

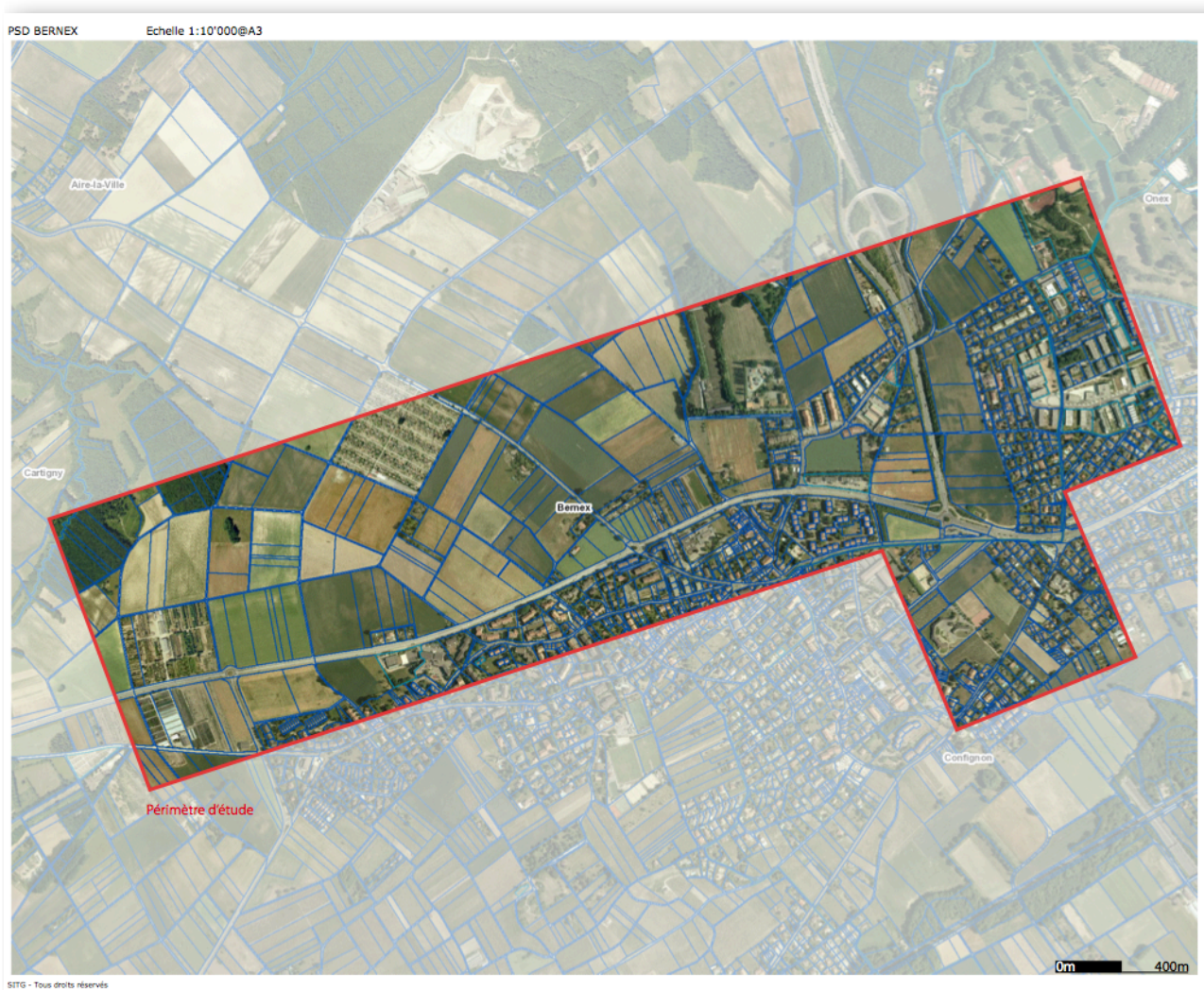


ASBEC

PSD de Bernex

Table ronde du 29 mai 2012

Prise de position



Préambule

Suite la séance de concertation du 29 mai 2012, L'ASBEC, la CEST et le CLE accueillent – en l'état – défavorablement le projet du PSD de Bernex.

Nos associations ont déjà eu l'occasion – ensemble ou séparément – de s'exprimer sur divers objets dans la région.

- PAC de Bernex-Est : [contre-projet des associations](#), 2007
- Tables rondes du PACA de Bernex-Nord du 4 avril 2009
- PAC Bernex-Est : [enquête publique No 1649 du 6 juin 2009](#)
- TCOB : [enquêtes publiques](#) du 2008, 2009, 2010 et 2011

Contexte

Le projet – 5700 logement et 5700 postes de travail – est très important. Cela correspond à 17 à 20'000 habitants et travailleurs, dont environ 3'000 frontaliers.

La nouvelle ville de Bernex – Confignon (environ 32'000 habitants) correspond à une ville de la taille de Neuchâtel ou Sion, le double de Martigny ou Monthey, mais sans les infrastructures ni les équipements.

Le PAC de Bernex-Est et le PACA de Bernex Nord ont été fusionnés, cela répond à notre demande de 2009. Taux d'occupation au sol prévu 1.5, comme Carouge (7500 hab/km2).

1. Aménagement du territoire : extension inacceptable

Curieusement, le plan directeur cantonal de 2001 – en force – aurait été amendé en 2010 – sans débat démocratique et sans consulter la commission d'aménagement du territoire CAT – pour pouvoir autoriser ce développement.

Le projet Genève 2030 ayant été retiré par le conseiller d'État François Longchamp devant l'opposition des communes, le projet n'a pour l'instant aucune base légale !

Il faut remarquer que le déclassement de la zone agricole prévu dans le PDCan GE 2030 portait sur une superficie totale – déjà extrêmement importante – d'environ 120 ha.

L'empiètement sur la zone agricole présenté le 29 mai porte sur une superficie de 150 ha. (3x les Cherpines). Trop c'est trop.



Légende: en orange extension du PSD de Bernex par rapport au plan-guide du Projet d'agglomération et du projet de plan directeur cantonal Genève 2030.

En rouge : prolongation du barreau nord

Les associations demandent de scinder le projet en plusieurs phases étendues dans le temps. La première phase doit s'inscrire dans un périmètre de 300m (loi sur les TPG) dans l'axe du tram.

Rapport final du Collège PACA Bernex

Nous constatons que les recommandations du rapport No 30-04 du 27 mai 2009 concernant les PACA de Bernex et Saint-Julien - Plaine de l'Aire n'ont souvent pas été suivies !

2. Concertation

Nous saluons le début de la concertation en demandant que ce ne soit pas une intervention unique, sans suivi. Nous relevons que les propositions et discussions sur le PAC de Bernex-Est s'étaient faites en secret !

Logement - emploi

3. Un logement = un emploi

Notre demande de 2009 a été satisfaite

1. Propriété foncière

Pour obtenir 50% de logements subventionnés, il y a lieu d'activer la politique d'acquisition de terrains par préemption des autorités publiques cantonales et communales, et donc d'exercer les droits de préemption prévus par la loi.

Rappelons la loi LUP art 4 du 24 mai 2007 qui affecte à un fonds mettant à disposition de l'État Fr 35 millions de francs par an pour ce faire.

2. Coopératives

Le système coopératif à but non lucratif devra être privilégié

3. Silo à voitures

La mise en place de silo à voiture collectif, sur le modèle de l'écoquartier de Vauban permettrait de découpler la notion de stationnement du logement lui-même. En effet, aujourd'hui, les ménages sans voiture (1/3 en ville de Genève et 20% dans la canton) «subventionnent» les ménages avec voiture. A cela, s'ajoute bien sûr la gestion plus écologique de la mobilité. L'habitant qui choisi de se déplacer en voiture doit fournir un effort et marcher jusqu'au silo collectif. Le vélo, par contre est devant sa porte.

Les associations proposent de déconnecter le logement du stationnement pour réduire les coûts du logement.

4. Emploi

Nos associations rappellent les exigences que les emplois créés soient diversifiés en termes de secteurs et de niveaux de qualification, qui intègrent artisanat et industrie locaux, socialement et durablement utiles. Ils doivent pouvoir correspondre aux besoins des demandeurs d'emploi, notamment de longue durée. Il s'agit également d'intégrer les services et équipements publics et parapublics de proximité nécessaires (écoles, parascolaire, crèches, culture, santé, social, locaux associatifs), à la fois créateurs d'emplois et favorisant la qualité de vie et la lutte contre la précarité.

Les associations demandent une diversification des emplois, et que les activités devront, dans la mesure du possible, se situer le long des axes routiers pour servir de «barrière» contre le bruit.

Mobilité

Si l'intégration paysagère est intéressante **la partie mobilité est très décevante**. Il s'agira en effet d'un projet axé sur l'automobile avec la création d'un nouvel axe routier, "le barreau nord" avec 30'000 v/j.

5. Un projet essentiellement routier

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 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 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 (SAN) et un campus universitaire.

Risque de rejet

Les associations attirent l'attention des autorités du Grand Genève sur le choix d'un projet de développement «tout à la voiture» qui risque de mettre en péril le PSD de Bernex, et donc la nécessaire construction de logements. Rejet occasionné non pas par les associations, les riverains ou les communes mais par un volet «mobilité» non maîtrisé.

6. Modèle bernois

Le modèle bernois en matière routière se décompose en 5 objectifs

- A. Planification participative
- B. Cohabitation des usagers et des modes de transports
- C. Charge de trafic supportable pour l'environnement
- D. Réduction des émissions nocives, notamment gaz à effet de serre
- E. Évaluation du projet



L'application de ce modèle signifie que l'Autorité fixe des objectifs en matière de cohabitation et de respect des normes environnementales. Le point 3 ci-dessus est important à et égard, il prévoit la «*limitation du volume tolérable du trafic en fonction de la capacité admissible limitée par l'environnement (bruit, pollution, etc)*» Un nouvel aménagement routier ne doit en effet pas occasionner plus de pollution que l'état actuel, si possible moins. ON limitera donc le nombre de véhicules, si nécessaire.

L'objectif n'est pas donc pas que technique mais aussi politique !

Les exemples ne manquent pas dans la banlieue de Berne.

Ci-contre la Schwarzenburgstrasse à Köniz (axe principal avec 20'000 v/j)

7. Rappel de la position de l'ASBEC

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.

8. Répartition modale

La DGM imagine un rapport 50 / 50 soit 50% en voiture et 50 % en TC, à pied et à vélo.

Cela ferait donc 10'000 écomobiles et 10'000 en voiture - moto.

Sachant que les 10'000 utilisent leur véhicule en moyenne 3 fois par jour (selon la DGM) cela fait 30'000 mouvements journaliers supplémentaires ou 10'000'000 par année. Sans compter le transit.

Nous préconisons un rapport $\frac{2}{3}$ - $\frac{1}{3}$ pour les déplacements, c'est à dire $\frac{2}{3}$ des déplacements écomobiles et un tiers circulation motorisée (autos - motos).

9. Desserte transports publics

Une grande partie du nouveau quartier sera hors de la zone des 300m d'un arrêt tram et nécessite donc la mise en place d'un réseau de bus.

L'argument selon lequel c'est la venue du tram qui impose le projet devient donc fallacieux.

Bus tangentiel (liaison nord-sud)

Le tram ne suffira pas à desservir cette nouvelle ville.

L'idée du liaison tangentielle a été présentée le 29 mai. Nos organismes réclament en effet depuis des années la création d'une vraie ligne tangentielle ou de grande-ceinture : St Julien - Cherpines - Bernex - Satigny - Aéroport. Les Cherpines et Bernex-Nord pourraient servir de point d'ancrage pour cette ligne.

Accessoirement, elle servirait de liaison locale entre la Plaine de l'Aire et le «plateau» de Bernex.

10. Mobilité douce MD

Le projet prend bien en compte la MD, toutefois, les axes routiers, et l'axe tram, sont de véritables coupures – barrières architecturales – qui vont rendre le passage d'une zone à l'autre périlleux et peu attractif.

L'objectif annoncé de "recoudre" l'ancien village et le nouveau quartier n'est de loin pas atteint.

Voie verte

La «voie verte», un des acquis du PACA de Bernex semble avoir disparu

11. Espace-rue (demande 2011)

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.

12. Route de Aire-la-Ville (demande 2011)

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 est exagéré. Voir aussi le point nature ci-dessous

13. Passage inférieur Croisée de Confignon (demande 2011)

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

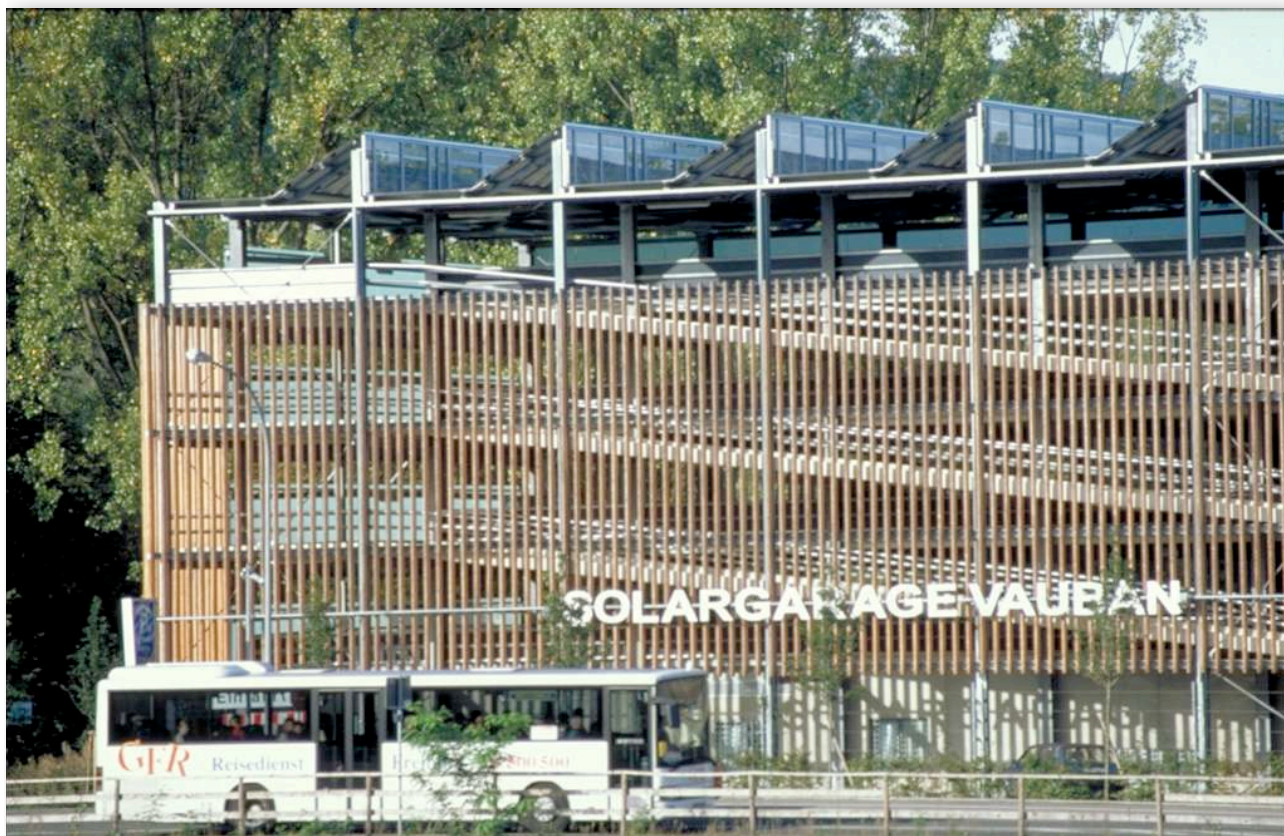
Les associations soutiennent la commune de Confignon dans cette démarche, le passage inférieur de la route de Chancy est indispensable pour relier les habitants piétons et cyclistes de la commune de Confignon.

La situation actuelle chaotique à la Croisée de Confignon et au terminus provisoire du TCOB le démontre chaque jour.

14. Stationnement

Les associations préconisent une limitation du nombre places de stationnement.

Nous demandons la mise en place de silos à voitures en bordure des parcelles et des ouvrages dans les pièces urbaines. La maîtrise du volet stationnement conditionnera la réussite du projet.



L'un des deux silos à voiture solaires (Solargarage) et centre d'autopartage de l'écoquartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau (5'000 habitants). Au rez supermarché

4. 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-chaussé 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-Nord devra être de 0.5 places par logement.

5. **Mutuellisation du stationnement**

Nous préconisons une mutuellisation 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. Un petit P+R devra y être inclus sur le modèle de Balaxert et d'Ikea

6. **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.

Environnement - énergie

15. Énergie

Lors de la présentation l'aspect énergie n'a pas été traité. **Nous préconisons la société 2000 watts et la récupération de chaleur des Cheneviers.**



De plus, nous préconisons de veiller à

- **Une prise en compte plus importante du solaire passif**
- **La végétalisation des toits, sans remettre en cause les structures photo-voltaïques prévues**
- **Les constructions neuves devront bénéficier des standards de hautes performances énergétiques.**

16. Bruit - pollution (demande de 2009 et 2011)

Nous sommes surpris de ne pas voir de mesures anti-bruit dans le projet, pourtant **les normes de bruit OPBruit sont déjà dépassées dans ce secteur le long de la route de Chancy, aucune construction de logements n'est donc potentiellement autorisable sans un assainissement préalable**

La CEST et l'ASBEC demandent en conséquence

- que l'ordonnance fédérale soit appliquée et le bruit routier assaini au préalable, la situation devenant invivable pour les habitants de Bernex-en-Combes, notamment.
- que des activités soient prévues en front de route de Chancy afin de protéger les habitations.

17. Jardins familiaux

Concernant les jardins familiaux, il s'agit dans toute la mesure du possible de les maintenir, par l'importance qu'ils remplissent pour une population aux moyens modestes, composée principalement d'ouvriers et d'employés, en améliorant leur qualité de vie et en remplissant une fonction socialement protectrice (cf. [étude de la HETS de février 2011](#)). S'ils ne pouvaient être maintenus, il s'agit impérativement de prévoir leur transfert pour les familles concernées, avec des surfaces agrandies pour accueillir de nouveaux jardins répondant aux besoins de la nouvelle population.

Nature

Lors de la présentation du volet environnement, les seuls sujets abordés ont été:

- I) l'espace agricole,
- II) la gestion des eaux
- III) les futurs parcs et promenades.

A aucun moment, il n'a été question d'aborder d'une part, la diversité faunistique et floristique du PSD et d'autre part, les milieux adjacents, milieux qui sont soit, des zones de bois et forêts, inscrites dans [l'inventaire des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale \(OBat\)](#), soit, des réserves naturelles en cours de validation. Leur identification (sur la base d'une cartographie claire et détaillée) ainsi que leur prise en compte dans les documents de travail, auraient permis d'apporter des éléments pertinents pour alimenter le volet environnement - nature et proposer des mesures concrètes permettant de répondre à l'ensemble des enjeux environnementaux du PSD.

De plus, le développement de ce nouveau quartier ainsi que le doublement de la route d'Aire-la-Ville (en partie hors périmètre) va induire une augmentation du trafic motorisé et par conséquent diminuer, voire **rompre totalement, la fonctionnalité du [corridor biologique](#)** assurant les déplacements de la faune entre les Bois de Saint-Victor et le Bois de Chatillon.

Les associations demandent que des mesures soient prises pour garantir durablement une connexion biologique fonctionnelle de part et d'autre de la route d'Aire-la-Ville.

Nous reprenons ici certaines [demandes faites pour les Cherpines](#) qui s'appliquent aussi au PSD de Bernex.

19. Nature

• Forêts

Les forêts côté Jura doivent être préservées. Les espaces de délasséments devront être suffisamment attractifs pour limiter la pression sur la forêt, les espaces naturels et les champs agricoles.

• Noues

Nous sommes favorables à la mise en place de [noues](#) pour récolter les eaux pluviales.

• Plantage

Nous sommes favorables à la mise en place des [plantages](#).

• Sol

• Limiter au maximum l'imperméabilisation du sol (sur l'ensemble du projet).

• Nature en ville

Appliquer les principes de la "*nature en ville*" sur l'ensemble du projet, y compris dans la zone d'activité. Exemple: utilisation essences indigènes (pour les plantes), toiture végétalisée, petits habitats faune etc.

16. Césure - zone de verdure, sans construction (demande de 2009 reformulée)

Les associations demandent la création de la césure entre l'agglomération compacte d'Onex et Cressy et le nouveau quartier.

• soit non constructible, en effet les projets abondent pour la remplir !

• qu'une continuation souterraine soit prévue en direction de la plaine de l'Aire pour pouvoir assurer son rôle de couloir biologique.

Conclusion

En l'état, les associations ne peuvent accepter ce projet axé sur le «tout à la voiture» et l'absence de priorité. Le trop plein de projets, campus universitaire, Bureau des autos etc.

Les associations demandent notamment

- que le projet soit retravaillé dans l'optique du développement durable et redimensionné.
- d'appliquer le modèle bernois en matière de d'ouvrage routier
- de limiter le stationnement et de viser un rapport modal $\frac{2}{3}$ - $\frac{1}{3}$
- de viser une plus grande maîtrise des terrains par les collectivités publiques

En vous souhaitant bonne réception de ce document nous vous adressons nos salutations les meilleures

Organismes

- **CLE Conseil lémanique pour l'environnement**
- **CEST Coordination économique et sociale**
- **ASBEC Association qualité de vie à Bernex - Confignon**

Les 3 organismes totalisent environ 100'000 adhérents

Adresse pour ce dossier: 18, rue de Montbrillant 1201 Genève

Internet : www.cle.li / www.coordination-transfrontaliere.org / www.asbec.info

Contacts courriel : contact@cle.li / cest@coordination-transfrontaliere.org / contact@asbec.info