

# Retard du prolongement du tram sur Vailly: inacceptable



Le Conseil d'État envisage de retarder encore le prolongement du tram à 2018 ou plus tard. Rappelons quelques faits.

Le Conseil d'État avait promis de réaliser le prolongement du tram 14 de la Croisée de Confignon à son terminus de Vailly dans la foulée de la première étape. Cette promesse n'a pas pu être tenue du fait de l'opposition de la commune de Bernex qui a demandé un changement du projet (on est passé d'un tram en voie latérale, le long des logements du chemin de Saule, à un tram en voie centrale). A noter que le premier projet du Canton aurait été très favorable aux habitants actuels de Bernex avec un accès facilité et une forte baisse du bruit routier.

Le Conseil d'État souhaite revoir sa planification financière et étaler les projets dans le temps, le prolongement du tram 14 est dans son collimateur. L'ASBEC dénonce cette vision à courte vue. En retardant le prolongement du tram, il mettrait celui-ci en concurrence avec ceux de St Julien (qui desservira les Cherpines) et de St-Genis prévus pour 2017-2018. Il est à craindre que le tram des Cherpines-Saint Julien ait la priorité et que le prolongement de Vailly soit alors reporté de quelques années supplémentaires.

De plus, il faut rappeler que ce prolongement vers Vailly est financé à 40% par la Confédération, avec une condition impérative, les travaux doivent commencer entre 2011 et 2014, sous peine de perdre ces 40 millions de francs de subvention fédérale. Le Conseil d'État se risquera-t-il à perdre ce financement pour équilibrer un budget à court terme ?

Pour les habitants de Bernex et environs, ce retard de 7 à 10 ans n'est pas supportable.

## L'ASBEC soutient le référendum de Lully du 22 septembre:

1. Il manque une réflexion globale pour la région. L'autorisation de construire délivrée à la parcelle dite «Jaquenoud» à Lully est marquée du sceau de l'improvisation et de la hâte qui caractérisent la fuite en avant des autorités de Bernex. La circulation – sans parler des nuisances, de la pollution, des bouchons – va devenir ingérable avec 20 à 25'000 habitants nouveaux et 7'000 nouvelles places de travail. Le débouché sur la rte de Lully traverse l'actuelle zone village protégée, sans considération des nuisances. A trop charger le bateau, on court le risque de le couler...

2. Procédure anti-démocratique. Le refus du Conseil municipal de Bernex et du Département de l'urbanisme d'établir un PLQ (plan localisé de quartier) est incompréhensible. Ce passage en force n'est pas acceptable. Rappelons que c'est par un combat des milieux de protection des locataires et de l'ASLOCA que les PLQ ont été obtenus. Cet outil d'urbanisme bien rôdé permet aux communes et aux habitants de se prononcer. Il apporte également une garantie juridique aux constructeurs parce que les recours deviennent alors très difficiles.

## ASBEC Association pour la qualité de la vie à Bernex et Confignon

À adresser à: ASBEC  
Case postale 291, 1233 Bernex  
Tél. 022 777.1002

[contact@asbec.info](mailto:contact@asbec.info) / [www.asbec.info](http://www.asbec.info)

# Bernex Lully Confignon: Trop, c'est trop!

Rte de Chancy actuelle : à 18 heures

Le projet d'agglomération du Grand Genève prévoit la venue de 200'000 nouveaux habitants d'ici 2030, dont 100'000 à Genève. Les projets sur les communes de Bernex et Confignon totaliseront près de 25'000 nouveaux habitants, soit le quart du chiffre prévu pour tout le canton : trop, c'est trop.

En effet les communes de Bernex et Confignon compteront d'ici 2030, selon le projet d'agglomération, 37'000 habitants, 5'000 de plus que Neuchâtel. La région Bernex-Confignon se situerait, comme La Chaux-de-Fonds, au douzième rang des villes suisses. Mais La Chaux-de-Fonds dispose d'un budget de 137 millions, celui de Bernex-Confignon cumulé est de 41 millions. Il est donc à craindre que les infrastructures, en grande partie à charge des communes, ne puissent suivre. Le risque d'une cité-dortoir n'est pas à écarter. Du point de vue de la mobilité, cela risque tout simplement d'être catastrophique avec un projet favorisant outrageusement la voiture individuelle. En effet, le projet d'agglomération prévoit de doubler le volume de circulation dans le secteur Bernex Nord passant de 20'000 véhicules/jour (v/j) aujourd'hui sur la route de Chancy en direction du carrefour de l'autoroute à 45'000 v/j grâce à la construction d'un nouvel accès à la bretelle d'autoroute de Bernex, le barreau nord. Cet aspirateur à voitures de 30 mètres de large (voir pages intérieures) comprendra deux fois deux voies de circulation, plus voies de bus. Pour bien charger le bateau, la route de Chancy repassera à 4 voies de circulation.

De plus, nous craignons que la densité de Bernex-Nord soit drastiquement augmentée si d'autres projets dans le canton ne se réalisent pas, nous allons dans ce cas-là vers un Bernex-Nord de 15'000 ou 16'000 habitants.

### En l'état, l'ASBEC rejette le projet:

- ▶ parce qu'il repose sur la notion dépassée du «tout à la voiture»,
- ▶ parce qu'il gaspille la terre agricole,

### Déplore le retard du prolongement du tram vers Vailly, et soutient le référendum de Lully.

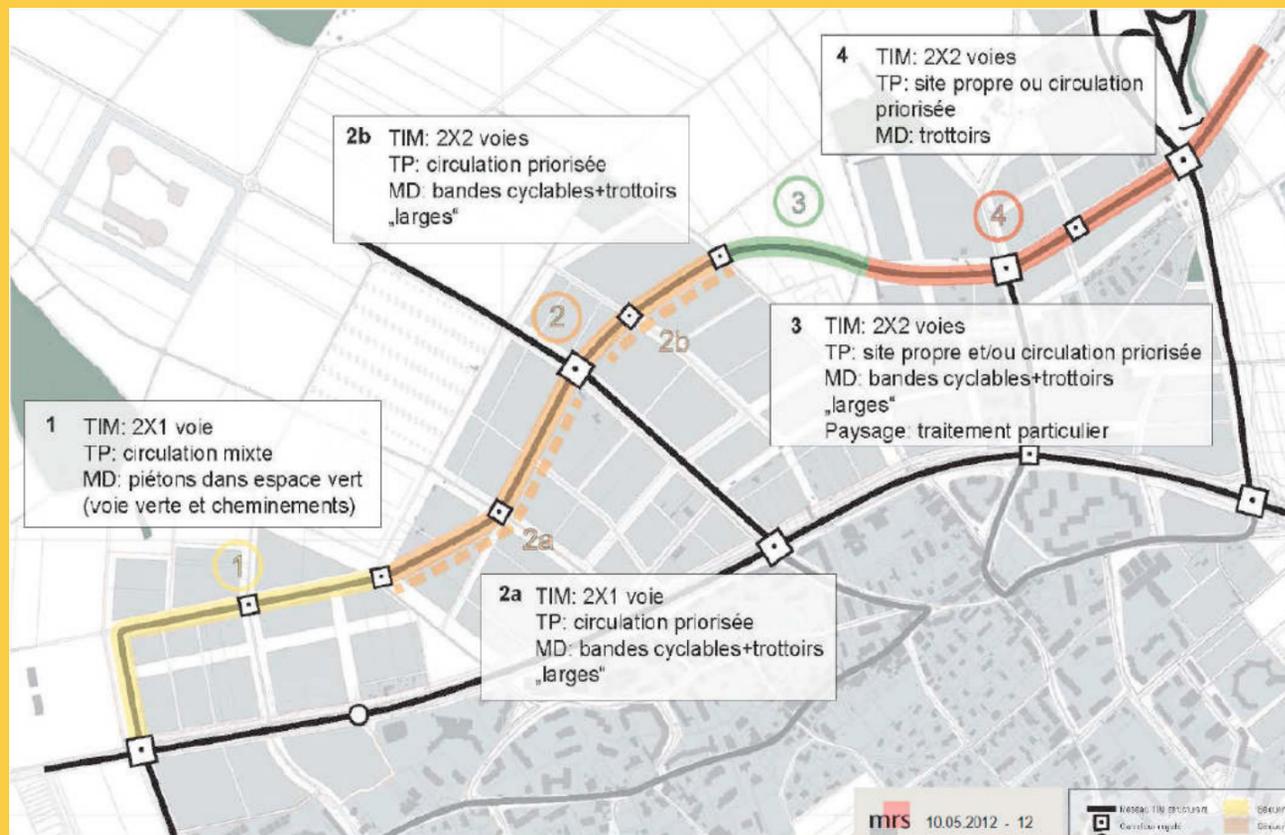


Bernex actuel	10'000 hab.
Bernex-Sud Lully	358 hab.
Confignon actuel	4'300 hab.
Cherpines	11'000 hab.
Bernex-Nord	12'000 hab.
<b>Total 2030</b>	<b>37'658 hab.</b>

Ville de Neuchâtel : 33'000 habitants

## Un projet essentiellement routier

La création du «barreau nord», nouvel axe routier (cf plan ci-dessous), avec 30'000 v/j, est un projet axé essentiellement sur l'automobile. En effet, le centre du nouveau quartier sera ceinturé par 2 routes à 2x2 voies de circulation + une voie de bus ou tram + pistes cyclables (rte de Chancy, et barreau nord), avec en plus la bretelle actuelle d'accès à l'autoroute. La circulation cumulée de la rte de Chancy 15'000 v/j (aujourd'hui 20'000 v/j) et du barreau nord (30'000 v/j) sera de 45'000 v/j, près des 3/4 de la charge du pont du Mont-Blanc, l'une des routes comptabilisant le plus de voitures en Suisse. Il est inimaginable en 2013 de construire une nouvelle route de 30 m de large de type voie express au milieu d'un nouveau quartier.



L'ASBEC refuse ce double projet routier (barreau nord et élargissement rte de Chancy). Ces deux aspirateurs à voitures vont rendre la vie insupportable aux Bernésiens actuels et futurs. Nous dénonçons un glissement des priorités en faveur des transports individuels motorisés

## Protection de la zone agricole

Le nouveau projet de déclassement présenté le 29 mai 2012 portera sur 150 ha de zone agricole (30 de plus que deux ans auparavant, comme le démontre la zone en jaune sur le plan ci-dessous). Lors de la séance, certains conseillers municipaux qui avaient approuvés le projet, se sont déclarés trompés (citation du compte-rendu page 17): « Certains estiment que l'urbanisation sur la zone agricole s'étale beaucoup plus qu'envisagé dans le PACA et ont le sentiment qu'on leur a menti ». En comparaison, le déclassement de 150 hectares de Bernex-Nord est trois fois plus grand que le déclassement des Cherpines (58 hectares) pour le même résultat en terme d'habitants (12'000 habitants à Bernex-Nord et 11'000 aux Cherpines). La Confédération a fixé à 8'400 hectares la surface d'assolement (réserve de terres propices à l'agriculture) dont doit disposer le Canton de Genève. Les grands projets en cours, en particulier Bernex-Nord, dépassent de 400 hectares la limite imposée. Il est inconsidéré de se livrer à des déclassements excessifs de zone agricole, alors que le Canton négocie avec Berne.



L'ASBEC refuse en l'état le projet de Bernex-Nord, et en particulier l'extension inacceptable du déclassement de 30 hectares.

L'ASBEC demande de scinder le projet en plusieurs étapes à l'horizon 2050 au lieu de 2030. La première étape de 2030 s'arrêterait à la rte d'Aire-la-Ville, avec une réévaluation des besoins **exemple**.