

Courrier à l'intention de l'Office de l'urbanisme, Direction du développement urbain Rive gauche  
5, rue David-Dufour - CP 224 1211 Genève 8

Bernex et Confignon, le 29 juin 2015

**Prise de position de l'ASBEC concernant la consultation publique  
sur le PDQ Bernex-Est (no 29948)**



***Un projet essentiellement routier***

**ASBEC**

Association pour la qualité de vie à Bernex et Confignon

Case postale 291 – 1233 BERNEX – 022 777.1002

Internet : [www.asbec.info](http://www.asbec.info) - ASBEC@bluewin.ch

## Préambule

L'ASBEC prend position sur les documents remis en consultation sous le chiffre 29948. Nous relevons que toutes sortes d'informations complémentaires ou contradictoires circulent provenant de personnes en contact avec le Département par rapport aux plans déposés en Mairie. Cela brouille le message. Les prises de position de l'association sont marquées en rouge sombre par rapport aux chapitres de l'enquête publique.

### **COURRIERS PRÉCÉDENTS:**

- [Réponse à l'enquête publique 1649 de juin 2009 sur le PAC de Bernex Est](#), y compris le projet de loi de déclassement, en compagnie de la CEST
- [Prise de position du juin 2012 sur le PSD de Bernex](#) (Tables rondes du 29 mai 2012), en compagnie de la CEST et du CLE
- [Prise de position sur le Grand Projet Bernex-Nord](#) déposée par l'ASBEC suite à la séance publique du 13 mai 2014.

Nous saluons le phasage du projet, ce qui répond à nos vœux, le maintien de la césure verte (parc agro-urbain) et la présence d'un interface de transport entre le tram, les bus régionaux et locaux, les piétons et les cyclistes. En lien également avec le P + R de l'autre côté de la route. Si nous saluons également la volonté de construire des logements qui seront à caractère durable.

**L'ASBEC est cependant très réservée** quant au programme concernant les activités, dont certaines seront potentiellement très bruyantes telles le Bureau des autos et Police Secours.

### **PRESSIONS SALUTAIRES DE LA CONFÉDÉRATION :**

**D'une manière très générale, nous constatons (M02 page 185) que la Confédération a posé des limites claires et réduites sur l'empiètement des zones d'assolement, limites qui sont maintenant respectées dans le présent projet (citation page 185).**

### **Toutefois de l'avis de l'ASBEC, l'empiètement reste conséquent dans le périmètre de Bernex Est**

« Le périmètre de Bernex Est (91ha, dont 57ha nouvellement urbanisés), première étape d'urbanisation, se fait en majeure partie en extension sur la zone agricole (50 ha approximativement), dont une part conséquente (38 ha approximativement) est également classée en surface d'assolement. Bernex Est se différencie néanmoins du reste du Grand projet en cela qu'il est pour partie déjà bâti ou en zone à bâtir (zone4B, 4B réservée à l'artisanat et à l'industrie légère, une parcelle en 4A destinée à des équipements publics et une parcelle en zone de verdure).

## A. Urbanisation

Le programme envisagé représente entre 1300 à 1600 logements, pour 2650 à 3400 emplois<sup>2</sup>. Nous pensons toutefois que le nombre d'emplois ne sera pas atteint, et que la pression sur la construction de logements se fera sentir progressivement par une diminution du nombre des emplois.

Nous sommes opposés à l'ouverture au logement des unités d'habitation situées au Nord du bd des Abarois. Malgré les garanties données, nous sommes certains que les nuisances seront intolérables dans ces quartiers sacrifiés (cf point suivant).

L'étude d'un secteur à équipement (F1 et F4) au nord du chemin des Tacons ne devrait pas prendre l'ampleur signalée au risque que de telles constructions étranglent la césure verte en coupant la liaison entre les Evaux et la plaine de l'Aire.

### Proposition de l'ASBEC

Nous proposons donc d'insérer les unités d'habitation A1 et A2 situées au nord du boulevard des Abarois dans la zone à moins de 300m de la rte de Chancy situé par exemple le long de la route de Chancy entre St Mathieu et la route d'Aire-la-Ville.

L'ASBEC demande de localiser dans la mesure du possible, les logements dans le rayon de 300m d'un arrêt de transports publics prévu par la loi sur les TPG.

l'ASBEC par contre une zone d'activités au nord du boulevard des Abarois, le long de l'autoroute (parcelles C2 à C7)

---

## B. Boulevard des Abarois

(principes directeurs A6 page 77 et B2 page 115)

**Nous déplorons vivement qu'aucun progrès n'ait été réalisé sur la question du Bd des Abarois. Le principe A6 n'est absolument pas atteint « Offrir un espace urbain qualifié et fonctionnel pour la nouvelle route cantonale (Bd Abarois) ». Nous exigeons que le bd ne comporte plus que 2 pistes circulables.**

**Ce boulevard doit en outre marquer la limite la plus au Nord du développement de zones d'habitations.**

Ce que nous disions le 13 mai 2014 reste parfaitement d'actualité : c'est le point crucial qui reste à résoudre sans délai. Il est inacceptable de créer un nouveau quartier pris en asphyxie entre trois routes à grands trafics, et surtout de créer intentionnellement cette troisième cause d'asphyxie. Le centre du nouveau quartier sera ceinturé par 3 routes à 2x2 voies de circulation + voie bus ou tram + pistes cyclables (route de Chancy, rte de Aire-la-Ville et le nouveau barreau nord) et la bretelle d'accès actuelle à l'autoroute. La circulation cumulée de la route de Chancy 15'000 v/j (aujourd'hui 20'000 v/j) et du barreau nord (30'000 v/j) serait de 45'000 v/j, soit les ¾ de la charge du pont du Mont-Blanc, l'une des routes comptabilisant le plus de voitures en Suisse. Il est inimaginable en 2012 de vouloir construire une nouvelle route de 30 mètres de large de type voie express au milieu d'un nouveau quartier. Le terme « aspirateur à voitures » a été utilisé lors de la séance. Le barreau nord traverse à vrai dire le nouveau quartier – et les parcs !! – qui accueillerait aussi le Bureau des autos.

**L'ASBEC s'oppose formellement à la création d'un axe de transit et d'accès à l'autoroute tel que décrit à la page 115 – certains parleront d'aspirateur à voitures. Cette fuite en avant n'est pas acceptable en 2015 :**

*« La création d'un nouvel axe routier est nécessaire à l'ensemble du développement urbain planifié au nord de la route de Chancy. Connectée directement au réseau des routes nationales, cette nouvelle infrastructure doit assumer plusieurs fonctions : elle est à la fois, et en premier lieu, voie d'accès aux nouveaux secteurs urbanisés, toutes affectations confondues (logement, activité tertiaire, secondaire, loisir, culturel,...) **et voie de transit pour relier la campagne genevoise à l'autoroute**»).*

### **ROUTE NOUVELLE = CIRCULATION NOUVELLE**

On sait aujourd'hui que la création d'une nouvelle route engendre toujours une circulation nouvelle qui peut aller jusqu'à 30 %, qui ne serait pas passé par là. Voir à ce propos l'article de Lydia Bonanomi, ancienne collaboratrice de l'EPFL dans la revue Rue de l'Avenir. [A lire sur notre site.](#)

On rappellera la politique du canton de Berne de planifier, construire ou d'élargir les routes non pas en fonction d'hypothétiques besoins dans 25 ans, mais en fonction d'objectifs de contenir l'augmentation et de respecter les normes de bruit et de pollution de l'air, dépassées pour la route de Chancy actuelle. Cette politique est connue sous le nom de [modèle bernois](#).

### **Proposition de l'ASBEC**

Notre association demande que le boulevard des Abarois soit limité à une voie dans chaque sens et ait le caractère d'une voirie secondaire. Le passage des bus peut être réglé par un by-pass avec feu tricolore.

La circulation de la route de Chancy devra être fortement réduite et avoir le caractère d'un boulevard urbain décrit longuement par le projet, mais irréalisable avec projet en consultation.

Nous demandons l'application du modèle bernois.

---

### C. Centralité croisée mal ficelée (principe A7 page 81)

« La Croisée de Bernex constitue l'une des trois centralités esquissées en accroche sur le boulevard de Chancy à l'échelle du pôle régional, dont chacune possède son identité propre : Vailly, place de quartier et terminus du tram ; Luchepelet, nouvelle centralité principale de Bernex ; la Croisée, pôle multimodal du Grand Projet. A l'échelle de Bernex Est, elle en est la centralité principale » citation page 81.

L'image page 26 montre bien que le projet de PDQ prévoit une voie express de chaque côté de la voie de tram en site propre et non une centralité. La barrière architecturale est évidente.

### **Proposition de l'ASBEC**

Nous nous opposons fortement et pensons qu'il est absolument irréaliste de maintenir un caractère convivial à cette centralité modale où se concentreront cinq voies de circulation, le site propre du tram, une piste cyclable, un cheminement piéton le P + R et une interface de transports (tram, bus régionaux et locaux). Ce carrefour deviendra la « bête noire » du projet avec l'accès principal à l'autoroute.

Nous demandons le maintien d'un passage sous-voie entre le nouveau quartier, Cressy et Confignon.

Le projet doit être retravaillé

Le statut de la route de Chancy – dont les normes d'alarme du bruit sont dépassées – est très ambigu. On nous annonce d'une part un nouveau barreau nord de 2 fois 2 voies de circulation avec 20'000 v/j et une route de Chancy dont la circulation reste identique voire augmente.

### **Primauté des documents : projet tram ou PDQ ?**

Le projet tram est, selon le Conseil d'État dans sa lettre du 20 mai à notre association, en procédure d'approbation des plans (PA) auprès de la Confédération. Or, ce projet prévoit 2 fois 2 voies de circulation (5 à la hauteur de St Mathieu) et aucun pôle multimodale selon l'enquête publique tram. Clairement un axe primaire et non un boulevard urbain

Le PDQ prévoit un pôle multimodale et un boulevard de Chancy, mais reste ambigu sur le nombre de voie de la route de Chancy.

Quel document a la primauté du droit ?

---

### D. Accessibilité des quartiers (principe directeur B1 p112)

Le texte et les illustrations de la page 113 contredisent la planche B1 p111. En effet, on annonce des quartiers sans transit Mais la planche B1 montre que des routes secondaires traversent bien St Mathieu.

### **Position de l'ASBEC**

Notre association demande que les promesses faites lors de la présentation du projet soient respectées et que le transit soit impossible à travers St Mathieu (sauf éventuellement pour les transports publics). Nous craignons fortement que cet axe ne devienne l'accès privilégié au Bureau des autos (SAN).

Les accès doivent être prévus en impasse non traversante pour la circulation motorisée, sauf bus.

---

### E. Crainte d'un phasage qui favorise outrancièrement le réseau routier (principe directeur B3 page 119)

Le document affirme : L'urbanisation et le réseau des transports publics sont des réalisations qui doivent progresser de pair dans l'objectif d'un développement territorial harmonieux.

### **Position de l'ASBEC**

Notre association redoute un autre scénario. Celui d'un retard considérable de la réalisation du Tram, le quartier se développerait alors exclusivement autour du nouveau bd des Abarois et du Service des automobiles. Cette crainte est encore renforcée par le fait que le principe de localiser emplois et logements autour du boulevard des Abarois.

Le réseau routier tel qu'il apparaît dans le PDQ est inacceptable. Le boulevard des Abarois est classé dans le réseau primaire, donc sans modération de la circulation possible. La route traversant St

Mathieu est dans le réseau secondaire. Ceci est contraire aux promesses faites que le transit ne serait pas possible à travers St Mathieu.

---

### E. Axe tangentiel reliant Bernex – Cherpines (B3 page 120)

Le Principe B3 page 120 postule qu'il est nécessaire de desservir le quartier avec une offre en transports publics performante, notamment par une ligne TP tangentielle reliant Bernex, Cherpines, et la halte CEVA "Carouge Bachet", et par un axe fort TP sur le boulevard des Abarois.

#### **Position de l'ASBEC**

Notre association redoute le plan en deux temps qui nous menace comme une épée de Damoclès : création d'une voie de circulation purement TP d'abord, puis transformation de cet axe pour la circulation routière. Ce plan en deux temps réduit à néant les efforts pour maintenir la zone de verdure et de détente entre l'Aire et le Rhône.

L'ASBEC demande qu'un engagement formel soit pris par l'État dans l'autorisation de construire de la route d'une part et dans une convention entre le Conseil d'État et la commune de Confignon.

---

### F. Villes des courtes distances (principe directeur B4 p 125)

Si nous pouvons soutenir les principes développés dans ce chapitre, nous constatons que le terme piéton - plan piéton n'est pas ou peu utilisé. La notion de mobilité douce (piétons, cyclistes, randonneurs) n'est pas suffisante car les piétons ont des besoins particuliers. Ils doivent pouvoir bénéficier de tracés propres.

#### **Position de l'ASBEC**

Notre association demande que le *plan piéton* prévu par la loi dans le cas d'un plan directeur (LaLCPR L 1 60) soit intégré au début du projet et les besoins des piétons, en particulier les usagers vulnérables tels les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite soient mieux prises en compte.

---

### G. Accessibilité de la zone d'activité (principe directeur B6 p 135)

Cette partie est trop sommairement traitée et cache un enjeu majeur du projet. L'accès de la circulation motorisée aux zones d'activités.

La problématique qui a émergé en 2009 puis en 2012, refait surface aujourd'hui. Il s'agit de l'importante génération de circulation motorisée liée aux secteurs principalement dévolus à l'emploi. Sachant qu'il était estimé que 40 % à 50 % des emplois seraient occupés par des habitants de France voisine ou du canton de Vaud, pour lesquels la desserte existante en transports collectifs n'est pas suffisamment incitative. Une réflexion avait commencé pour inverser cette tendance. Or aujourd'hui, c'est le contraire qui se produit (cf point D ci-dessus), c'est bien à une explosion de la circulation motorisée que l'on va assister.

## ASBEC

Dans l'enquête publique précédente en 2009, l'étude de mobilité indiquait que les 3 000 places de travail prévues génèrent une circulation supplémentaire de 16'000 véhicules/jour, soit 5'000'000 de véhicules bruyants et polluants par an !

C'est évidemment inacceptable.

### Propositions de l'ASBEC

Notre association demande qu'une étude d'impact sur la circulation effectuée, que 75 % des déplacements de la partie activités de Bernex-Est soient écomobiles, qu'une augmentation du transport individuel ne soit possible que pour autant qu'elle respecte les normes écologiques OPB et OPAIR (modèle bernois), qu'une centrale de mobilité soit mise en place comme pour la ZIPLO à Plan-les-Ouates.

---

## G. Stationnement

(principe directeur B5 page 129)

La problématique du stationnement risque de remettre en cause le caractère durable du projet. L'étalement des garages souterrains sous toutes les unités de voisinage nous paraît la plus mauvaise solution possible, la mise en place de silos à voitures en bordure des parcelles en lieu et place des 18 ouvrages prévus dans les pièces urbaines est une réponse à ce problème lancinant.

### Propositions de l'ASBEC

Le volet stationnement reste insuffisant, nous sommes certains qu'il conditionnera la réussite ou non du quartier durable.

#### 1. Silos à voitures

Le modèle du quartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau – plusieurs fois cités lors de la présentation – nous convient parfaitement. Le quartier Vauban comporte en effet deux silos à voitures pour 5000 habitants. Le rez-de-chaussée est occupé par des commerces. Le taux du stationnement y est 0.5 place par logement, ce qui est considéré comme beaucoup pour un écoquartier.

Selon nos organismes le taux de stationnement de Bernex-Est devrait être de 0.5 places par logement.

#### 2. Mutualisation du stationnement

Nous préconisons une mutualisation du stationnement pour le stationnement non-résident (commerces, sports, culture, visiteurs) Il ne peut pas être une simple addition des besoins particuliers et devra être modeste.

Le P + R devra y être inclus, d'autres utilisations le soir ou les fins de semaines devront être trouvées.

#### 3. Gestion du stationnement

Nous préconisons de confier la gestion, le contrôle – voire la construction – des parcs de stationnements à une entité unique, et extérieure : **la Fondation des Parkings** par exemple, avec un cahier des charges précis

---

## I. Nuisances : bruit - pollution de l'air

Il est à craindre que les normes OPB et OPAIR soient dépassées avec un coût humain et financier important. [Voir sur notre site l'EIS Etude d'impact sur la santé de 2012](#) de l'Université de Genève , pour projet plus petit

### **Position de l'ASBEC**

Nous demandons que le respect des normes OPB et OPAIR le critère prépondérant quant à la charge de circulation admise dans le secteur.

---

## J. Participation

Principe de mise en oeuvre M01 p179

L'ASBEC salue la volonté du Département de communiquer sur ce projet et : séances publiques, tables rondes et rencontres informelles. Cette notion est d'ailleurs l'un des fondements de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire qui prévoit expressément la participation. Cf [art 4 LAT](#)

### **Proposition de l'ASBEC**

Nous proposons de poursuivre et d'intensifier la concertation avec la participation de la société civile au groupe de suivi sur le modèle du PAV. [Voir sur notre site la lettre du Conseil d'État de 2005](#) qui proposait un groupe de suivi avec la société civile.

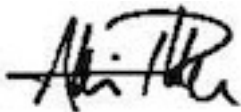
## **CONCLUSION**

L'ASBEC est favorable à un développement maîtrisé du secteur de Bernex-Est et à la construction de logements. Toutefois, le projet de PDQ présente encore de trop nombreuses lacunes pour que nous puissions l'agréer, en l'état.

Le projet encore et toujours favorise outrageusement les déplacements motorisés, une correction devra être apportée. En particulier dans la partie activité du projet.

Le futur boulevard des Abarois réduit devra marquer la partie nord du projet, sauf pour des activités le long de l'autoroute.

En souhaitant bonne réception de ce document, nous vous adressons, Madame, Monsieur nos meilleurs messages.



|                                  |                                    |
|----------------------------------|------------------------------------|
| <b>Alain Rouiller, président</b> | <b>Eric Baier, vice, président</b> |
|----------------------------------|------------------------------------|