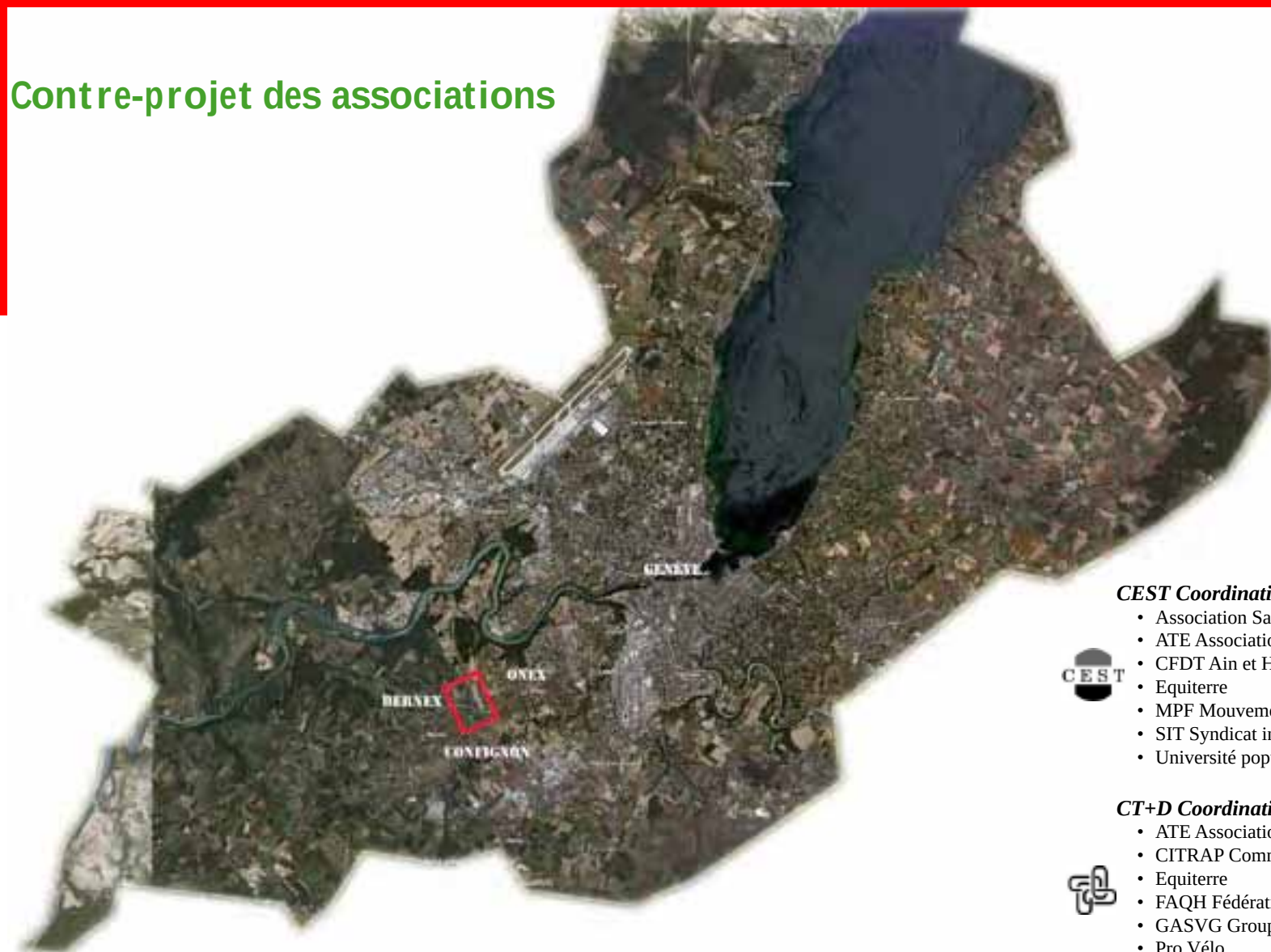


Bernex - Est: ... vers l'écomobilité

Contre-projet des associations



CEST Coordination économique et sociale transfrontalière



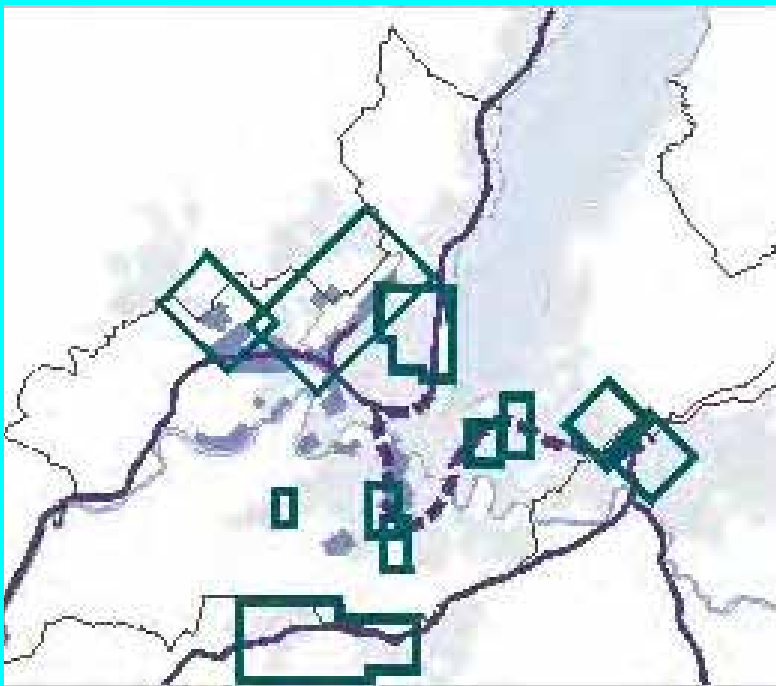
- Association Savoie – Mont Blanc (économie et solidarité)
- ATE Association Transports et Environnement
- CFDT Ain et Haute Savoie
- Equiterre
- MPF Mouvement populaire des familles
- SIT Syndicat interprofessionnel des travailleurs/euses
- Université populaire de Savoie

CT+D Coordination Transports + Déplacements



- ATE Association Transports et Environnement
- CITRAP Communauté d'intérêts pour les transports publics
- Equiterre
- FAQH Fédération des associations de quartiers
- GASVG Group. des assoc. de sauvegarde des villages genevois
- Pro Vélo
- UGP Union genevoise des piétons
- WWF Fonds mondial pour la nature

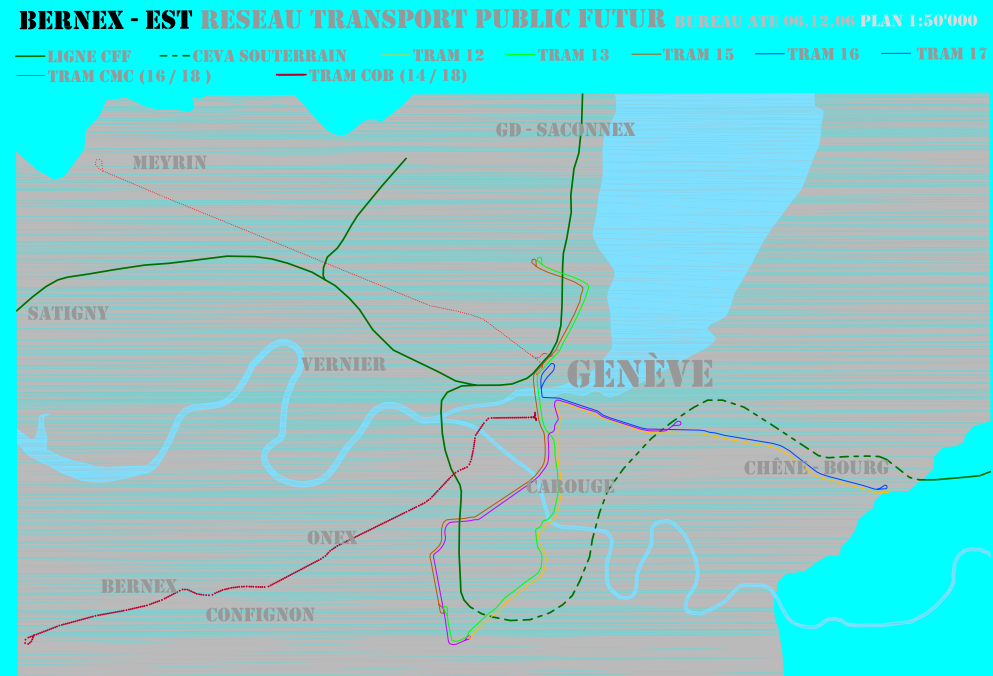
ASBE Association pour la Sauvegarde de Bernex et Environs



11 Plans d'Amenagement Concerté (PAC) définis par le plan directeur cantonal genevois

Le réseau des transports publics sur rail, en cours de construction:

- CEVA
- TCOB Cornavin-Onex-Bernex
- TCMC Cornavin-Meyrin-Cern
- + Trams existants



Le développement durable:

L'enjeu d'une société moderne est sa complexité. À un niveau très élevé, il faut gérer le déplacement, la production et la consommation et la qualité de vie d'un grand nombre de personnes. On parle de la prospérité non seulement économique mais aussi sociale et écologique. Cette difficulté s'intensifie dans les pôles de vie, les villes, en particulier dans leurs périphéries.

À la recherche de réponses efficaces aux questions de la mobilité, de l'échange de biens, il y a quelques règles de base à connaître :

- éviter une action est la meilleure manière d'économiser, - le partage d'infrastructures prime sur l'utilisation individuelle

Genève - ouest:

La mobilité: Le canton de Genève fait de grands efforts pour améliorer le réseau de transports publics, y compris avec le projet d'agglomération franco-valdo-genevois. C'est grâce à ces efforts que l'on pourra diminuer les transports individuels, décharger les rues et augmenter la qualité de vie. **Genève – Ouest** doit participer à cet effort, le projet de Tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) s'inscrit dans cette logique. Il s'agit donc d'axer le développement urbain sur cet atout.

Le rapport logement – emplois: Le canton de Genève et la région souffrent d'une lourde pénurie de logement et d'un taux de chômage relativement élevé. La création d'emplois doit absolument être pensée en tenant compte de ces deux paramètres. Plus les emplois correspondent à des logements proches, meilleure sera la qualité de vie grâce à la réduction des déplacements inutiles.

La périphérisation: La voiture individuelle et le développement des autoroutes permettent des trajets pendulaire de plus en plus long pour se rendre au travail, avec un temps de déplacement constant. Mais ce développement à sens unique à un coût : la baisse du niveau de la qualité de vie.

Plus les gens habitent et travaillent loin, plus ils sont susceptibles d'aller faire leurs achats en périphérie transformant les lieux de résidence en « cité-dortoirs ». y ré-installer une vie de quartier agréable est alors difficile et coûteux.

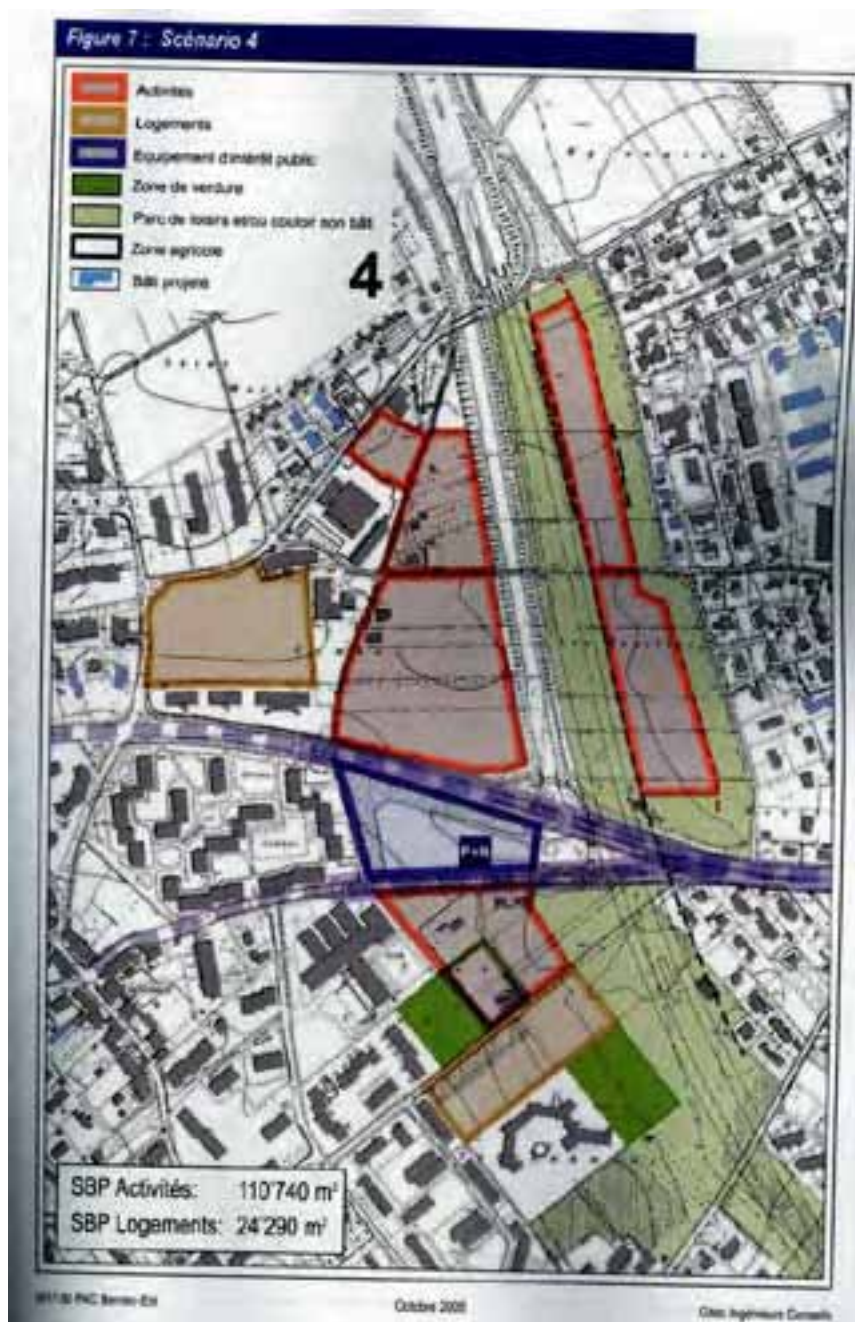
Grille d'analyse développement durable



CEST (Coordination économique et sociale transfrontalière)

3'000 emplois et 250 logements à Bernex-Est - Grille d'analyse pour un développement durable

IMPACT ECONOMIQUE	IMPACT ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SOCIAL	IMPACT ADMINISTRATIF
Création de 3'000 emplois - Haute technologie - Provenance hors région genevoise - Quel impact sur le chômage ? Fiscalité - Dégrèvements pour les sociétés - Accords fiscaux sur la taxation des employés et des cadres - Logement canton de Vaud et France voisine ? Pérennité de l'implantation des entreprises Garanties ? Types d'activités des nouvelles entreprises - Tertiaire (bureaux, sièges sociaux) - Endogène – exogène ? Activités induites - Entretien des bâtiments et des zones de circulation et de stationnement - Sécurité - Restauration	Augmentation de la circulation Répartition entre les modes de transport Accès prévus sur l'autoroute ! Zones de stationnement des véhicules Nuisances dues au trafic (bruit, pollution) 16'000 mouvements véhicules/jour + de 5'000'000 de mouvements/an (taux VP 85% TC 15%) 40% frontaliers - route de Chancy / croissée de Confignon saturées - normes OPB dépassées - normes OPAIR dépassées Nuisances dues au type d'activité des entreprises Impact sur la zone agricole Consommation d'énergie Gestion des déchets Eaux usées Eaux pluviales (zones étanches) Durabilité des aménagements et des activités	Impact sur le logement - Types de logements : villas individuelles - Localisation des logements France, Vaud ? Impact sur les déplacements (entre lieu de travail et domicile) - Trafic routier (région frontalière, routes express 2x2 voies, autoroute Genève/Lausanne, autoroute de contournement, etc.) - Transports publics (bus, tram, train, avion) - mobilité douce Types de contrats de travail - Contrats à durée indéterminée (CDI) - Contrats à durée déterminée (CDD) - Emplois saisonniers - Présence des familles ? Services publics Services sociaux Commerces, restaurant : ??	3'000 emplois ⇒ combien d'habitants ? Adaptation des services publics et des aménagements: - Ecoles, crèches - Routes - Assainissement - Fourniture eau, gaz, électricité - Télécommunications, fibres optiques - Stationnement des véhicules - Administration - Services sanitaires (hôpitaux) - Service du feu - Sécurité, police locale Personnel attaché à ces services Postes de fonctionnaires à créer pour répondre aux besoins Estimation du coût pour les collectivités Répartition des nouvelles charges entre les collectivités



Le scénario 4 retenu par le groupe de pilotage État - communes n'est pas réalisable en l'état. Le Canton l'a bloqué et lancé une nouvelle étude



Charges de circulation supplémentaires générées par le projet du Pac de Bernex-est, tel qu'il a été retenu par le groupe de pilotage État-communes.

16'000 voiture supplémentaires par jour ou 5 millions par an !

(2,5 fois le CCLP (centre commercial de La Praille).

85% en voitures - 15% en transports publics !

Proposition: renforcement des transports publics:TCOB (trams 14 / 18 remplacent les bus 19 et 2) avec un nouveau terminus et un P + R à l'ouest de Bernex; **ET** prolongement du bus 20 de Cressy (un bus sur deux) au terminus du TCOB via la rue du village



Mobilité

- Le développement actuel à Genève

-> Le canton de Genève fait beaucoup d'efforts pour le développement de son réseau de transports publics. Bernex sera relié par les trams 14 et 18.

-> Pour une gestion efficace de l'espace urbain et pour valoriser et rentabiliser ces efforts, il faut axer le développement sur les transports publics

- La desserte par transports publics

-> Un nouveau P + R, proposé à l'ouest de Bernex, pour accueillir les pendulaires de la Champagne et de la Haute Savoie.

-> Le TCOB desservira l'entrée ouest de Bernex avec un interchange régional et P+R de 500 places
-> Les prolongements du bus 20 à Bernex et du bus S à Lully améliorent la desserte du centre de Bernex et de Confignon

- Le projet officiel

-> le projet pour le PAC de Bernex - Est retenu à ce jour prévoit jusqu'à 16'000 voitures de plus par jour. Déplacements prévus: 85% en véhicules individuels et seulement 15% en transports publics !

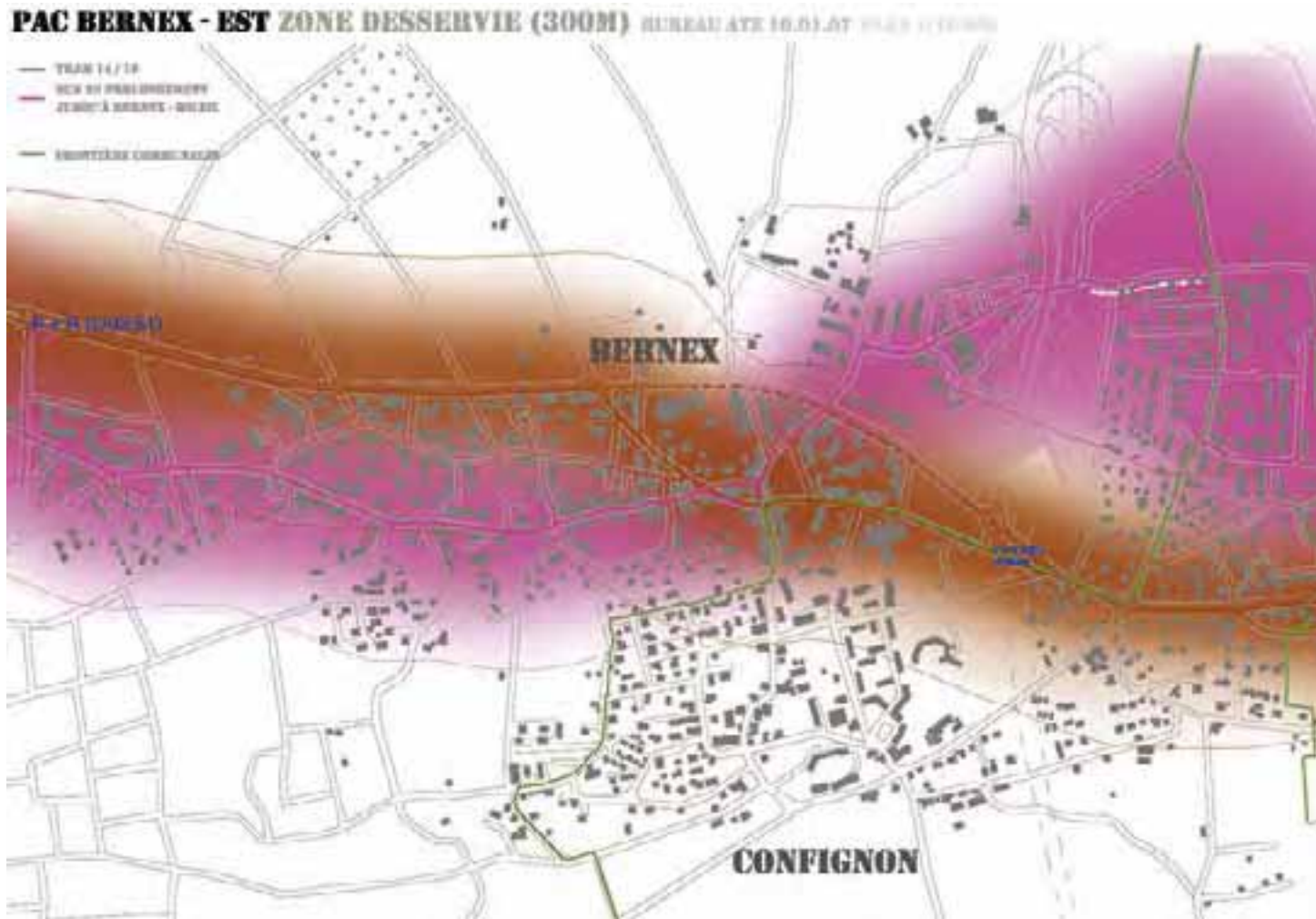
-> Le Pac de Bernex - Est doit être basé sur les nouvelles lignes de tram et non sur l'accès autoroutier.
Déplacements souhaités: 3/4 en transports publics et 1/4 en véhicules individuels.

- Les normes environnementales

-> le niveau du bruit routier est déjà dépassé aujourd'hui (normes OP Bruit), avec obligation d'assainir.

-> il ne faut augmenter le transport individuel que pour autant qu'il respecte les normes écologiques OPB et OPAIR

Mobilité (2)



TCOB (trams 14 et 18) combiné avec la prolongation du **bus 20** : desserte maximale de Cressy, St Mathieu, Bernex et nord de Confignon

PS: Le sud de Confignon sera desservi par la ligne S (Lully - Satigny) qui remplacerait la ligne L (proposition TPG)

Mobilité sécurité

Les associations proposent que les diverses localités de Bernex-Confignon soient mise en zones 30 km/h, ponctuellement à 20 km/h (zone de rencontre)





Éco-village BedZED à Londres
(Bedington Zero Emission Development)



Éco-quartier
"Quartier Vauban" à
Fribourg-en-Brisgau

Proposition d'implantation
d'éco-quartiers en lien avec
les transports publics



Logement

- Logements - emplois	-> à Genève il existe une pénurie de logement importante. La proximité de lieu de travail et du lieu d'habitat évite les déplacements inutiles, et le surcroît de pollution qui leurs sont liés.	-> Jusqu'à 600 logements sur des parcelles le long du TCOB, à Bernex-Soleil (terminus du TCOB) et à St Mathieu. Des coopératives, du locatif et des PPE en lien avec les emplois créés
- Transports publics / individuels	-> Bernex sera bien desservi par les trams 14 / 18 et par le prolongement du Bus 20, sans compter les bus régionaux K,L et S.	-> Les logements doivent se trouver à proximité des transports publics
- Ville - campagne	-> Bernex se trouve entre ville et campagne et bénéficie des deux atouts.	-> Cet avantage facilite le développement des éco-quartiers (voir page suivante)
- Qualité de vie au lieu de vie (habitat)	-> Développer et appliquer des concepts de construction et de gestion écologique	-> Espaces verts -> Commerces de proximité -> Mobilité douce
- Stationnement	-> Développer l'écobilité	-> le nombre de places de stationnement doit être fixé à 0.5 par appartement. Garages collectifs de surface

Logement (2)

éco-quartiers (document WWF)

Ces quartiers varient de 1,7 à 200 hectares, situés généralement sur des sites en régénération urbaine (anciennes friches industrielles, portuaires ou militaires)

Ce sont de grands projets urbains structurants denses qui incluent des mixités d'usage et de fonction (habitat, loisirs, services, bureaux..)

La conception urbaine environnementale durable s'appuie sur des notions de ville « courtes distances » ou ville « compacte ». Densité élevée, mixité d'usages et de fonctions en lien avec l'accessibilité et la reconnaissance de la rue comme élément structurant et d'animation. Cela suppose une utilisation efficace du sol, un équilibre entre logement, emploi, services et la promotion de la mobilité intermodale et la réduction drastique du trafic automobile au profit des déplacements doux et en transports collectifs.

Un écosystème social qui assimile différentes catégories d'individus, de mode de vie, d'activités et de cultures. Le quartier doit offrir des services et des infrastructures de base accessibles à tous et doit pouvoir s'adapter à des contraintes sociales en perpétuelle mutation.

L'aménagement durable des quartiers se traduit par la mise en œuvre de technologies innovantes dans le domaine environnemental qui entraîne le développement de nouvelles filières économiques.

Bilan des expériences

La planification

Doit intégrer au tout début du processus

- les infrastructures, les transports en commun et les services
- l'organisation de l'espace

L'aménagement

Dès le début il existe une forte implication des collectivités

Démonstration et exemplarité

Il y a une volonté affichée d'exemplarité, de créer un modèle à reproduire

Les villes utilisent ces opérations comme vitrine de leur savoir-faire en aménagement

Les entreprises utilisent ces opérations comme vitrine de leur savoir-faire, et d'innovation



Dix principes

- Zéro CO2
- Zéro déchet
- Mobilité durable
- Matériaux locaux et durables
- Alimentation durable et locale
- Eau durable
- Milieux naturels
- Culture et patrimoine
- Éthique et commerce équitable
- Santé et bonheur

Participation des différents acteurs

Une caractéristique de ce quartier est sans conteste la diversité et le niveau d'implication des acteurs privés et publics, dont l'engagement a fortement contribué à faire émerger les projets : ville, services municipaux, associations de quartiers, associations de défense de l'environnement, architectes, bureaux d'études. Consultants spécialisés, instituts de recherche, promoteurs, gestionnaires, des réseaux, etc...

L'information, la sensibilisation et la communication

L'information et la sensibilisation des différents acteurs sont également indispensables pour la réussite de ces aménagements urbains. Des lieux d'échange, de diffusion de l'information sur les différentes thématiques ont été mis en place dès le début du projet.

Cette information doit être soignée et destinée au grand public, aux enfants, aux étudiants, aux divers milieux professionnels et associatifs. (débat, affiches, site internet, concertation publique)

Recherche de biodiversité

Implique une planification de la réalisation de trames vertes, la création de biotopes, de corridors biologiques, voir de sanctuaires d'espaces non bâtis à la frange des quartiers, sous forme de bois, prairies, mais aussi une végétalisation intense en pied de bâtiments ou sur les toits.

L'eau

est le plus souvent gérée à ciel ouvert, système de cuvette, tranchées filtrantes, rigoles, caniveaux pavés, ou zone de rétention, bassins d'orages végétalisés, étang, canaux, au sein du quartier,

Les déchets

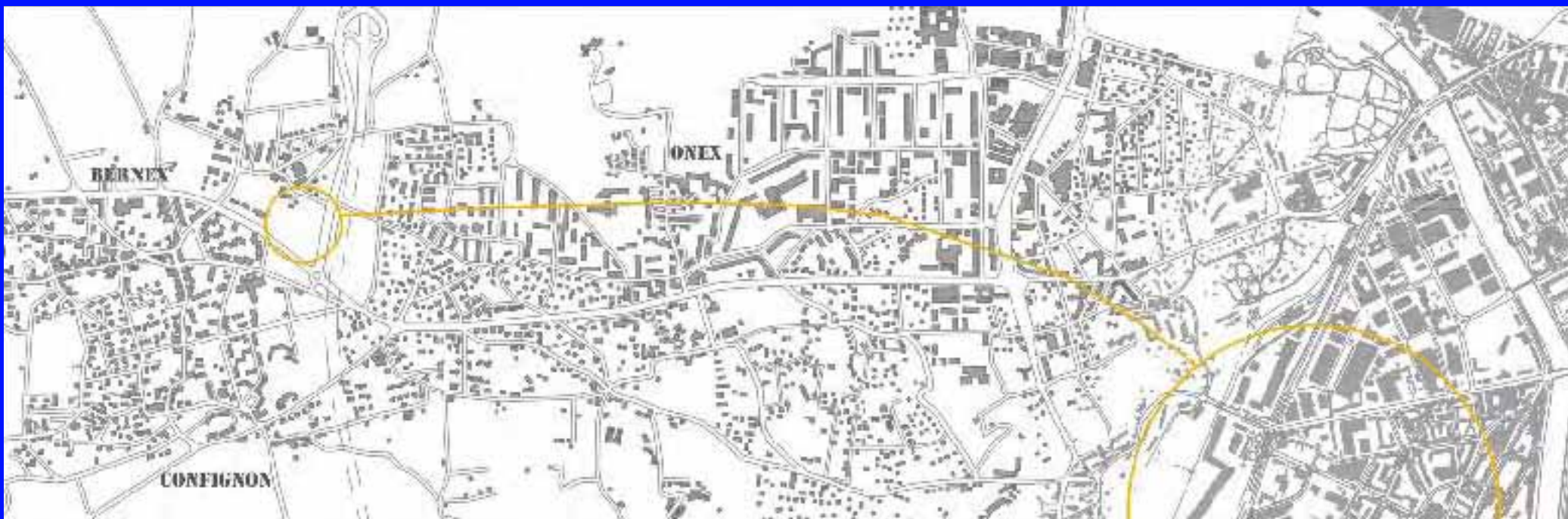
sont amenés jusqu'à un terminal par des conduites souterraines à partir de points de collecte sélective situés dans les immeubles ou dans les parties communes extérieures pour éviter la rotation des camions-bennes dans le quartier.

Recommandations

La raréfaction du foncier devrait permettre aux collectivités, propriétaires des terrains et aux aménageurs de fixer des exigences élevées.

Toutes les actions menées dans ces quartiers sont facilement transférables à condition que la planification des transports, des équipements et des services se fasse au démarrage du projet





Activités

- quel est l'impact sur le chômage ?

-> Le profil des chômeurs de Genève et de la région ne correspond pas aux emplois offerts par la «haute technologie exogène»

-> favoriser la création d'emplois endogènes pour éviter un afflu de travailleurs de l'extérieur de la région et les pressions subséquentes sur le logement

- quelle mobilité ?

-> Un projet basé sur la route nuit au développement du tram ET n'est pas autorisable, car les normes environnementales sont dépassées

-> Des emplois générés par des PME (développement endogène) correspondent plus aux logements de proximité.

- Synergie avec La Praille – Acacias

-> Envisager le déplacement de certaines PME de la zone Praille – Acacias vers Bernex – Est pour faciliter la construction de logement et d'activités nécessitant un accès ferroviaire.

-> densifier en priorité la zone La Praille -Acacias proche des TC (CEVA - trams) et du centre-ville

- Centre cantonal de police

-> Incompatible avec le PAC de Bernex-Est

-> attendre la décision de la Police

- Commerces de proximité

-> Risque de périphérisation de Bernex et Confignon et de Cressy

-> Petit centre commercial sur le model de Satigny sur le périmètre du Pac de Bernex - Est



Plan directeur de la Commune de Confignon, approuvé par le Conseil d'État.

“Couloir biologique” à maintenir et à valoriser.



Environnement

- Couloir biologique

-> Comme l'être humain les animaux eux aussi doivent se déplacer.*
-> Pour la reproduction, le mélange entre différents groupes est importante pour le brassage de gènes.*

-> Un couloir biologique le plus large possible pour relier le Rhône, le plateau des Evaux avec la plaine de l'Aire entre Confignon et Plans - les - ouates est nécessaire.

- Autoroute de contournement

-> les Autorités cantonales avaient promis de garder une césure entre l'agglomération, l'autoroute et les villages avoisinants

-> Cette promesse doit être tenue !

- Qualité de vie

-> L'espace vert est un élément important pour la régénération psychologique et physique des habitants

-> Un couloir biologique peut être utilisé par les piétons et les cyclistes. Mais aussi sa présence visuelle contribue à la qualité du paysage.

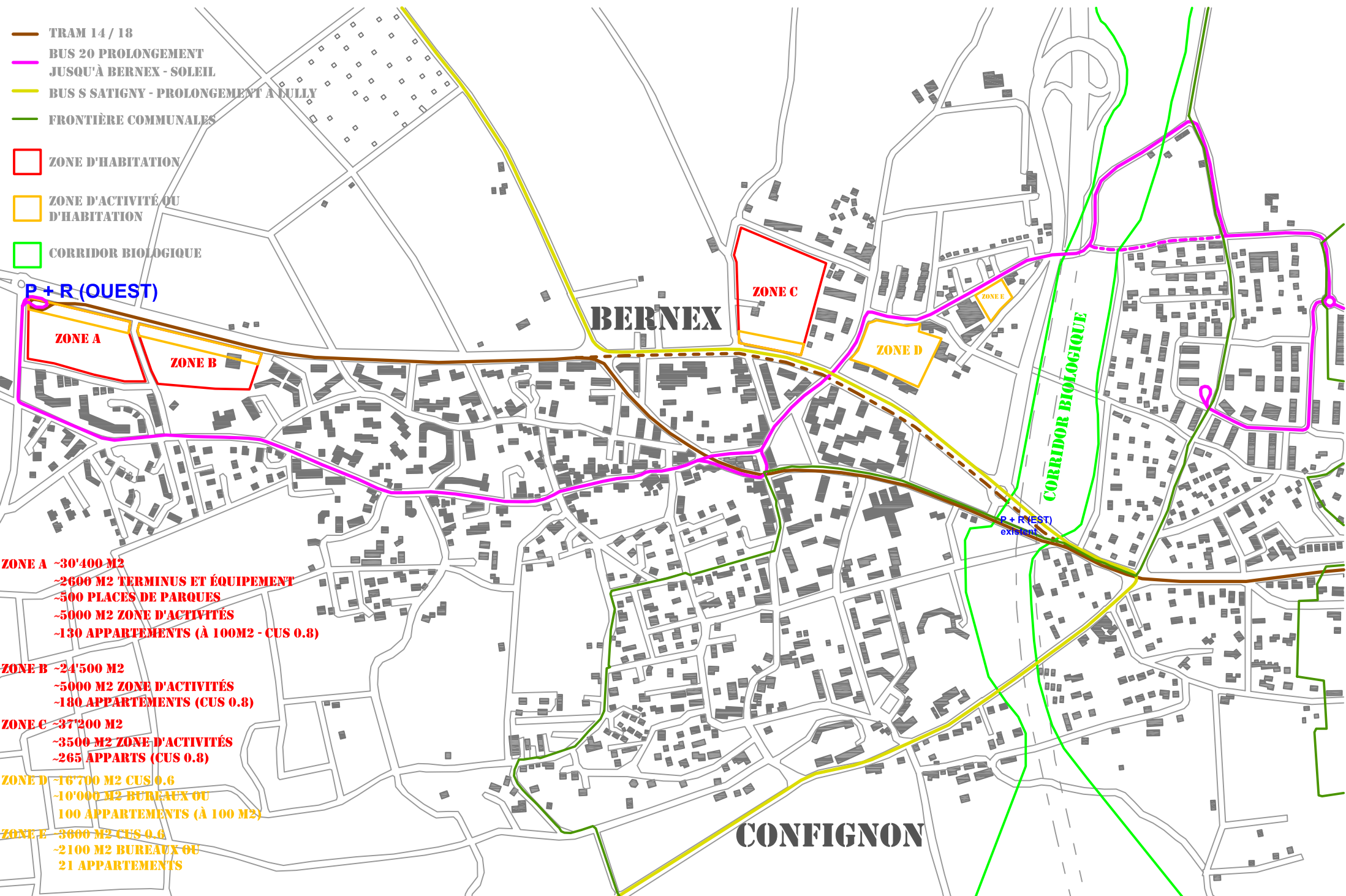
- Le plan directeur communal de Confignon

-> La commune de Confignon insiste sur l'importance du couloir biologique et suggère à la commune de Bernex, de maintenir l'espace vert entre Cressy et St.Mathieu. Cette volonté du plan directeur communal a été approuvée par le Canton.

-> le plan directeur cantonal prévoit également une césure

PAC BERNEX - EST PLAN DE SYNTHÈSE

BUREAU ATE 10.01.07 PLAN 1:10'000



Synthèse des demandes

Projet alternatif des associations

Mobilité:

- Prolonger le TCOB à l'ouest de Bernex
- Prolonger le bus 20 par la rue du village (un bus sur deux)
- Localiser le P+R et l'interchange régional à l'ouest, et maintien du P+R actuel 80 pl à l'est
- Introduire le 30 respectivement le 20 km/h dans toutes les zones habitées
- Favoriser la mobilité douce

Environnement:

- Préserver et valoriser le couloir biologique
- Respect des normes environnementales OPB et OPair
- Assainir le bruit routier (route de Chancy et routes communales)

Logements:

- Logements liés au tram (600 dans le projet des associations)
- Éco-quartiers
- Limiter le stationnement à 0.5 par logement

Activités

- Renoncer à des emplois **exogènes**
- Activités - environs 400 à 500 emplois liés au logement - en front des habitations (mixité - protection du bruit)
- Accessibilité: 3/4 en transports en commun et 1/4 transports individuels
- Favoriser les PME (développement **endogène**)
- Envisager un "échange " avec La Praille - Acacias

Information - concertation

- Le Canton et les communes **doivent** informer sur ce projet ET concerter les groupes intéressés

Mise en place du pac de Bernex-Est

- Développer en priorité les zones d'activité reliées au TC, telle Praille-Acacias, ET - le moment venu - dimensionner le PAC de Bernex-Est en fonction de la charge environnemental acceptable