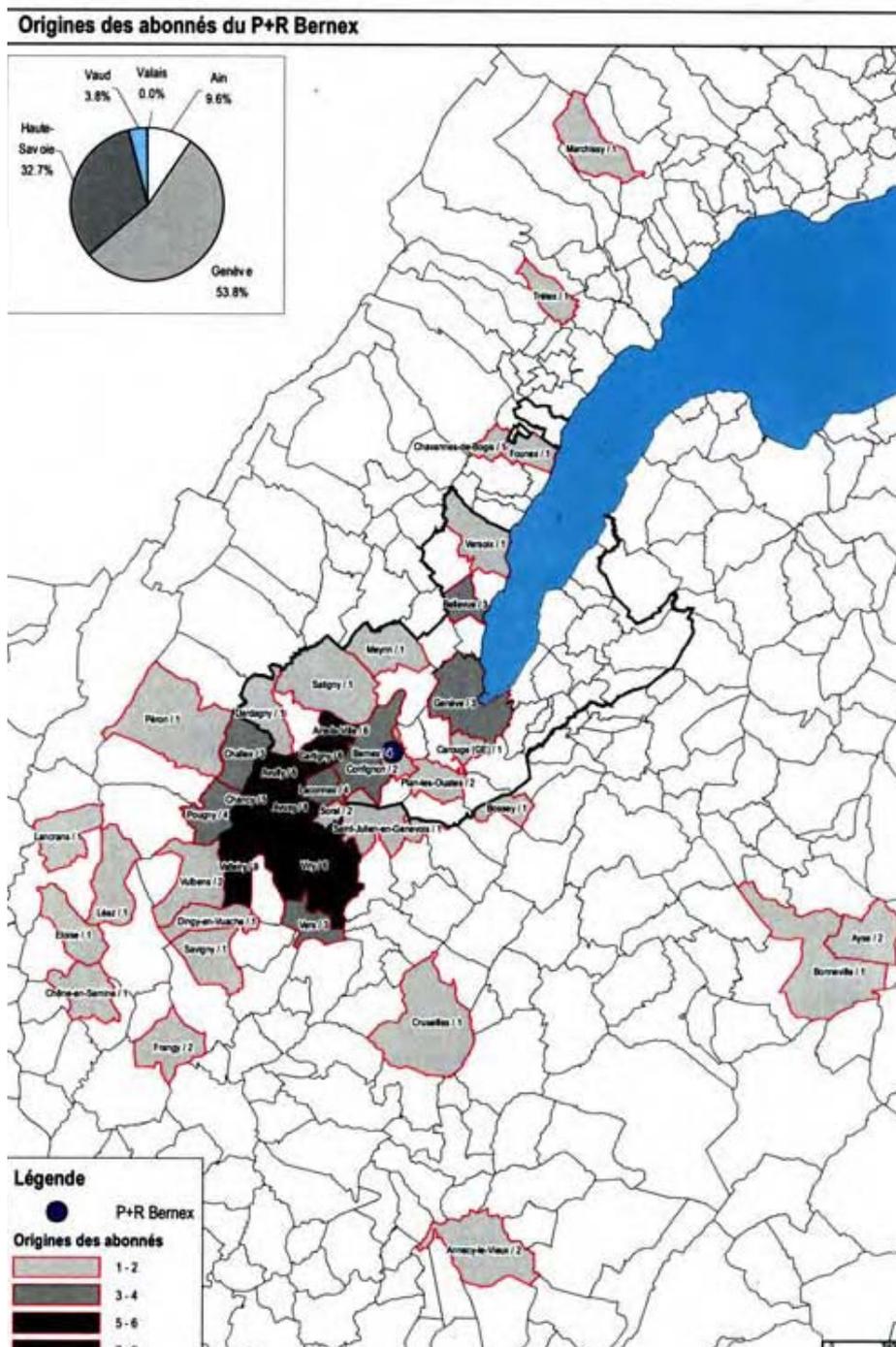
3. Nuisance route de Chancy

Les nuisances de la route de Chancy ne seraient pas diminuées, voire augmenter par l'agrandissement du P+R.

4. Localisation du P+R

Le projet de le développer à l'emplacement actuel démontre une méconnaissance des flux de circulation dans la région. En effet, moins de 4% des usagers du P+R actuel viennent du canton de Vaud, par l'autoroute. 80% proviennent de l'ouest, dont 42% de France voisine.

Un P+R de 300 à 600 places à la croisée de Confignon induirait donc un trafic supplémentaire, qui pour partie traverserait le village, aux heures de pointe, pour éviter le bouchon occasionné par la retenue³ du trafic à l'entrée de l'agglomération.



Le maintien du P+R actuel est bien sûr justifié pour les usagers provenant du canton de Vaud et de la rive droite de Genève (environ 20%) et pour l'utilisation horaire relativement importante (regroupement de plusieurs conducteurs dans un seul véhicule).

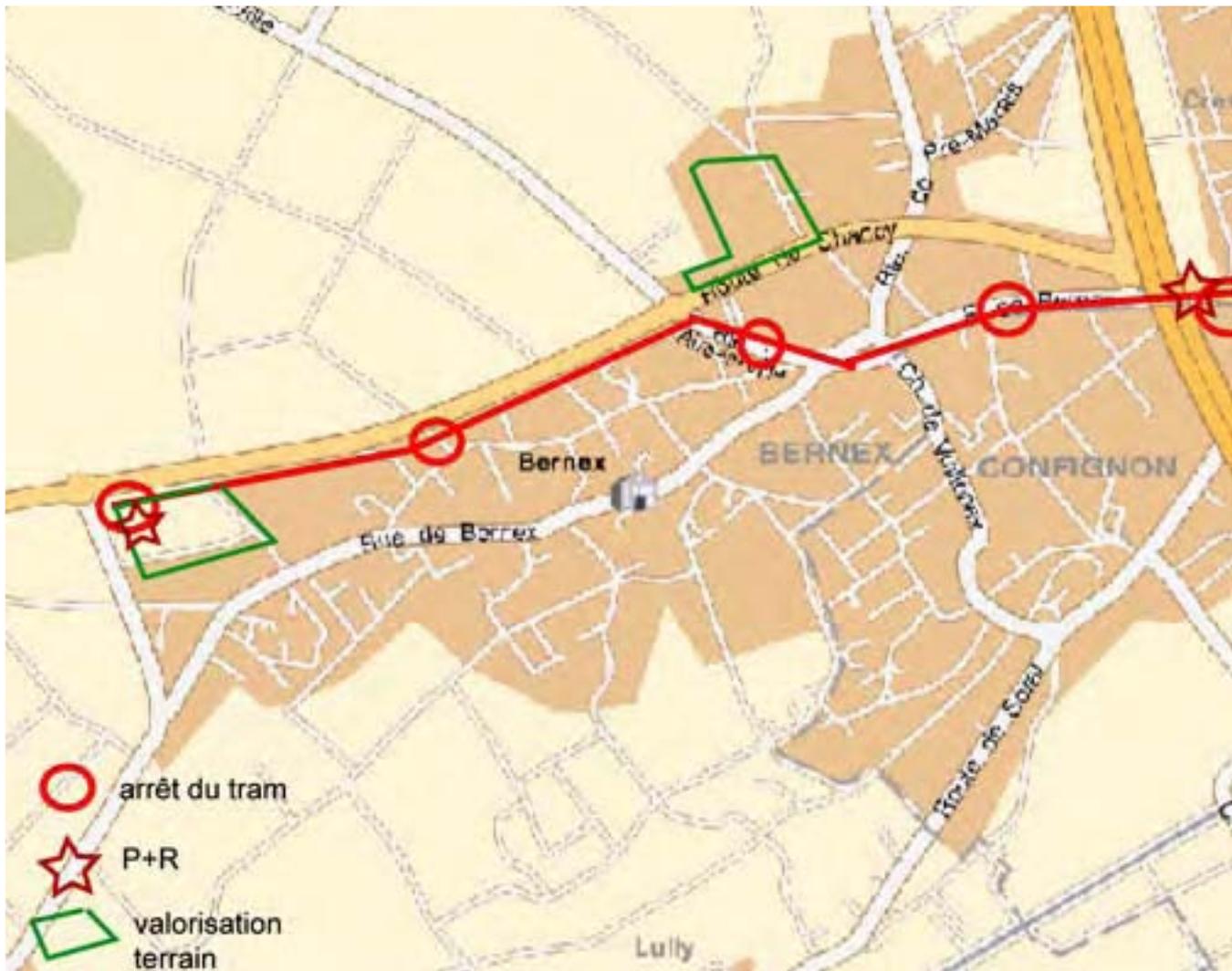
³ Sa localisation à l'entrée de Bernex accentuerait le **transit parasite** à travers le village. En effet, les feux de retenue pour l'entrée dans l'agglomération genevoise sont situés à la croisée de Confignon, la file de voitures reflue donc jusqu'à la hauteur de la salle omnisport. Les automobilistes impatientes qui veulent éviter les giratoires et un feu rouge passent par le village. A fortiori ceux qui voudront aller au P+R localisé à la hauteur du bouchon !

Le projet de tram limité au P+R, à la croisée de Confignon, conduirait à une péjoration inadmissible de la desserte des transports publics à Bernex et à l'impossibilité de réhabiliter le centre du village et de le libérer de la circulation inutile.

Une détérioration du cadre de vie est même probable.

Propositions de l'ASBE

Prolongation du TCOB jusqu'au giratoire de la route de Laconnex, en passant par Bernex-Place et la route de Chancy.



Il est à noter que cette prolongation répond à la loi sur les transports publics H 1.50 < <http://www.geneve.ch/legislation/>>, pour Bernex et Confignon

Art 2 alinéa lettre e

la distance entre le point de départ ou le point de destination d'un déplacement et l'arrêt de transports publics le plus proche ne dépasse en principe pas 300 mètres ou 5 minutes à pied dans l'agglomération urbaine, 500 mètres ou 10 minutes à pied dans le reste des zones habitées du canton.

En effet, le village de Bernex ne mesure guère plus de 500m en largeur. La prolongation permet donc de desservir la quasi-totalité des usagers des villages de Bernex et Confignon.

Ce projet nécessite les mesures d'accompagnement suivantes :

Mesures d'accompagnement circulation

Par ailleurs, des *mesures d'accompagnement* relativement importantes devront être prises pour éviter un report du transit, **ET** – c'est important pour la Commune - pour profiter de ce changement majeur pour améliorer le cadre de vie à Bernex, en créant notamment une esquisse de **centre de village**. Cela pourrait être le cas, grâce à une *zone de rencontre* - 20 km/h avec priorité piéton - entre l'église et la poste/mairie, accompagné d'une (de) *zone(s)* 30 dans le reste du village.

Le transit parasite par la place de Bernex devra être supprimé.

Des mesures d'accompagnement devront également être prises à St Matthieu et à Confignon.

Mesures d'accompagnement pour les transports publics

Prolongation de la ligne 20 de Cressy à Lully par St Matthieu, Confignon et la route de Soral.

Navette de rabattement et amélioration de la desserte de Sézenove.

Interchange de transports publics régional

Une idée forte du projet de prolongation du tram est la création *d'une interface écomobile* au nouveau terminus du giratoire de la route de Laconnex. Il aurait l'avantage de permettre le regroupement

- *d'un interchange régional de transports publics* – trams, bus régionaux, bus à la demande
- *d'un P+R pour automobiles et deux-roues* de 300 à 600 places semi-enterré (la pente naturelle du terrain devrait permettre de faciliter sa réalisation)

en un lieu qui pose peu ou pas de problème pour les habitants.

Effet structurant du tram - valorisation

Il est indéniable qu'un axe ferroviaire *EST structurant*. Cela signifie que des parcelles constructibles le long de la route de Chancy pourraient être valorisées.

L'ASBE préconise de valoriser (voir carte ci-après)

- Les terrains dans le secteur de St Matthieu (terrains déjà en zone constructible)
- la parcelle située entre Bernex-Soleil et la route de Chancy (déclassement partiel).

Simultanément, l'ASBE demande qu'une parcelle d'égale dimension soit « reclassée » en zone agricole à Sézenove ou Lully, moins bien desservie par les transports publics.

Par contre, l'ASBE s'oppose très fermement au déclassement des terrains au nord de la route de Chancy⁴.

Un classement du site situé au nord de la route de Chancy doit être sérieusement envisagé.

Assainissement du bruit de la route de Chancy

Le DAEL a prévu d'assainir la route de Chancy en 2006 - 2007, avec un financement de 50% de Berne, dans le cadre du plan cantonal OPB de lutte contre le bruit, pour se conformer aux normes fédérales

La prolongation du tram permet de lier élégamment *desserte optimum des transports et assainissement du bruit de la route de Chancy*, comme le demande l'ordonnance fédérale OPBruit et comme le prévoit le plan de mesures cantonal de lutte contre le bruit.

Lien: <http://www.siang.ch/page.php?c=3&selection=412>

Diminution de la circulation sur la route de Chancy

La prolongation du tram jusqu'au giratoire de la route de Laconnex devrait permettre de réduire la charge automobile sur la route de Chancy grâce au transfert modal : P+R de 500pl, nouveaux habitants et nouveaux utilisateurs du village, alors que sa localisation à la croisée de Confignon aurait l'effet contraire.

P+R

Le souhait de certains d'enterrer les 500 places P+R à côté de l'emplacement actuel paraît irréaliste. En effet, la Fondation des parkings (FdP) *ne veut (peut) plus financer des ouvrages aussi coûteux* – Fr 40'000 à 50'000 la place ! - pour faire plaisir aux communes. La FdP à refusé de construire le P+R des Palettes, souhaité par Lancy, sous son futur centre culturel. Concept intéressant pour la commune (P+R la journée, usage communal le soir et

⁴ la peur du déclassement potentiel du nord de la route de Chancy est utilisée par certains comme excuse pour s'opposer au tram.

la fin de semaine), il coûte pourtant beaucoup trop cher et n'est donc pas finançable.

Consensus

Il paraît important qu'un *consensus se dessine au niveau politique sur le tracé à Onex, Bernex et Confignon*. Tout le monde doit défendre le même projet. L'ASBE ne doute pas que cela soit possible à Bernex aussi.

En effet, nous avons la chance que le TCOB ait été retenu dans les *15 projets fédéraux urgents*⁵ – fonds d'urgence prévu pour les 5 – 6 prochaines années. Si le Canton n'arrivait pas à faire démarrer le projet à temps, il pourrait être transféré au fonds d'agglomération, dont le financement est loin d'être assuré et est sujet à polémique ; et les fonds prévus pour le TCOB utilisé pour un autre projet national urgent.

Texte adopté par l'assemblée générale de l'ASBE du 6 octobre 2005

Avantages de la prolongation du TCOB, en bref

- **Desserte optimum des habitants de Bernex et Confignon, sans rupture de charge pénalisante**
- **Localisation optimum du P+R et création d'une interface régionale à l'ouest du village de Bernex**
- **Possibilité de réhabiliter le centre du village de Bernex**
- **Assainissement de la route de Chancy**
- **Potentiel de passagers nouveaux :**
 - **P+R,**
 - **nouveaux habitants grâce aux valorisations ponctuelles de terrains,**
 - **transfert modal d'habitants de Bernex et Confignon.**

Résumé des demandes de l'ASBE

A la commune de Bernex

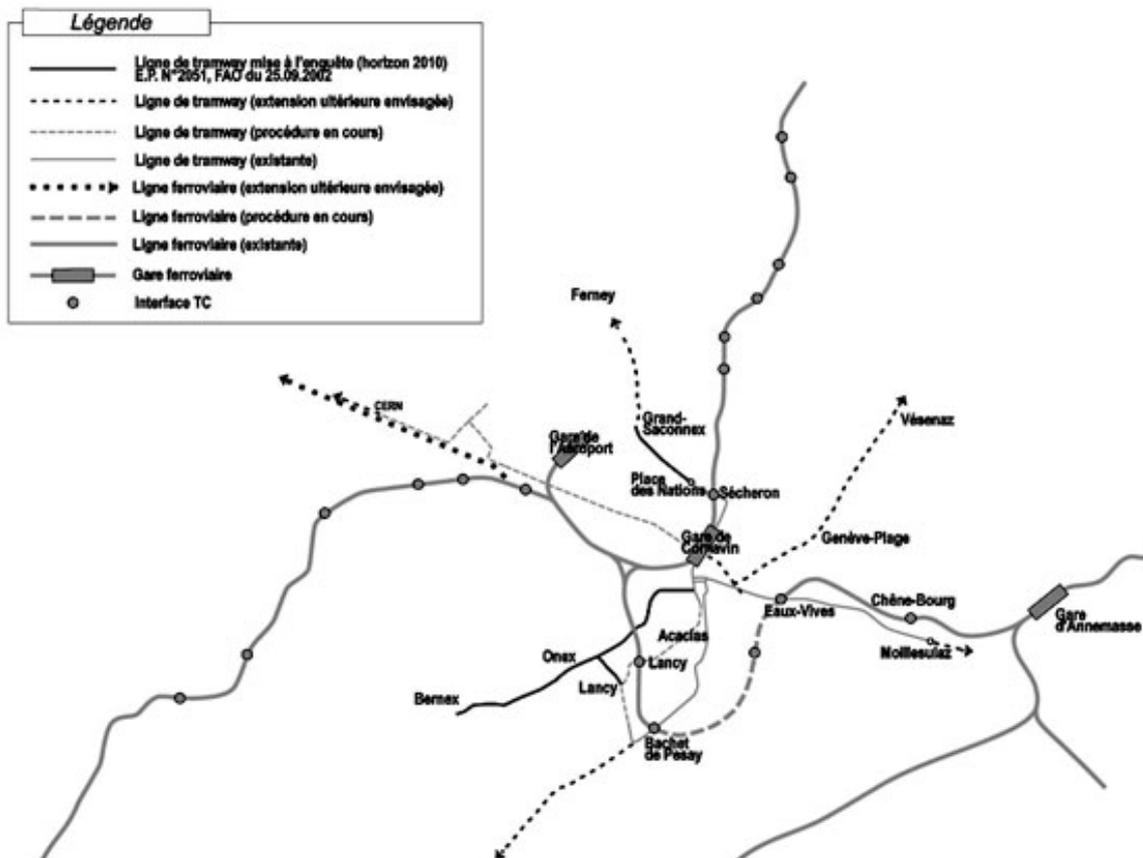
- **Défendre l'accessibilité du village de Bernex en transports publics, sans rupture de charge**
- **Demander au Canton de ne pas arrêter le tram à la croisée de Confignon**
- **Soutenir la position de l'ASBE**

Au Canton et aux TPG

- **Ne pas oublier les 9'000 habitants de Bernex**
- **Ne pas péjorer la desserte en transports publics et le cadre de vie à Bernex**
- **Déposer la demande de concession jusqu'au carrefour de la route de Laconnex**

Annexe

Plan annexé à la loi sur le réseau des transports publics H1 50 Carte du réseau actuel et prévu à l'horizon 2010



Le tram à Bernex



à gauche haut : 1948 devant la gare de Bernex
(entre la BCG et la poste actuelle)
à droite haut : 1942 au terminus des lignes 2 et 15
Rue de Bernex (face à la Coop actuelle)
à gauche bas : 1960 tram no 2 – avant sa suppression
(face à la Coop actuelle). Cliché J. Bazin

Clichés tirés de :

- Les tramways genevois, 2005
- Le tram à Genève, 1976

Liste des projets urgents
(en discussion aux chambres fédérales)

Canton	Agglomération région	Nom du projet	Coût total (millions de francs)	Contribution fonds d'urgence* 2007 – 2011
ZH	Zurich	Durchmesserlinie Zurich (DML), Teil S-Bahn	1'950	400
ZH	Zurich	Glattalbahn, Fortsetzung	437	219
BE	Berne	Entflechtungsbauwerke Wylerf. Weyermannsh.	285	143
BE	Berne	Wankdorfplatz, Verlängerung Tramlinie 9	80	32
BE	Thoune	Bypass Nord, Aarequerung	75	23
LU	Lucerne	Tieflegung Zentralbahn Stadtgebiet Luzern	190	72
ZG	Zoug	Stadtbahn Zug, 1. Ergänzung	90	45
FR	Fribourg	Pont (et tunnel) de la Poya	100	30
SO	Aarau-Olten-Zofingen	Entlastungsstrasse Olten-Wangen, 1. Etappe	156	30
BS	Bâle	Tramverlegung St. Johann-ProVolta	18	9
BL	Bâle	H2 Pratteln-Liestal	275	83
SG	Saint-Gall	Stadtbahn St. Gallen, Südast	80	30
TI	Tessin	Stabio – Arcisate (MEVA)	130	65
VD	Lausanne	Projet Métro M2 (Fertigstellung), Ouchy-Croisettes	240	120
NE	Neuchâtel	TRANSRUN, tram-train	400	100
GE	Genève	Raccordement ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA)	942	450
GE	Genève	Tram Onex-Bernex	180	90
Contributions à l'achèvement du réseau des routes nationales				235**

Exemples de lignes de tram en zone non-bâtie

à Bâle: tram n'égale pas construction



Ligne 6 Allschwil (BL) - Riehen (BS)

Vue à Eglisee (BS)

Ligne 10

Rodersdorf (SO) - Bâle CFF (BS) - Dornach (SO)

1. Vue entre Witterswil et Ettingen (BL)
2. Près de la frontière française
3. Gare de Leymen (Haut-Rhin, France!)



Ligne 11

St Louis (Haut-Rhin F) - Aesch (BL)

Vue de la halte de Arlesheimerstrasse