



DSM – OCT
DRRA
Case postale 271
1211 Genève 8

ACB Association Communale
Bernésienne
c/o M. Christian PERRIER
Chemin de Carabot 29A
1233 Bernex

N/réf. : OC/CLA/Spa/603155-2023

Genève, le 7 août 2023

Concerne : Boulevard des Abarois et environs

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre courrier du 27 juillet 2023 demandant des clarifications à propos de l'état d'avancement des projets de mobilité sur le territoire bernésien.

Tout d'abord, concernant la liaison directe entre le boulevard des Abarois et la bretelle autoroutière de Bernex, l'autorisation de construire du boulevard des Abarois sera déposée prochainement. Conformément à ce qui a été présenté au public en fin d'année 2022, la demande d'autorisation affichera un raccordement direct sur la jonction de Bernex.

Le boulevard des Abarois prend en considération l'ensemble des développements urbains de la zone en cours de planification : Saint-Mathieu, Vailly, zone industrielle des Rouettes, le pôle d'enseignement de la Goutte St-Mathieu, le parc des Molliers. De ce fait, les flux de déplacements, les lignes de transport public et les axes de mobilité douce sont définis en adéquation avec ces futures nouvelles zones de vie. L'ensemble des éléments seront à disposition du public lors de la prochaine mise en consultation du dossier d'autorisation du boulevard des Abarois.

Les études sur les développements du Grouet et de Vuillonex sont aujourd'hui stoppées et disposent d'une possible échéance de réalisation à long terme et ne figurent pas au projet du boulevard des Abarois. Des réserves foncières sont néanmoins prévues en cas de besoin pour la mobilité à venir.

Au sujet du stationnement, la définition des places de parking s'opère au moment des dépôts en autorisation de construire. Aujourd'hui, seul le quartier de Saint-Mathieu dispose d'un parking autorisé (53 places scooters/motos, 278 places voitures et 433 places vélos). Le PLQ Vailly fait actuellement l'objet d'une enquête publique en affichant une capacité de parking de 1'000 places voitures pouvant être orientée à la baisse au cours des autorisations de construire. Pour la zone industrielle, le stationnement sera défini en fonction des types d'activités qui s'implanteront dans la zone, le différentiel peut s'avérer extrêmement conséquent entre une activité logistique avec de grands espaces de stockage et une activité d'horlogerie par exemple.

A propos des points 2 et 3 de votre courrier, l'office fédéral des routes (OFROU) élabore un projet général visant à créer un nouveau tunnel autoroutier à l'est des tunnels existants. Ce projet général inclut la création de nouvelles couvertures autoroutières à divers endroits, dont l'une se situerait au niveau du portail d'entrée nord du tunnel de Confignon. Cette couverture s'avère être une opportunité afin de disposer d'une meilleure perméabilité entre Bernex et Onex en faveur des transports publics et des mobilités douces. Ainsi dans le cas d'une possible concrétisation de l'élargissement autoroutier, un projet d'aménagement de la couverture sera défini par le canton et la commune de Bernex, ce qui n'est pas encore le cas à ce jour. La définition d'un projet d'aménagement sera lancée à l'issue de l'acceptation du projet général par la chambre fédérale.

De ce fait, les différents plans et rapports autoroutiers sont élaborés par les services de l'OFROU. L'office cantonal des transports (OCT) n'a donc pas compétence à communiquer sur cette procédure fédérale en cours. Néanmoins, nous pouvons vous informer que l'OFROU a commencé à communiquer auprès des exécutifs communaux et qu'un dépôt du projet à la chambre fédérale est prévu pour la fin de l'année.

Le dernier sujet relevé dans votre courrier traite des hypothèses de travail quant à la venue du train à Bernex. La planification d'une gare à Bernex a émergé il y a 10 ans de par l'importance du développement urbain inscrit dans le plan directeur cantonal. La population de Bernex et Confignon-Village aurait pu avoisiner les 30'000 habitants en 2050 et un raccordement au réseau du Léman Express revêtait une importance majeure en termes de réponses aux déplacements à l'échelle de l'agglomération. Aujourd'hui, la tendance pour Bernex s'avère beaucoup moins ambitieuse, et la desserte par le train devient une variante secondaire étant donné que le potentiel de voyageurs pourrait devenir moins important que prévu. Les études actuellement menées par les CFF explorent la possibilité de desservir les Cherpines, puis Saint-Julien-en-Genevois, sans passer par Bernex.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleures salutations.


Olivier Caumel
Directeur