



## ELEMENTS POUR L'ELABORATION DE LA FICHE PROBLEMATIQUE DE L'ATELIER DU FUTUR "MOBILITE" – AFBE01

### Amélioration de la mobilité dans la commune de Bernex



Un tram à Bernex ! Ici le 21 août 1948 (photo aimablement communiquée par Gérard Cuttat)

## 1 - Introduction

Les membres de l'Atelier du futur « Mobilité » se sont réunis à cinq reprises au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2005. Il s'agit d'un groupe solidaire, dynamique, composé de participants qui connaissent très bien leur commune.

Suite aux travaux du comité de pilotage de l'Agenda 21 de Bernex, la « mobilité » est un « domaine d'action prioritaire » qui comprend les problématiques suivantes :

- transports privés-publics ;
- gaz à effet de serre CO<sub>2</sub> ;
- trafic routier et poids lourds.

Les membres de l'Atelier du futur se rejoignent sur la plupart des craintes et préoccupations concernant la mobilité dans la commune de Bernex. Le sujet principal de ces échanges et réflexions au cours des premières séances a été la problématique de l'arrivée du tram à Bernex. Sur ce thème important pour l'avenir de la commune ainsi que sur d'autres sujets, la position de l'Atelier est exprimée dans ces pages.

D'autres problématiques seront ultérieurement approfondies lors des prochaines séances de l'Atelier. En conséquence, ce document fera l'objet d'une seconde version à la fin du second semestre 2005.

## **2 - Le problème de la mobilité en général**

La mobilité constitue l'un des grands thèmes du développement durable. Elle représente, pour notre civilisation, à la fois un des plus grands acquis et une des plus grandes sources de nuisances et de gaspillage d'énergies fossiles. La mobilité occasionne également des accidents de la circulation (avec des blessés, des morts) et des coûts sociaux supportés par la collectivité.

Aujourd'hui, les automobiles, les camions, et maintenant les avions, sont devenus les premiers pollueurs de l'air, devant les industries. Les conséquences de cette situation, en particulier sur la santé des personnes et sur l'effet de serre, ne sont plus à démontrer. Depuis 1990, il est admis que le réchauffement du climat est dû à des émissions gazeuses, en particulier celle du gaz carbonique (CO<sub>2</sub>).

En 1997, les pays signataires du protocole de Kyoto se sont engagés à réduire, d'ici à 2010, leurs émissions de gaz à effet de serre d'au moins 5% par rapport à 1990.

Deux ans plus tard, en 1999, la Suisse a adopté une loi sur les émissions de CO<sub>2</sub> en promettant une réduction non pas de 5% mais de 10%. Malheureusement, l'objectif n'est pas en train d'être atteint car les émissions de gaz carbonique ont augmenté de 0,2% depuis ces dernières années en Suisse, ce en raison d'une hausse de la consommation de carburants.

## **3 - Son actualité dans la région genevoise**

Dans une interview parue le 15 février 2005 dans la Tribune de Genève, le Conseiller d'Etat Rober Cramer déclarait: « Nous devons consentir des efforts considérables pour que, dans vingt ans, la situation ne soit pas pire qu'aujourd'hui.(...) Les déplacements vont augmenter de plus de 40% d'ici à 2020. (...). Genève, c'est à court terme une agglomération de 900 000 habitants qui ne connaissent plus de frontières.»

En matière de mobilité, parmi les grands sujets cantonaux en cours ces dernières années, relevons en premier lieu l'accroissement programmé du réseau de tramway. Cet effort vise à ce que l'agglomération genevoise rattrape son retard par rapport aux autres pôles urbains du pays ; la ligne Onex-Bernex se verra très vraisemblablement attribuer une aide de 90 millions venant de la Confédération

La liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (projet CEVA), qui cherche à désengorger le trafic urbain, semble aussi en bonne voie grâce au soutien financier (450 millions) annoncé de la Confédération.

Par ailleurs, une récente hiérarchisation du réseau routier genevois va dans le sens de la mise en application d'un projet de Robert Cramer exprimé dans la Tribune de Genève (15.02.2005) : « Il faut dissuader les pendulaires de pénétrer dans le centre-ville, ce qui favorisera la mobilité des habitants du centre et le trafic de destination. En même temps, il faut favoriser les transports publics en assurant la sécurité des piétons et des cyclistes. ».



Sur la cible particulière des entreprises, l'Etat de Vaud et l'Etat de Genève se sont associés pour co-éditer et largement diffuser un guide pratique de la gestion de la mobilité (« Plan de mobilité d'entreprise », juin 2004) ; l'objectif est d'inviter les entreprises de la région à mettre en place des « plans de mobilité » adaptés aux besoins des employés, tout en favorisant la mobilité douce.

## **4 - La situation actuelle à Bernex**

### **Une circulation automobile dense**

La commune de Bernex est traversée par l'une des principales routes du canton de Genève, la route de Chancy, qui comptabilise en moyenne 24'000 véhicules par jour (Source : <http://www.geneve.ch/police/statistiques.html>, année 2004). Cet axe se situe au 5<sup>e</sup> rang des routes principales, après la route du Pont Butin (62'000 véh./j.), la route de Thonon (29'000), la route de Malagnou (28'500) et la rue de Lausanne (26'000).

De nombreux Bernésiens empruntent fréquemment une partie de la route de Chancy, en automobile, en transports en commun ou à deux roues. Cette route est, à l'échelle du canton, l'axe qui comptabilise le plus d'accidents de la circulation : 107 accidents en 2004 (dont 16 au niveau de la commune de Bernex), 103 en 2003. Pour information, le second axe le plus dangereux est la route de Meyrin avec « seulement » 71 accidents en 2004. Les habitants de Bernex sont tous très sensibilisés par le trafic automobile, d'autant plus qu'une partie du trafic de transit se reporte à l'intérieur des villages, en particulier dans le village de Bernex. Cette situation provoque une baisse de la qualité de vie en raison de nuisances importantes dans le centre des villages : nuisances sonores évidemment (qui sont d'ailleurs précisées dans le plan directeur avec un dépassement des normes et un objectif d'assainissement semble-t-il gelé), mais le sentiment le plus fort qui transparait est celui de l'insécurité : des véhicules roulent à une vitesse excessive et le danger d'une collision est présent, d'autant que la protection des piétons n'est pas optimale : les trottoirs sont partiellement inexistantes ou impraticables dans certains secteurs du centre de du village de Bernex.

Une liste détaillée des accidents de la circulation à Bernex a été obtenu par ECO21 auprès de la Gendarmerie genevoise : 74 accidents (dont 2 mortels) sont référencés sur le territoire communal en 2004. Les lieux où plus de deux accidents se sont produits en 2004 dans la commune de Bernex sont, par ordre décroissant :

- l'autoroute de contournement (21 accidents)
- la route de Chancy (16 accidents)
- rue de Bernex (12 accidents)
- route du Pré-Lauret (4 accidents)
- route Pré-Marais (3 accidents)

Un problème (que nous espérons en voie de résolution) nous a été décrit par Monsieur Raymond Maréchal: la douane de Bardonnex est surchargée de véhicules aux heures de pointe avec seulement (ou le plus souvent) un passage de véhicules de disponible. Cette situation crée un report du trafic sur d'autres douanes (Perly, Soral, ..) avec des conséquences pour Bernex qui subit de ce fait un trafic pendulaire accru dans ses villages. Un groupe de travail s'est constitué depuis une année environ avec des représentants de communes telles que St-Julien et Perly en vue d'améliorer cette situation (Monsieur Michel Honegger, Conseiller administratif, participe à ce groupe).

### **Places de stationnement limitées**

L'actuel « Parc et Relais » de l'entrée de Bernex n'est pas en mesure de couvrir l'ensemble des actuels besoins en parking dans ce secteur, en raison de sa petitesse (80 places). Des automobilistes venus de la Champagne ou de France voisine, qui utilisent les transports publics depuis Bernex pour se diriger vers la ville, ont ainsi tendance à laisser leur véhicule dans le village de Bernex ou à ses abords, pas forcément sur des places de stationnement prévues à cet effet ou simplement autorisées.

Par ailleurs, le manque de places de stationnement est aussi fortement ressenti dans la partie commerçante du village de Bernex. Cela nuit fréquemment à la fluidité des transports publics, des véhicules se garent sur des trottoirs, ce qui accentue le sentiment d'insécurité, notamment de la part des piétons.

Un bureau d'ingénieurs a été mandaté par la commune de Bernex pour faire le point sur les actuelles possibilités de stationnement, évaluer ce qui pourrait être réalisé, identifier des possibilités de zones bleues. Le travail devrait être remis en septembre 2005 (M. Honegger, comm. pers.).

Pour l'Atelier du futur « Mobilité », il est clair que ce sujet devra être (re-)considéré avec une grande attention en fonction du tracé du tram (voir plus loin).

### **Accès aux lieux publics et commerces par les personnes ayant une mobilité réduite**

Au cours de ces dernières années, plusieurs places de stationnement destinées aux personnes à mobilité réduite ont été aménagées par la commune (Mairie, salles publiques et surfaces commerciales), sous l'impulsion de M. Serge Dal Busco.

Un inventaire de l'accessibilité des principales infrastructures par les personnes à mobilité réduite n'a toutefois pas, à ce jour, été dressé par la commune. L'Atelier du futur « mobilité » a été mis au courant que Monsieur Michel Honegger (Conseiller administratif) se montrerait favorable pour la réalisation d'un tel inventaire. L'Atelier du futur « Sécurité et ordre public » envisage de réaliser une fiche-action à ce propos (*projet référencé n°4 dans leur fiche problématique*).

### **Modération de la circulation dans les villages**

Une zone « 30 » traverse le cœur du village de Sézenove. La zone piétonne du Vieux-Lully semble appréciée. Dans le Plan directeur, il est préconisé la mise en place de ralentissements aux entrées du village (p. 61).

Les membres de l'Atelier souhaitent vivement une forte limitation du trafic et de la vitesse des véhicules dans le centre des villages de la commune. Il conviendrait donc d'aller beaucoup plus loin qu'aujourd'hui dans la manière de chercher à modérer le trafic.

Pour décourager le trafic de transit, les solutions potentielles qui ont été évoquées passent par l'utilisation de zones « 30 », de zones de rencontres « 20 » et la mise en place de « sens uniques » qui ne permettraient plus de traverser les village en ligne droite, comme c'est le cas aujourd'hui.

Toutefois, en ce qui concerne le village de Bernex, il semble évident que rien d'important ne peut être engagé avant de connaître quel sera le tracé exact du tram.

### **Chemins pour piétons et application de la loi cantonale**

Le Plan directeur communal de Bernex, dans sa dernière édition (2001) comporte une carte (réf. N°13) de « circulation et liaisons piétonnes » qui référence les liaisons piétons fonctionnelles (trottoirs ou sites propres, chemins cantonaux de randonnée et les liaisons en projet).

Il paraît important d'aller plus loin dans cette démarche. La promotion de la marche est en tant que tel une excellente chose (ne serait-ce que pour conserver une bonne santé) et des aménagements adéquats favorisent une bonne qualité de vie. Au sein de l'Atelier du futur, la raison prioritaire est toutefois la recherche d'une meilleure sécurité des déplacements dans le centre des villages et le souci d'accéder aux écoles et autres principaux lieux publics en toute sécurité. Il a aussi été relevé que les risques de collision entre cyclistes et piétons existent, en particulier aux abords des établissements scolaires ; cette question mériterait une attention particulière pour tenter de résoudre ce problème.

L'Atelier « Mobilité » souhaite apporter des suggestions concrètes de liaisons piétonnes qui seront apposées sur un plan de la commune. Sachant que le sujet des parcours piétonniers intéresse les Ateliers du futur « Sécurité et ordre public » et « Nature, paysage et agriculture », ce travail sera soumis aux membres de ces autres Ateliers de manière à recueillir leurs remarques et suggestions. Il constituera ensuite l'annexe d'une fiche-action demandant aux autorités municipales de la commune de Bernex de mettre en oeuvre un

« plan piétons », au sens où l'exige la « Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre » votée en décembre 1998 par le Grand Conseil genevois. Grâce à cette loi, les chemins qui figurent dans un tel plan localisé de chemins pédestres sont déclarés d'utilité publique et leur établissement, maintien et remplacement peuvent être assurés par voie d'expropriation.

En mars 2005, alors que Vernier venait de déposer un dossier, seule la commune de Genève était véritablement en règle avec les exigences cantonales. Par souci d'efficacité, selon une recommandation orale d'un représentant du DAEL, les communes de Bernex et de Confignon pourraient mandater un même bureau spécialisé pour réaliser leur « plans piétons ».

### **Pédibus**

Des lignes Pédibus sont en fonction pour desservir régulièrement deux des trois écoles de la commune:

- Ecole de Luchepelet : 2 lignes y accèdent, depuis la rue de Bernex et depuis Saint-Mathieu.

- Ecole de Lully : 2 lignes y accèdent, depuis Sezenove et depuis la promenade de l'Aire.

Ce service est géré respectivement par l'APELS (Association des parents d'élèves de Lully-Sézenove) et par l'APEB (Association des parents d'élèves de Bernex).

Madame Lalli, présidente de l'APEB, regrette qu'une autre ligne ne puisse pas s'ouvrir en direction de l'école de Luchepelet en passant par la rue de Bernex : elle ne trouve pas de conductrices pour cette ligne, l'argument des refus étant systématiquement la dangerosité de la rue de Bernex (trafic automobile important avec des trottoirs inadaptés pour garantir la sécurité).

L'école de Vailly n'est quant à elle pas desservie par un Pédibus, sauf très ponctuellement à l'occasion de la journée internationale « en ville sans ma voiture ».

### **L'actuelle desserte de Bernex par les Transports Publics Genevois (TPG)**

D'une manière générale, la desserte de la commune de Bernex (ou tout du moins du village de Bernex) par les TPG est considérée comme très bonne- voire excellente - en regard du service qui existe dans les autres communes du canton.

Les autorités communales ont contribué à améliorer la situation au fil des années. C'est ainsi que les communiens ont actuellement à disposition huit lignes TPG : 2-19-L-K-S-47-42-43.

Parmi les récentes évolutions du services TPG :

- Création de la ligne 19 (Bernex-Saule – Vernier-village).
- Ligne 42 (Stade de Genève – Lully) : à nouveau jusqu'à Lully alors qu'elle n'allait auparavant que jusqu'à Perly.
- Ligne 47 : navette entre Lully et Cressy
- Ligne L (Bel-Air – Avusy-village) : a été prolongée des Esserts jusqu'à Bel-Air

Ce constat positif étant acquis, la question qui domine aujourd'hui pour l'AFBE01 est que l'arrivée du tram remettra en question l'ensemble (ou presque) de cette desserte. Et le risque d'une péjoration de la qualité du service est vivement ressentie par les membres de l'Atelier du futur mobilité (voir annexe de la fiche-action n°M1).

### **Le service Noctambus**

Deux lignes desservent partiellement la commune de Bernex au cours des nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche :

- Ligne n°20, avec un arrêt à Cressy puis à Bernex-Saule.
- Ligne n°13, avec un arrêt à Lully puis à Sezenove.

En ce qui concerne la ligne n°20, alors qu'Onex est desservi 7 fois par nuit (de 0.22 à 4 :11), seuls 2 Noctambus arrivent jusqu'à Bernex.

Avec la ligne n°13, Lully et Sézenove ne sont desservis qu'une fois par nuit.

### **Promotion de l'écomobilité à Bernex**

Les principales informations qui suivent nous ont été fournies lors d'un entretien avec Monsieur Raymond Maréchal, Secrétaire général.

- La mairie diffuse quotidiennement trois forfaits CFF d'une valeur de Fr. 35.-
- La commune participe au financement de Noctabus ainsi que de la ligne TPG n°42 (Lully – Stade de Genève)
- L'administration n'a pas connaissance de l'application de plans de mobilité dans des entreprises installées sur la commune et n'a pas non plus développé d'actions incitatives au sein de l'administration communale.

L'AFBE01 n'a pas encore débattu de ces questions.

### **Autres thèmes au sujet desquels l'AFBE01 s'exprimera**

Il est prévu que plusieurs suggestions de thèmes favorisant la mobilité douce soient prochainement débattus au sein de l'AFBE01. Les résultats de ces réflexions, de même que l'analyse plus approfondie de certains points présentés ici, figureront dans la seconde version de ce document (fiche problématique). Surtout, ils donneront certainement lieu à plusieurs propositions d'actions au cours de second semestre 2005.

## **5 – L'arrivée du tram à Bernex**

Cette question a occupé la plus grande part des séances organisées jusqu'alors par l'Atelier du futur « Mobilité ». Il s'agit d'un sujet majeur pour les raisons suivantes:

- la question de son tracé et en particulier l'emplacement de son terminus dans la commune est un sujet d'actualité en cette année 2005 ;
- sa venue est l'occasion de prévoir une série de mesures d'accompagnement en matière de mobilité ;
- l'arrivée du tram fait naître des interrogations quant aux alternatives de développement global de la commune de Bernex à moyen et long terme.

### **Etat du projet et groupe de travail**

La venue d'un tram jusqu'à Bernex fait l'objet d'une loi cantonale votée par le Grand Conseil. Un groupe de travail réunit les communes impliquées par le projet. La commune de Bernex est représentée par M. Michel Honegger (Conseiller administratif). Au terme de cette année 2005, les principales études liées au tracé seront achevées et un tracé sera retenu pour produire une demande de concession. A l'origine, le projet indique un terminus à hauteur de l'actuel Parc et Relais (P+R). Toutefois, à la demande des autorités politiques communales, des possibilités de prolongation des voies de tram au-delà du P+R sont actuellement à l'étude.

L'ensemble du processus de réalisation laisse à penser que la construction de la ligne pourrait débuter en 2010 avec une mise en service dans les années 2011-2012.

### **Les informations du Plan directeur**

Le Plan directeur de Bernex (éd. 2001) évoque aussi la venue du tram jusqu'à l'actuel Parc (P+R) en la justifiant en particulier par le développement d'un pôle d'activité à la sortie de l'autoroute. Il est souligné (p. 46) que la desserte de la commune par les transports publics sera à repenser entièrement. Une carte visualise à ce propos (p.78) une nouvelle possibilité de desserte.

### **Séance spéciale tram le 4 mai 2005**

L'Atelier du futur « Mobilité » a eu l'opportunité de recevoir dans une de ses séances une délégation de représentants du projet, en l'occurrence : MM. Roland Tettamanti (DAEL), Bernard Zurbrugg (TPG) et Correnti (Représentant du groupement des mandataires, ZS Ingénieurs). Cette séance s'est déroulée en présence de Monsieur Serge Dal Busco (Conseiller administratif) et de Madame Eliane Schneider (Commission Sécurité et



transports). Les membres de l'Atelier ont ainsi eu l'occasion d'exprimer plusieurs de leurs préoccupations et de mieux comprendre la manière dont le projet est conduit. Concernant l'éventuelle prolongation du tram au-delà de l'actuel P+R, M. Tettamanti a toutefois souligné qu'il n'était pas sûr qu'une solution soit trouvée.

## 6. Objectifs visés par l'Atelier

### Principe général

La mobilité doit être compatible avec les principes du développement durable et être orientée vers les modes de déplacement les moins polluants possibles. Le centre des villages doit être réaménagé de manière à accroître la sécurité des piétons en réduisant le trafic automobile.

### Objectifs

Il s'agit ci-après d'objectifs généraux, sachant que la plupart seront repris et précisés dans le cadre des fiches-actions.

- Maintien d'une desserte de transports publics de qualité après l'arrivée du tram
- Augmentation de la proportion d'utilisateurs de transports publics par rapport aux moyens de transports individuels motorisés.
- Réduction du trafic automobile (dont suppression du trafic de transit) dans les villages
- Réduction des nuisances sonores dues au trafic
- Réduction du nombre des accidents de la circulation dans la commune
- Aménagements de nouvelles zones de rencontres « 20 » et « 30 » dans les villages
- Aménagements de parcours piétons sécurisés
- Extension du réseau de pistes cyclables
- Promotion de l'écomobilité auprès de l'administration communale
- Promotion de l'écomobilité auprès des entreprises installées sur la commune
- Promotion de l'écomobilité auprès des habitants.

## 7. Indicateurs de développement durable

### L'Office fédéral de la statistique (OFSTAT)

L'OFSTAT présente des indicateurs du développement durable dans différents domaines comme la mobilité. Ceux-ci sont consultables dans leur site internet à l'adresse suivante : [http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/systemes\\_d\\_indicateurs/indicateur\\_de\\_developpement/thematisch.approach.701.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/systemes_d_indicateurs/indicateur_de_developpement/thematisch.approach.701.html)

La plupart d'entre eux sont plus adaptés à l'échelle du pays ou d'un canton qu'à l'échelle d'une commune telle que Bernex.

L'OFSTAT présente toutefois un certain nombre d'informations sur les communes. C'est ainsi qu'en matière de mobilité, deux types de relevés sont actifs. Leur programme permet de comparer une commune à une autre commune, à un canton ou au pays. Les relevés ci-dessous concernent l'année 2000 (l'annonce d'une périodicité n'est pas visible) et comparent la commune de Bernex au canton de Genève.

	<u>Année</u>	<u>Bernex</u>	<u>Canton GE</u>
<b>1 - Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail, en % des résidents actifs occupés</b>	2000		
- Transports publics		18,0%	24,9%
- Voiture privée		57,2%	36%
<b>2 - Navetteurs sortants de leur commune, en % des résidents actifs occupés</b>	2000	78,2%	49,4%

(Source : <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/regionalportraits/gemeindesuuche.html>)



### L'Office des transports et de la circulation (OTC)

Cet office cantonal présente annuellement un tableau récapitulatif des comptages de véhicules effectués dans plusieurs endroits du canton. Il peut être judicieux de consulter l'évolution des deux points de comptages qui concernent Bernex, comme ci-dessous sur 3 années consécutives

<b>Débit journalier de véhicules</b> (moyenne sur 7 jours)			
Localisation :	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
- Jonction de Bernex 20	10'683	11'108	11'361
- Jonction de Bernex 22	4'817	5'518	5'632

(source : <http://etat.geneve.ch/diae/site/mobilite/master-content.jsp?componentId=kmelia243&pubId=3705&nodeId=1798&showType=true&typeKey=16>)

## **6. Titre des actions proposées par l'AFBE01**

### Fiche-action n°1 :

« Réaliser une étude multicritères sur les principales options de tracé du tram depuis l'entrée de la commune de Bernex. »

### Fiche-action n°2 :

« Réaliser un « plan piétons », au sens ou l'exige la « Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre » en prenant en considération les suggestions apportées par les membres des Ateliers du futur de Bernex »

### **Les membres de l'Atelier du futur « Mobilité » :**

Coordinatrice: Marcela Salivarova Bideau - Consultant ECO21: Rémi Merle.  
Béatrice Beuchat, Pierrette Chatelanat-Wahl, Bernard Colombara, Gérard Cuttat,  
Françoise Joliat, Dominique Navarro, Evelyne Nörenberg, Dominique Pittet, Alain Rouiller,  
Elisabeth Zumstein Kennedy.

## **Fiche-action n°M1**

**« Réaliser une étude multicritères à propos des principales options de tracé du tram depuis l'entrée de la commune de Bernex ».**

### **Situation et justification :**

Grâce à une intervention des autorités communales de Bernex, une étude portant sur différentes options de terminus du tram à Bernex est actuellement en cours. Sa prolongation au-delà de l'actuel P+R (option d'origine proposée par le DAEL) est ainsi évaluée en vue de définir un choix de tracé d'ici à la fin de l'année 2005. Cette étude porte essentiellement sur des aspects techniques de faisabilité. Or, le passage - ou non - d'un tram dans le centre du village de Bernex ou sur la route de Chancy aura un impact fondamentalement différent sur l'évolution de la circulation automobile (et l'emplacement du nouveau P+R), sur la possibilité d'aménagements dans le centre du village, sur le développement de la commune en particulier au nord de la route de Chancy (éventualité de déclasser des terrains), etc.

### **Objectifs visés :**

Réalisation d'une étude multicritères permettant d'apporter une lisibilité suffisante pour chacune des principales options de tracé du tram. Conscient des conséquences, notamment environnementales et économiques à court, moyen et long terme pour la commune de Bernex, il sera ainsi plus aisé aux autorités de Bernex de porter leur choix sur un tracé définitif.

### **Pertinence « développement durable » de l'action :**

L'action vise à contribuer à un choix favorisant au mieux.

- l'écomobilité (la mobilité douce, les transports publics),
- la mobilité douce (marche à pieds, vélos, patins et planches à roulettes, etc.)
- la sécurité des déplacements,
- l'accès aux commerces de proximité,
- la maîtrise du développement urbain.

### **Descriptif de l'action:**

La commune de Bernex suscite la réalisation d'une étude dans les meilleurs délais, par l'entremise du représentant du DAEL, du représentant du groupement des mandataires ou dans le cadre d'une commande directe auprès d'un bureau d'études accrédité.

L'étude doit considérer les principales options de tracé du tram à l'arrivée à Bernex que sont à priori :

- Un terminus à proximité de l'actuel P+R
- Un terminus à hauteur du giratoire de Laconnex, avec un nouveau P+R (300 à 600 places) et avec un tracé d'accès par la route de Chancy, ou par le village de Bernex, ou faisant une boucle.

### Liste des interrogations

En coordination et en complément aux aspects évalués par le DAEL et les entreprises mandatées, l'impact de chacune de ces options sur la commune de Bernex doit être évaluée de manière à répondre aux interrogations suivantes :

- Quel nombre d'habitants de Bernex se situeront dans un rayon de 300 m. autour des arrêts du tram (cercles) ?

- Où serait l'emplacement du nouveau P+R ?
- Comment le trafic de transit pourra-t-il être supprimé du village de Bernex ?
- Quelle sera l'évolution du trafic et de la nuisance sonore route de Chancy ?
- Dans quelles conditions sera réalisé le « Plan des mesures d'assainissement du bruit routier » prévu pour la route de Chancy par l'Etat de Genève ?
- Quelle pourrait être l'évolution du nombre de places de stationnement dans le village de Bernex ?
- Comment se réalisera l'accès aux commerces ?
- Y aura-t-il possibilité d'aménager un parcours piéton et cycliste sécurisé sur toute la longueur de la rue de Bernex et dans d'autres rues du village ?
- L'accès aux divers arrêts de transports publics se fera-t-il de manière sécurisée pour les piétons en général et les personnes à mobilité réduite en particulier ?
- Dans le village de Bernex, y aura-t-il la possibilité d'aménager des zones « 30 », des zones de rencontres « 20 » et des sens uniques pour supprimer le trafic automobile de transit ?
- Quels seront les lignes de rabattement visant à assurer le maintien d'une desserte de qualité (équivalente à l'offre actuelle) par les TPG ?
- Quelles seront les améliorations en matière de transports publics qui concerneront les différents villages de la commune ainsi que Confignon ?
- Le tracé nécessitera-t-il - ou induira-t-il - le déclassement de terrains à court, moyen ou long terme ? Si oui, pour quelles raisons, à propos de quelles parcelles, pour quelles types de réalisations et avec quelles conséquences en matière d'infrastructures communales ?

**Calendrier :**

Adoption de cette proposition en vue d'une réalisation de l'action dans les meilleurs délais, au cours du second semestre 2005.

**Nom des responsables :**

Le Conseiller administratif en charge des transports, le Secrétaire général, la Commission municipale « sécurité et transports ».

**Nom des partenaires et mode de participation :**

Le bureau mandaté pour cette étude multicritères.

Le groupe de pilotage du projet tram, composé notamment du DAEL, du représentant du groupement des mandataires, des TPG et de l'OTC.

**Choix de la méthode de suivi :**

Cette étude devra être réalisée en bonne coordination avec les principaux acteurs. Elle devra faire l'objet d'une présentation auprès :

- des autorités communales
- des membres de l'Atelier du futur « Mobilité ».

**Budget :**

Néant pour la commune : cette action devrait se réaliser avec le budget d'études mis à disposition du DAEL.

**Indicateurs de développement durable :**

(sans)

**Suivi et amélioration continue :**

Consultation de la société civile.

*Voir l'annexe de cette fiche-action relative à la prise de position de l'Atelier du futur à propos du tram, de son tracé et des mesures d'accompagnements.*



**ANNEXE A LA FICHE-ACTION n°M1 :**

**Prise de position des membres de l'Atelier du futur  
« Mobilité » à propos du tram, de son tracé et des mesures  
d'accompagnements**

En résumé...

l'Atelier est très favorable à ce que le tram ne s'arrête pas à l'actuel P+R, mais soit prolongé jusqu'à hauteur du giratoire de la route de Laconnex. C'est au niveau de ce futur terminus qu'un P+R de 300 à 600 places devrait être installé. Ce choix permettrait d'éviter une rupture de charge pour la plupart des Bernésiens qui utilisent les TPG et de réduire la circulation automobile dans la commune, en particulier dans le village de Bernex dont le centre pourrait être aménagé en y privilégiant la mobilité douce.

Les préoccupations qui se sont exprimées au sein de l'Atelier à propos de ce dossier sont détaillées ci-après ; elles servent de justification à la demande faite par l'Atelier de réaliser une étude multicritères (voir fiche-action n°M1).

Le problème de la rupture de charge dans le cas d'un terminus à l'actuel P+R

En direction de Genève, bien qu'il s'agira vraisemblablement de deux lignes (n°14 et 18) au départ de Bernex, l'utilisation du tram ne permettra certainement pas de desservir aussi bien qu'aujourd'hui, sans rupture de charge, les zones du canton traversées actuellement par les lignes de trolleybus n°2 et n°19.

Une crainte provient surtout du fait que le terminus des lignes de tram pourrait se situer au niveau de l'actuel P+R. Pour la large majorité des habitants de Bernex qui utilisent les transports en commun, il serait dans ce cas nécessaire de mettre en place des navettes depuis le P+R. Il s'agirait là d'une rupture de charge qui n'existe actuellement pas.

L'Atelier considère que le fait de créer, dans le réseau de transports en commun, de nouvelles ruptures de charge (au minimum une, voire plus dans le cas qui nous occupe) entraînerait une forte péjoration de la qualité du service de transports en commun, ce qui pourrait même entraîner une désaffection pour ce mode de transports et, en conséquence, une recrudescence du trafic automobile.

La solution préconisée par l'AFBE01 est donc de privilégier l'option d'une prolongation de la voie du tram au-delà de l'actuel P+R.

Possibilité de réhabilitation de la rue de Bernex dans le cas d'un terminus à l'actuel P+R

Aux heures de pointe, la fréquence des deux lignes de trams (8 à 8,5 minutes pour chaque ligne) nécessiterait la mise en place de navettes toutes les 4 à 4,5 minutes (aujourd'hui les trolleybus passent toutes les 3,5 minutes). Le maintien d'un fort passage de bus (de manière pratiquement identique à aujourd'hui) dans la rue de Bernex signifie qu'il serait difficile de réhabiliter la rue du village.

La construction d'un nouveau P+R à proximité de l'existant

L'actuel P+R ayant une capacité en places très limitée, un nouveau P+R de 300 à 600 places est envisagé. Une possibilité d'emplacement est actuellement évaluée à proximité de l'existant, dans le cadre de la construction d'une salle communale dont le sous-sol serait

aménagé en P+R. Au-delà des problèmes de coûts très importants pour réaliser un tel ouvrage, sa présence à cet emplacement pourrait accentuer le transit parasite à travers le village de Bernex, alors que les membres de l'AFBE01 souhaitent au contraire une nette réduction du trafic automobile dans le village de Bernex. Cet emplacement de P+R ne peut donc pas les satisfaire.

#### L'intérêt d'un terminus ainsi que d'un nouveau P+R de l'autre côté du village de Bernex

Pour les raisons qui précèdent, la localisation du terminus à hauteur du giratoire de la route de Laconnex est préconisée par l'Atelier du futur. C'est dans ce secteur également que la création d'un P+R de 300 ou 600 places est souhaité. Cette option présenterait les avantages suivants :

- meilleur service de transports publics, sans rupture de charge pour un grand nombre d'habitants de Bernex, ce qui contribuerait à maintenir une desserte de bon niveau en limitant le nombre de navettes à mettre en place dans le cadre des mesures d'accompagnements ;
- réduction du trafic automobile provenant de la Champagne et de la France voisine sur la portion de la route de Chancy qui longe le village de Bernex, ce qui réduirait l'importance des nuisances sonores constatées actuellement (« valeurs limites d'immission partout dépassées de 5dba à max. 15dba » selon les références indiquées dans le plan directeur, édition janvier 2001, page 100).
- possibilité de réhabiliter le centre du village de Bernex en y favorisant la mobilité douce, des zones « 30 » et des zones de rencontre « 20 », avec pour conséquence une amélioration de la sécurité (réduction du nombre d'accidents dans la rue de Bernex) et de la qualité de vie.

#### Variantes de tracés et effet structurant

Il est indéniable qu'un axe ferroviaire est structurant.

C'est en particulier dans l'option d'une prolongation du tram par la route de Chancy (jusqu'au rond-point de Laconnex) que se pose la question de l'éventuelle valorisation des terrains qui se situent au Nord de la route. Dans le Plan directeur communal, on constate que l'essentiel de ces parcelles se trouve dans des zones non constructibles. Les membres de l'Atelier du futur « Mobilité » sont pour la plupart favorables à cette option de tracé pour le tram, mais ils souhaitent aussi que le maintien de l'actuel espace paysager soit assuré au nord de la route de Chancy.

Dans le cas d'une prolongation du tracé qui, cette fois, traverserait plutôt le village de Bernex, le projet peut être confronté à d'autres problématiques d'ordre technique : étroitesse des rues qui ne laisserait pas forcément à deux trams la possibilité de se croiser (sur l'ensemble du parcours tout du moins), vieilles bâtisses qui pourraient être fissurées par une activité de chantier, etc.