

# ASBEC

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

85 chemin de Saule – 1233 BERNEX – 022 777.1002

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

IBAN : CH76 8018 1000 0074 1944

Office de l'urbanisme  
Case 224  
1211 Genève 8

Bernex le 17 août 2023

### Enquête publique No 2005 PLQ Bernex - Vailly

Madame, Monsieur,

L'ASBEC a le plaisir de vous part de ses observations concernant le PLQ Vailly-Sud.

L'association a relevé plusieurs lacunes, notamment temporelle, dans l'étude d'impact sur l'environnement qui devront être corrigées dans la deuxième partie.

### Contexte général

Remarque 1 :

**Urbanisme.** Tous les documents de référence ont plus de 10 ans d'existence, sauf 2 qui datent de 2015. Or on sait qu'un document d'urbanisme ou de transports de plus de 10 ans devrait être revu.

Aucun n'a pris en compte la mise en service du prolongement du tram 14 en 2021, l'assainissement avec la pose d'un revêtement phono-absorbant et la mise à 50 km/h de la route de Chancy, parfois appelée boulevard de Chancy. Éléments pourtant fondamentaux pour déterminer les charges de bruit et de pollution.

Ainsi prendre la situation « aujourd'hui » comme étant celle de 2020 - avant le tram et l'assainissement - nous paraît incorrecte et fausse les résultats.

Remarque 2 :

**Transports publics.** L'EIE indique page 16 que le Grand Bernex est « *bien desservi par les transports publics* ». C'est partiellement vrai. L'axe Bernex - centre-ville est effectivement de bonne qualité. Par contre il n'existe toujours pas d'axe TP entre St Julien - Bernex - La ZIMEYSA et/ou l'Aéroport. La liaison avec la Champagne et le pied du Vuache (Viry - Valleiry) reste modeste.

L'expérience des autres zones d'activité montre que 50 à 60 % des travailleurs qui viendront à Bernex seront frontaliers et viendront à 95 % en voiture ou à moto.

### Remarque 3

**Postes de travail.** L'EIE prend en compte l'accord politique « un logement - un emploi » qui nous semble avoir été abandonné. Pour Bernex cela signifierait la création de 5700 postes de travail.

Ce chiffre, s'il est confirmé, n'est pas soutenable du point de vue du plan climat et de la mobilité dans la région, sachant que la majorité des travailleurs viendra avec une voiture ou une moto.

### Remarque 4

**Boulevard des Abarois.** L'EIE présente comme à acquis le prolongement du boulevard des Abarois vers le carrefour de route de Laconnex. Cette affirmation est en contradiction avec les déclarations publiques et en groupe restreint des élus politiques et de l'administration. La position des Autorités doit être clarifiée.

### Remarque 5

**Grand Bernex.** L'EIE indique que l'option Bernex Nord est toujours d'actualité avec 12 à 15000 habitants pour le projet Grand Bernex. Nulle part il n'est fait mention que cette possibilité a été rejetée par la Confédération car elle est dévoreuse de terrains propices à l'agriculture (surface d'assolement).

---

## Plan climat

Le PLQ de Vailly Sud est déconnecté de la réalité. Vailly Sud ne connaît pas la crise climatique ni les objectifs fixés par la Confédération et le Canton.

### Demande de l'ASBEC No 1

L'ASBEC demande que les plans climat de la Confédération et du Canton et leurs objectifs, dont la réduction du volume de circulation de 40 % d'ici 2030, soient pris en compte dans le projet et l'EIE.

### Demande de l'ASBEC No 2

L'ASBEC demande que les objectifs de mobilité du plan climat genevois soient un des critères de ce PLQ.

---

## Stationnement

La gestion du stationnement est un outil important à disposition des collectivités pour agir sur le mode de déplacement et tendre vers les objectifs de réduction de la circulation motorisée préconisée par le plan climat cantonal.

### Demande 3

L'ASBEC demande que le taux de stationnement soit ramené à 0.8, voire 0.7, comme le permet le règlement cantonal, ce qui est encore moins bien que les Cherpines et que [parallèlement la commune de Bernex introduise un macaron de stationnement pour les riverains pour éviter le stationnement sauvage des futurs résidents de Vailly Sud.](#) **Complément** du 13 septembre.

La localisation à côté du tram est idéale. De plus dans le canton, hors ville de Genève, 25 % des ménages n'ont pas de voiture.

Le projet prévoit des places de stationnement pour les vélos, c'est bien. Toutefois il est capital de prévoir des places pour les vélo-cargos. En effet, les jeunes parents seront plus susceptibles de renoncer aux déplacements en voiture s'ils disposent de vélo-cargos qu'ils puissent stationner en sécurité et sans difficulté.

#### Demande 4

L'ASBEC demande que des places de stationnement sécurisées soient spécifiquement prévues pour les vélos-cargos et les remorques pour enfants.

#### **P+R et transfert modal**

Le volume de circulation sur la route de Chancy à la hauteur du chemin de Paris passera de 15800 véhicules/jours en 2018 à 18 600 v/j en 2026 à la réalisation du projet. Cette augmentation massive en quelques années va clairement à l'encontre du plan climat et des objectifs du Conseil d'État.

Soit une **augmentation de 2800 v/j**, dont 900 engendrée par le seul garage ouest du PLQ de Vailly Sud.

**Correction** du 13 septembre, le texte précédent ne prenait pas ne compte le garage souterrain ouest.

« Le projet engendre une augmentation de 8 % des prestations kilométriques l'horizon 2025 » indique l'EIE (page 73), on est donc loin de l'objectif d'une baisse de 40 % prévue par le plan climat cantonal.

Le projet prévoit un P+R en souterrain très coûteux de 285 places, c'est dérisoire au vu des 17000 véhicules qui passeront sous les fenêtres des futurs habitants de Vailly-Sud. Cela ne permettra qu'un transfert modal dérisoire.

#### Demande 4

L'ASBEC demande un projet de P+R plus ambitieux et une politique plus volontariste en la matière de l'État et de la Fondation des parkings.

#### Demande 5

L'association propose un P+R en élévation du côté nord de la route de Chancy sur le modèle du P+R de Sous-Moulin à la Route Blanche. Dans une première étape sur deux niveaux avec une structure qui permette dans un deuxième temps d'ajouter des niveaux supplémentaires.

La situation en contrebas de la route de Chancy fera que le P+R sera semi-enterré.

Le coût par place devrait diminuer de 40 à 50 %.

---

## Mobilité

Le volet mobilité est décevant.

Nous relevons plusieurs erreurs et/ou méconnaissance du terrain

En effet, l'étude de mobilité du bureau BCPH Ingénierie comporte de nombreuses erreurs qui la rende peu crédible.

1. Les bus K et J s'arrêtent bien à l'arrêt « Vailly ». C'est d'ailleurs l'arrêt qu'utilisent les habitants du quartier qui veulent rejoindre le Léman Express à Pont Rouge.
2. Il n'y a pas de pistes cyclables bidirectionnelles sur la route de Chancy
  1. Coté Salève une piste mono-directionnelle correcte de 1m65 de large et un trottoir assez étroit par endroits.
  2. Coté Jura une piste cyclable mono-directionnelle insuffisante et dangereuse de 1m25 de large avec un large espace mixte piétons - cycles, y compris donc les VAE 45.
3. Le bureau BCPH Ingénierie ne fait pas la distinction entre vélo et cycle. Dans le droit routier fédéral lorsque l'on dit « cycle autorisé » comme il est prévu dans le PLQ, ce ne sont pas seulement les vélos qui sont autorisés mais tous les engins de la micromobilité : VAE 25 (vélos à assistance électrique), VAE 45 (qui peuvent atteindre 45 km/h), les trottinettes électriques ou pas, les vélomoteurs (30 km/h), les voiturettes jusqu'à 1 m de large (45 km/h), les patins et planches à roulettes, etc.
4. Le bureau BCPH ne paraît pas connaître la LCPR (loi fédérale et cantonale sur les déplacements piétons) qui n'est pas mentionnée. Une vérification pour savoir si les déplacements dans Vailly Sud s'intègrent avec le plan piéton communal obligatoire serait utile.
5. Idem pour le plan cycliste, obligatoire depuis le 1er janvier 2023.

**Les piétons sont les grands oubliés de ce projet.** Lorsque l'on consulte l'étude de mobilité on se rend compte que le piéton n'est envisagé que comme un futur automobiliste (les accès piétons au garage souterrain sont détaillés) ou un usager du tram.

On ne trouve pas de réflexion sur les cheminements vers les générateurs de déplacements piétons dans la commune et les accès aux chemins pour la promenade au nord de la route de Chancy, qui seront très utilisés par les habitants.

Pour les bureaux BCPH et Urbaplan mobilité douce = vélo ou cycle.

Demande de l'ASBEC No 6

L'ASBEC demande de retravailler le volet mobilité douce et de prendre en compte les piétons

Demande de l'ASBEC No 7

L'ASBEC demande que des espaces piétons leur soient réservés et les cycles interdits (excepté les vélos d'enfants).

Demande de l'ASBEC No 8

L'ASBEC demande que les mandataires, la Fondation des parkings et l'OCT soient plus créatifs en matière de mobilité et de transfert modal.

---

## Pollution de l'air et santé publique

Plusieurs polluants sont décrits dans l'EIE : le NOx, l'ozone et les particules fines PM10. Par contre il n'est pas fait mention des particules fines PM2.5 extrêmement nocives. Les PM2.5 ont été introduites en dans l'ordonnance fédérale en 2018.

La pollution de l'air n'est pas anodine elle est la cause de la mort prématurée de 4000 personnes en Suisse. La [Ligue pulmonaire](#) résume bien la dangerosité des particules fines

Une pollution accrue chronique aux poussières fines entraîne :

- Une détérioration de la fonction pulmonaire
- Une moindre croissance pulmonaire chez les enfants
- Une augmentation du nombre de personnes souffrant de broncho-pneumopathie chronique obstructive (BPCO)
- Une augmentation des diagnostics de cancer pulmonaire
- Une baisse de l'espérance de vie

Le danger le plus grand est pour les immeubles proches des routes à forte circulation.

L'absence de PM2.5 dans l'EIE est d'autant plus préoccupante que le projet envisage le chauffage au bois, qui est une des sources des PM2.5.

### OMS et santé publique

L'Organisation mondiale de la santé affirme que ses nouvelles directives mondiales sur la qualité de l'air (2021) fournissent des preuves claires des dommages que la pollution atmosphérique inflige à la santé humaine à des concentrations encore plus faibles qu'on ne le pensait auparavant. [Source RdA](#).

En 2013, la pollution de l'air extérieur et les particules fines ont été classées cancérigènes par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) de l'OMS.

Le chapitre « émissions » page 72 et suivantes de l'EIE n'indique pas que des plantations seront spécifiquement prévues pour capter les diverses poussières.

Demande de l'ASBEC No 9

L'ASBEC demande que

- A. les particules fines PM2.5 soient incluses dans les polluants étudiés,
- B. la question du chauffage au bois, même provisoire, soit posée étant donné la production importante de PM2.5 par ce type de chauffage,

- C. des plantations spécifiques (arbres, haies et arbustes) soient effectuées et pas seulement un parterre de fleurs et plantes vivaces basses, comme pour le reste de la route de Chancy. Outre les futurs habitants des immeubles le long des routes de Chancy et de Laconnex, il y a lieu de protéger également les piétons voire d'éventuelles boutiques et commerces au rez-de-chaussées.

---

## Bruit

La lecture et la compréhension du chapitre bruit sont quasi impossibles.

Le texte alterne la situation « actuelle » mais apparemment 2020 avant l'assainissement de la route de Chancy, la situation « aujourd'hui » peut-être 2022 ou 2023 après l'assainissement de la route de Chancy et la situation « après 2026 ».

Impossible de comprendre si les différences indiquées sont par rapport à la situation avant ou après l'assainissement de la route de Chancy et la réduction à 50 km/h.

« Le bruit stresse et rend malade » [nous dit l'OFEV](#) (Office fédéral de l'environnement)  
« En plus du stress, le bruit peut avoir d'autres effets sur la santé, tels que

- trouble du sommeil
- nervosité, agitation
- fatigue, abattement
- agressivité
- hypertension
- maladies cardio-vasculaires
- troubles de la concentration
- baisse des performances
- baisse de la compréhension de textes, de la mémoire à long terme et de la motivation chez les écoliers
- troubles de la communication
- tendance à l'isolement »

### 1. Bruit aérien

Le bruit de l'aviation est très sensible pour les habitants de Bernex au nord de la rue du Village et dont la chambre à coucher est située côté Jura. Nos membres se plaignent d'être réveillé dès 6h05 avec le premier avion de DHL. De même le soir au moment l'endormissement des habitants est perturbé par les avions tardifs entre 22h et minuit.

Cette problématique très importante pour le bien-être des futurs habitants n'est prise en compte ni par le projet ni l'étude d'impact. Or le sommeil des futurs habitants de Vailly Sud, dont les chambres à coucher sont orientées côté Jura, sera pourtant perturbé, tôt le matin et tard le soir. Il ne suffira pas de répondre que Bernex n'est pas dans la zone de bruit directe de l'Aéroport. La gêne est réelle.

Demande de l'ASBEC No 10

L'ASBEC demande

- a) que le bruit aérien soit inclus dans la réflexion et dans l'EIE,
- b) que les chambres à coucher ne soient pas orientées au nord.

### 1. 2. Bruit routier

La lecture du chapitre bruit dans l'EIE n'est pas simple.

On a l'impression que certains passages sont des copier-coller d'un texte de Transitec de 2020, d'avant l'arrivée du tram et de la pose du phono-absorbant.

La « situation actuelle » pages 83 - 84 est dépassée

## **1. Degrés de sensibilité au bruit (DS)**

L'attribution du degré sensibilité III aux façades nous paraît être un artifice pour rendre le projet acceptable. Les sources principales du bruit sont les routes de Chancy et de Laconnex et le passage des avions tôt le matin et très tard le soir. Pas les éventuelles activités sur le site.

Les valeurs de planification et les limites d'émission sont dépassées, le chapitre ne peut donc pas conclure que tout va bien.

Les normes d'alarme sont dépassées à l'entrée/sortie du garage sur la route de Laconnex.

Les valeurs de planification DSIII prévues pour une zone mixte - ce qui ne sera pas le cas à la route de Laconnex - sont dépassées de 4 dB(A) (EIE page 82).

Avec un DSII elles le seraient de 9 dB(A).

La situation des futurs habitants le long de la route de Laconnex sera invivable.

Les conclusions de chapitre 5.2.2 (bruit lié aux futures installations (art 7 OPB) ne sont pas admissibles. Comment peut-on écrire page 86 que l'OPB est respectée alors que les normes d'alarme seraient nettement dépassées en particulier à la hauteur de l'entrée / sortie du garage souterrain.

Au chapitre 5.2.3 bruit routier (EIE page 83) la situation actuelle paraît être celle de 2020 et non celle avec l'assainissement de la route de Chancy. Il est difficile de se faire une idée des nuisances réelles.

Est-ce que tous les tableaux sont faux ?

Pour rappel les valeurs limites s'appliquent au milieu des fenêtres ouvertes des locaux à usage sensible au bruit (locaux d'habitation, ainsi que locaux d'exploitation, dans lesquels des personnes séjournent régulièrement durant une période prolongée, tels les bureaux).

### **Demandes de l'ASBEC No 11**

L'ASBEC demande

a) d'attribuer le DSII à tout le périmètre, y compris les façades et de respecter les art. 24 al.1 de la LPE et l'art.29 al.1 de l'OPB.

b) le respect des valeurs de planification pour le bruit

### **Mesures à la source**

Le droit fédéral impose que les mesures d'assainissement du bruit routier soient en priorité prises à la source. Or l'EIE saute cette étape et propose page 90 des mesures de protection sur l'immeuble avec des balcons et loggias profondes, ce qui implique que la totalité des façades des bâtiments le long des routes soit dotée de loggias profondes, y compris les bureaux éventuelles au 1er étage.

### **Demande de l'ASBEC No 12**

L'ASBEC demande que les mesures à la source soient étudiées comme la mise à 30 km/h des secteurs où les normes de bruit sont dépassées.

Il est admis aujourd'hui que le 30 km/h permet de réduire le bruit, la pollution et les accidents de la circulation.

C'est une des mesures phares recommandées par le Confédération pour réduire le bruit.

La conclusion du chapitre bruit selon laquelle le projet de PLQ est conforme à l'OPB est effarante.

Comment est-il possible d'écrire cela alors que la situation sera, en l'état, gravissime à la route de Laconnex à l'entrée / sortie du garage souterrain par exemple.

Demande de l'ASBEC No 13

L'ASBEC demande que le déplacement de la sortie du garage souterrain de l'autre côté de la route de Laconnex soit étudié.

Demande de l'ASBEC No 14

L'ASBEC demande que le chapitre bruit soit clarifié et actualisé pour permettre son évaluation

### Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB)

Les valeurs limites en Suisse pour le bruit sont anciennes et dépassées. 1979 pour le bruit routier. Depuis de nombreuses études ont montré que l'impact négatif sur le bien-être et la santé de la population était plus important que l'on ne le pensait il y a plus de 40 ans lors de la publication de la première ordonnance de lutte contre le bruit (OPB).

La [CFLB a publié le 9 décembre 2021](#) un rapport contenant des recommandations pour une actualisation et un renforcement des valeurs limites concernant le bruit routier, ferroviaire et aérien. Ces recommandations visent à donner au Conseil fédéral les bases nécessaires en vue d'aménager le système de valeurs limites en Suisse, c'est-à-dire d'adapter les valeurs limites de bruit afin qu'elles répondent aux exigences de la loi sur la protection de l'environnement (LPE).

Bruit routier				
		OPB 1979	CFLB 2021	<a href="#">OMS 2018</a>
Jour	DSII	60 Db	60 Db	<b>53 Db</b>
	DSIII	65 Db	<b>60 Db</b>	
Nuit	DSII	55 Db	<b>52 Db</b>	<b>45 Db</b>
	DSIII	60 Db	<b>52 Db</b>	

Les lignes directrices de l'OMS et les recommandations de la commission pour la lutte contre le bruit n'ont pas de valeurs légales obligatoires, néanmoins elles indiquent quels sont les seuils au-delà desquels la santé publique est en danger.

Demande de l'ASBEC No 15

L'ASBEC demande que, dans un objectif de santé publique, le PLQ anticipe la révision des normes OPB et se rapproche des recommandations de la CFLB.

Vu les dépassements des normes de bruit du point de vue de la santé publique, le risque des particules fines PM2.5 non maîtrisé et les nombreuses questions ouvertes, l'autorisation de construire ne peut être délivrée en l'état.

En souhaitant que nos observations soient retenues, nous vous adressons, Madame, Monsieur nos meilleurs messages.

Alain Rouiller, président

Nota bene : la version pdf de ce document contient des liens hypertextes