

ASBEC

Association pour la qualité de vie à Bernex et Confignon

85 chemin de Saule – 1233 BERNEX – 022 777.1002

Internet : www.asbec.info - ASBEC@bluewin.ch

IBAN : CH76 8018 1000 0074 1944

Office des autorisations de construire
Case 224
1211 Genève 8

Bernex le 16 octobre 2023

Dossier : DD/328391/1 - RO Boulevard des Abarois

Madame, Monsieur,

L'ASBEC souhaite vous fait part de ses observations concernant la demande d'autorisation concernant le boulevard des Abarois.

L'association s'oppose, en l'état, au projet présenté car il est en contradiction avec le plan climat cantonal car il est axé sur l'automobile.

Contexte général

Transports publics.

Dans le canton, l'offre de transports publics est organisée d'est en ouest vers le centre de l'agglomération à l'exception de quelques lignes de ceinture.

Toutefois dans la région à l'ouest de l'autoroute, bien qu'il soit prévu plus de 6000 postes de travail à Bernex et aux Cherpines il n'y a pas de liaisons nord - sud, et assez peu vers l'ouest. Un minibus (sic!) relie Viry à Bernex. Il n'est toujours pas prévu de liaison entre Bernex et St Julien-en-Genevois, ni vers la ZIMEYSA, Meyrin ou l'Aéroport. Les demandes ont été systématiquement rejetées dans le cadre des projets d'agglomération successifs

Or les futurs et éventuels travailleurs de Bernex et Cherpines viendront en très grande majorité du Genevois français ou du district de Nyon, pas du centre-ville relié par tram. En effet, l'expérience des autres zones d'activité montre que 50 à 70 % des travailleurs qui viendront à Bernex seront frontaliers ou vaudois et viendront à 95 % en voiture ou à moto.

75 % des travailleurs de Carand'Ache, par exemple, viennent de France voisine et du canton de Vaud.

Postes de travail.

Le projet et l'EIE prennent en compte l'accord politique datant d'il y a 15 ans « un logement - un emploi » qui a été abandonné. Cet accord sous l'égide de l'ancien conseiller d'État Mark Muller pour le PAV n'est plus d'actualité.

La poursuite de cet objectif abandonné par les syndicats mais conservé par le Canton est une fuite en avant qui ne permet pas de résorber la crise du logement. En effet, malgré la construction de nombreux appartements la création de places de travail et d'emplois équivalente au nombre de logements nouveaux annule les gains en possibilité de se loger.

La seule solution pour Genève est de créer plus de logements que d'emplois.

5700 places de travail à Bernex n'est pas un objectif soutenable tant du point de vue du climat que du point de vue de la mobilité dans la région, sachant que la très grande majorité des travailleurs¹ viendra avec une voiture ou une moto. Les équipements, les espaces routiers et de stationnement seront surdimensionnés ce qui créera des nuisances et une circulation induite non négligeable.

Grand Bernex. Tous les documents indiquent que l'option Bernex Nord est toujours d'actualité avec les 15000 habitants du Grand Bernex. Nulle part il n'est fait mention que cette possibilité a été rejetée en 2015 par la Confédération car elle est dévoreuse de terrains propices à l'agriculture (surface d'assolement).

Plan climat

Le projet de boulevard des Abarois est déconnecté de la réalité. Bernex-Est ne connaît pas la crise climatique ni les objectifs fixés par la Confédération et le Canton.

Demande de l'ASBEC

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 sérieusement dans le projet alors que l'on va vers une forte augmentation de la mobilité. Il ne s'agit pas uniquement d'utiliser des matériaux recyclés.

Stationnement

La gestion du stationnement n'apparaît pas dans le rapport de mobilité. 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. Ce volet est capital sachant la propension des décideurs genevois à surdimensionner les ouvrages de stationnement.

Mobilité

Circulation induite

La circulation induite, comme on le sait, désigne le volume de circulation supplémentaire généré par la création ou l'amélioration d'une infrastructure de transport. Ce que populairement ce qu'on appelle un « aspirateur à voiture ».

C'est un des points d'achoppement de ce projet, or il n'est pas discuté dans le rapport de mobilité.

Le choix du Canton d'indiquer « pas d'augmentation rampante du trafic de l'état actuel » n'est pas crédible sans mesures d'accompagnement sérieuses. Ce n'est pas l'augmentation du P+R à Viry - aujourd'hui sous-utilisé et desservi par un minibus - qui changera fondamentalement les choses.

Apaisement de la route de Chancy

Le rapport de mobilité n'indique pas comment obtenir un report de circulation de la route de Chancy sur le boulevard des Abarois si ce n'est quelques petits changements de longueur des feux rouges au carrefour Chancy/Aire-la-Ville.

La réduction envisagée à court terme n'est pas très crédible sachant le volume de circulation sur le secteur est de 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 selon l'EIE de Vailly-Sud. 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 1500 engendrés par PLQ de Vailly Sud.

Les expériences de routes de contournement montrent que si des mesures d'accompagnement fortes ne sont pas prises, le volume de circulation revient très rapidement à son état antérieur.

¹ La provenance des salariés de Caran d'Ache, aujourd'hui à Thonex, en est un bon exemple : 75% viennent de France voisine et 5 % du canton de Vaud.

Le rapport des Cours de comptes franco-valdo-genevois, rendu public le 16 octobre 2023, montre qu'il ne suffit pas de belles déclarations dans un rapport d'impact pour qu'elles se concrétisent.

Nous relevons plusieurs lacunes dans le projet présenté :

1. Le bureau CITEC ne fait pas la distinction entre vélo et cycle. Pourtant dans le droit routier fédéral lorsque l'on parle de mixité comme il est prévu dans le projet, 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.
2. Les habitants de Bernex sont échaudés. On leur avait promis un mail piétonnier le long de la route de Chancy, c'est devenu un axe cycliste dangereux pour les piétons avec des engins qui roulent légalement à 45 km/h.
3. Rappelons la définition de la mobilité douce par la Confédération le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, à la seule force musculaire humaine. Cela ne paraît pas être retenu dans le projet, la cohabitation de piétons avec les VAE 45 et les vélomoteurs n'est pas admissible.
4. Une vérification pour savoir si les déplacements dans Bernex-Est s'intègrent avec le plan piéton communal obligatoire serait utile,
5. Idem pour le plan cycliste, obligatoire depuis le 1er janvier 2023.
6. Il est illusoire de dire qu'il y aura peu de piétons sur tel ou tel itinéraire. La réalité sur le terrain montre que plus le nombre d'habitants augmente plus le nombre de piétons, promeneurs et randonneurs s'accroît. C'est un avantage de Bernex de pouvoir facilement se promener dans la campagne environnante.
7. La 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, est insuffisante.

Demande de l'ASBEC

L'ASBEC demande de retravailler le volet mobilité douce en différenciant les vélos des cycles

Demande de l'ASBEC No 7

L'ASBEC demande que des espaces - itinéraires piétons soient prévus et les cycles y soient interdits (excepté les vélos d'enfants).

Pollution de l'air et santé publique

La pollution de l'air est minimisée dans l'EIE, notamment celles 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 qui viendront encore sur le site.

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.

Bruit

« 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 »

EIE biaisée

Le volet bruit de l'EIE (étude d'impact sur l'environnement) est biaisé et trompeur. On a la désagréable impression qu'il s'agit d'une étude de complaisance faite pour justifier le projet.

- Tous les PLQ futurs de logements sont mis en zone de bruit III et non en zone II (logements).
- Seuls les logements actuels, éloignés de la route, sont pris en compte. L'étude devrait montrer l'impact pour les futurs habitants.
- Les charges de trafic divergent complètement de celles calculées dans l'EIE pour Vailly-Sud et mis à l'enquête publique il y a deux mois.
 - L'étude Bernod 2023 prévoit de fortes et peu crédibles diminutions de circulation sur la route de Chancy alors que l'étude Vailly Sud ne prévoit que de modestes diminutions (qui seront annulées dans quelques années).
 - L'étude Bernod indique que le garage souterrain de 1000 places à Vailly Sud n'aura aucun impact sur la route de Chancy. C'est visiblement faux ! L'EIE de Vailly Sud indique une augmentation de 2800 v/j dont 1500 v/j pour Vailly-Sud.
 - L'étude Bernod noircit par contre la variante sans le bd des Abarois.

Mesures à la source

Le droit fédéral impose que les mesures d'assainissement du bruit routier soient en priorité prises à la source, le 30 km/h est recommandé.

Demande de l'ASBEC

L'ASBEC demande que les mesures à la source soient étudiées comme la mise à 30 km/h dans le secteur habité (futurs PLQ). Le BPA recommande que la fonction sociale prime sur la fonction circulation dans les traversées de secteurs résidentiels et animés avec présence de piétons et de cyclistes.

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 la Confédération pour réduire le bruit.

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	OMS 2018
Jour	DSII	60 Db	60 Db	53 Db
	DSIII	65 Db	60 Db	
Nuit	DSII	55 Db	52 Db	45 Db
	DSIII	60 Db	52 Db	

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

L'ASBEC demande que, dans un objectif de santé publique, le projet anticipe la révision des normes OPB et se rapproche des recommandations de la CFLB et que des mesures soient prises en conséquence.

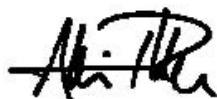
Vu les insuffisances du projet et les nombreuses questions ouvertes concernant l'efficacité du boulevard des Abarois pour pacifier la route de Chancy, l'autorisation de construire ne peut être délivrée en l'état.

Contreproposition de l'ASBEC

L'ASBEC propose

- Une réduction de la **zone d'activités, la règle obsolète « un logement un emploi »** conduit à une fuite en avant et une accentuation de la crise du logement.
- De plus elle conduit à un surdimensionnement des équipements routiers et de stationnement, et fausse les calculs de plan de charge.
- Des **mesures d'accompagnement** fortes sur le futur boulevard de Chancy pour diminuer nettement et durablement la circulation.
- Un **moratoire** sur le projet de boulevard des Abarois complet pendant 15 ou 20 ans pour voir si son besoin est avéré.
- Une **desserte locale** de la zone industrielle pour desservir la future usine Caran d'Ache, sans le boulevard des Abarois complet.
- Étant donné que, selon le rapport, la bretelle autoroutière devrait **passer au réseau routier cantonal** cette sortie ne devrait pas poser de problème insoluble. C'est d'ailleurs la solution retenue par le rapport de mobilité page 44 figure 25 pour la desserte de la Goutte.

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



Alain Rouiller, président