

ASBEC  
Association qualité de vie à Bernex - Confignon  
85, chemin de Saule  
1233 Bernex

Office fédéral des transports (OFT)  
Section autorisations II  
3003 Berne

Copie : DGM, TPG, DCTI, communes de Bernex et Confignon et divers intéressés

Bernex, le 9 / 28 février 2011

## Mise à l'enquête publique de constructions ferroviaires Prolongement du tramway à Bernex-Vailly

Madame, Monsieur,

En préambule, nous tenons à dire que nous soutenons pleinement le principe du prolongement du tram en direction de Bernex-Vailly. Néanmoins, nous devons nous **opposer** au projet en l'état. Nous regrettons par ailleurs que les documents mis à l'enquête ne comportent pas une synthèse. La foultitude de plans – trop souvent incompréhensibles et/ou abscons – rend difficile l'appréciation global du projet.

### Introduction

En 2007 l'ASBEC (alors l'ASBE) avait fait opposition au projet de tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB), critiquant plusieurs aspects de ce projet. A la suite de discussions avec la Direction générale de la mobilité du canton de Genève, les TPG et l'OFT en 2008, et sur la base de garanties et engagements de l'Etat de Genève communiqués par la DGM, l'ASBEC avait été rassuré.

L'examen du projet soumis actuellement à l'enquête publique montre qu'il n'en a pas été tenu compte.

Nous déplorons en particulier le retard pris pour le début des travaux qui selon l'engagement du Conseil d'Etat, le devait être inaugurés en même temps que la première partie. Au final, il y aura 3 ans de retard !

Nous saluons et soutenons en particulier

- le choix «d'engazoner» la voie tram,
- de prévoir des voies bus,
- la présence – indispensable – d'un passage inférieur pour la mobilité douce au carrefour de la sortie de l'autoroute.

Néanmoins, plusieurs propositions du projet nous paraissent mal-choisies voire carrément mauvaises:

### 1. Interface bus - tram

Le point principal noir est la poursuite d'un mauvais choix, l'éclatement, la dispersion des arrêts de bus et les ruptures de charge fortement pénalisantes.

Rappel. Les graves dysfonctionnements qui ont été constatés lors de la mise en exploitation de la ligne TCOB quant à sa partie terminale à la Croisée de Confignon (correspondances et

transbordements) doivent impérativement être corrigés lors de l'extension. Cela implique d'examiner attentivement les trois questions suivantes et d'y donner la réponse adéquate :

- Nous sommes stupéfaits de voir que les TPG veulent punir les Bernésiens en prolongeant le tram d'un seul arrêt et d'offrir ensuite une desserte aux rabais jusqu'au terminus<sup>1</sup> pour la majorité des habitants du village. Après six ans de travaux, de galères et dysfonctionnements majeurs, c'est inadmissible et incompréhensible.

**Nous demandons**

- **soit de supprimer le terminus intermédiaire de Pré-Marais,**
- **soit de maintenir la navette 47 pour assurer une desserte correcte de l'intérieur du village de Bernex.**
- Les transbordements à la Croisée de Confignon des lignes K et L peuvent se réaliser harmonieusement à l'arrêt Croisée de Confignon (quai à quai).
- Par contre le transbordement des lignes 42 et S à P+R Bernex implique à nouveau un long cheminement à pied, avec traversée d'une chaussée à grande circulation, qui sera néfaste pour les usagers. La correspondance de ces lignes à la Croisée de Confignon est catastrophiques et rien n'est fait pour les améliorer.
- L'interface de Vailly nous paraît insuffisante, au rabais. Nous soutenons les griefs de la CITRAP à cet égard.

## **2. Regroupement des arrêts**

Le nombre d'arrêts prévus, 5 pour 2,3 km paraît élever, ne faudrait-il pas regrouper les arrêts P+R Bernex et Pré-Marais ?

La fonction de cet arrêt s'il doit desservir la ligne navette 47 (cf sous 1 ci-dessus, option maintien de la navette) devrait être complètement revu. Une ligne 47 pourrait emprunter utilement en quittant Bernex le chemin. Pré-Marais, franchir le feu rouge et prendre à droite pour s'arrêter à P+R Bernex et rebrousser à la croisée de Confignon ou au P+R provisoire.

## **3. Normes de bruit OPBruit**

La question du bruit sur la rte de Chancy va être posée avec acuité. L'augmentation du nombre des pistes ne manquera pas de faire augmenter le bruit qui est déjà plus élevé que la norme pour les habitants de Bernex-en-Combe. Nous sommes surpris de ne pas voir de mesures anti-bruit dans le projet. Est-ce conforme à l'Ordonnance OPBruit qui stipule qu'il n'est pas possible de construire de nouveaux équipements si les zones avec dépassements de norme ne sont pas assainies au préalable?

**L'ASBEC est très fortement opposée à l'augmentation des voies de circulation entre Pré-Marais et le carrefour de Aire-la-Ville sur la chaussée nord qui passerait de 1 à deux voies.**

Rappelons qu'en 1994, suite à une pétition de l'ASBEC, la route de Chancy était passée de 80 à 60 km/h et que le nombre de voies de circulation étaient réduites. Pour le secteur Pré-Marais - carrefour d'Aire-la-Ville la raison était évidente – et se posera à nouveau. Après le carrefour, les routes n'ont qu'une piste. Les nombreux camions en direction des Cheneviers ou des gravières faisaient la course pour arriver en tête au carrefour de Aire-la-Ville. Ce retour en arrière n'est pas justifiable.

**Il n'est pas admissible de prévoir une *voie express 2x2 voies* dans ce qui devrait le futur centre de la localité.**

---

<sup>1</sup> la desserte des derniers arrêts correspondraient à une division par 3 de la fréquence comparée avec les trolleybus 2 et 19

#### 4. Espace-rue

On nous a promis un *boulevard urbain* – un espace-rue – sur la route de Chancy. On devait «recoudre» les deux côtés de la route. C'est une grande déception ! L'aménagement proposé ne relie pas, il constitue au contraire une barrière architecturale difficile à franchir pour les piétons et les cyclistes, en particulier dans la partie «voie express à 2x2 voies». Le nombre des traversées piétonnes est ridicule pour un soit-disant «boulevard urbain». Tous les 300m dans le projet, avec feux rouges (traversées régulées annonce le projet). Décevant, pourtant le Canton de Genève a demandé et reçu un montant supplémentaire du fonds d'infrastructure fédéral pour les agglomérations à la rubrique «espace-rue» (sic) pour la route de Chancy.

#### 5. Route de Aire-la-Ville

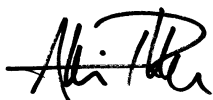
La mise en place d'un tram ne doit pas être l'occasion de surdimensionner les chaussées. A cet égard, l'élargissement de la route d'Aire-la-Ville nous paraît exagéré.

#### 6. Passage inférieur Croisée de Confignon (28 février 2012)

La présence d'un passage inférieur est indispensable à la sortie de la l'autoroute pour assurer la sécurité des usagers vulnérables.

L'ASBEC, soutient la commune de Confignon dans démarche, le passage inférieur de la route de Chancy est **indispensable** pour relier les habitants piétons et cyclistes de la commune de Confignon.

En vous souhaitant bonne réception de ce document et nous vous adressons nos salutations empressées



Alain Rouiller, président

**Nota bene:** l'ASBEC est une association au sens des articles 60 et suivants du Code civil, elle a qualité pour agir. Les statuts de l'association sont visibles sur le site [www.asbec.info](http://www.asbec.info)

#### Contact pour ce dossier :

Alain ROUILLER, président

85, chemin de Saule

1233 Bernex

Tél 022 777.1002 / Courriel : [contact@asbec.info](mailto:contact@asbec.info)

Internet : [www.asbec.info](http://www.asbec.info)