

Association pour la Sauvegarde de Confignon et environs (ASC)
Association Nature et Patrimoine du Val d'Aire (ANPVA)
Association Protection de l'Aire et de ses Affluents (APAA)
Association pour la Préservation de la zone villa de Confignon et alentours
Groupement Espaces Verts Confignon
Collectif Contre l'Enlaidissement de Genève
Sauvegarde Genève

Genève, le 8 décembre 2018

Recommandée

Au Président du Grand Conseil
Aux député-e-s du Grand Conseil
**Secrétariat général du
Grand Conseil**
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

Concerne : projet d'une tangentielle en transport par câble

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les député-e-s,

Nous avons pris connaissance du projet de loi (PL 12296) déposé le 21 mars 2018 auprès du Grand Conseil genevois ouvrant un crédit d'étude de 3 millions de francs en vue de mener les études d'avant-projet d'une **tangentielle en transport par câble**, ainsi que du rapport de la commission des travaux du Grand Conseil du 26.11.2018 (PL 122296-A) rejetant l'entrée en matière de ce projet.

Nous avons également pris connaissance du rapport de la Cour des comptes no 141 du 19 octobre 2018 concernant la gouvernance et la gestion des lignes transfrontalières de trams dans lequel la Cour déclare que ce projet pourrait être préjudiciable à la coordination de la mobilité et le succès de mise en œuvre serait loin d'être garanti (pages 35-36). De plus, elle souligne très justement que ce projet n'est pas inscrit dans le PDCn 2030 et qu'un retrait de la demande de crédit d'étude permettrait à l'État d'économiser 3'000'000 F.

Nous avons aussi entendu M. Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat en charge du Département des infrastructures qualifier de « révolution » le prolongement du Léman Express. Les études pour l'extension de la ligne de Lancy-Pont-Rouge à Bernex en passant par le nouveau quartier des Cherpines sont d'ores et déjà inscrites au programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Selon son interview sur Léman Bleu en date du 5 novembre dernier, il indique que : "Si on veut prévoir le raccordement au rail de ces secteurs à une échéance 2035/2040, il faut être prêt avec des études et une conviction en 2022-2023".

Par ailleurs, lors de son audition à la commission des travaux du Grand Conseil, il a expliqué *que si le projet d'un transport par câble n'est pas accepté, l'alternative serait de créer par un moyen ferroviaire une solution qui serait analogue. Il s'agirait d'une extension du réseau* ».

Au vu de ces nouveaux développements et des projets de mobilité dans notre région, à savoir :

- l'élargissement de l'autoroute N1 Perly-Bernex : passage à 2x3 voies du tronçon de 3 km situé entre l'échangeur de Perly et la jonction de Bernex, soit un élargissement du tunnel de Confignon en direction de la France et la réalisation d'un 3^{ème} tube dans la direction Lausanne. (Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure route approuvé par le Conseil fédéral en date du 27 juin 2018),
- l'axe structurant pour un transport en commun (TC) en site propre avec une voie pour la mobilité douce (MD) et un traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex (Mesure 34-13 PA3),
- la tangentielle en transport par câble (télécabine urbaine) de Bardonnex-En Louche au P+R P47 de l'aéroport (PL 12296) et 8 stations (gares) avec une hauteur hors-sol d'environ 15 mètres,
- le Léman Express avec le prolongement de la ligne ferroviaire de Lancy-Pont-Rouge, Cherpines à Bernex et deux gares souterraines sous la place des Cherpines et à Bernex,

nous nous interrogeons sur **la nécessité de construire 3 axes de transports publics sur le même trajet Cherpines-Bernex**, le Vallon de l'Aire étant une zone naturelle faisant l'objet d'une étude pour un classement du site.

Selon le PL 12296, la ligne de télécabine traverserait par ailleurs **des zones protégées d'importance nationale ou à forte contrainte inscrites à l'inventaire fédéral du paysage**, l'objet 1204 Rhône genevois, Vallons de l'Allondon et de la Laire, le secteur de Protection des réserves d'oiseaux d'eau et migrateurs ainsi que le périmètre protégé des rives du Rhône au niveau cantonal. **Le Vallon de l'Aire et la césure verte ont été omis dans l'exposé des motifs au sujet des zones sensibles traversées.**

Voici nos remarques concernant le projet de télécabine urbaine et son impact sur l'environnement et les riverains :

1. **Un transport incohérent avec le réseau existant, peu fiable et plus lent** par rapport au Léman Express relié aux 45 gares de la région transfrontalière et du canton de Vaud avec une vitesse moyenne de 50 km/h au lieu des 25 km/h pour la télécabine urbaine et une vitesse réduite lors de vents supérieurs à 70 km/h.
2. **Une emprise au sol importante** avec des gares intermédiaires de 80 m de long, un doublage des équipements pour garantir la sécurité, des pylones et parkings éventuels obligeant à un déclassement de zones agricoles sauf s'ils sont souterrains. L'une des gares se situerait au bord de l'Aire, un site qui a obtenu de nombreux prix d'architecture pour sa renaturation. Cette station serait isolée, à 200 m de la place des Cherpines et des arrêts de trams et bus et à 1 km de la ZIPLO.
3. **La dénaturation du paysage et la pollution visuelle** d'une centaine de cabines qui passent en continu devant les fenêtres des riverains.
4. **Les dommages irréversibles pour la biodiversité.**
5. **Le bruit** et plus particulièrement le moteur des stations ainsi que d'autres nuisances telles que **l'éclairage** généré par cette installation.
6. **L'intimité** des riverains et **la moins-value** des propriétés proches de la télécabine, voire survolées.
7. **Le coût de la télécabine urbaine estimé à 230 millions de francs et des stations, un gaspillage des deniers publics** si cette installation est démontée ultérieurement en cas de doublon avec le Léman Express.
8. **La rentabilité** de loin pas prouvée pour le trajet Bernex / Aéroport. Le bus TPG 28 par exemple proposant un parcours presque similaire jusqu'aux Esserts reste aux trois quart vide la plupart du temps.

9. **La sécurité** d'un tel transport, surtout la nuit et l'éventuel sauvetage des usagers en cas de panne. Relevons que « *les garanties de sécurité et d'évacuation doivent être les mêmes que lorsqu'on est dans un bus ou train. Pour cela, chaque pylône doit être accessible aux secours* » et donc implique un accès routier.

Etant donné que la région de Bernex/Confignon/Plan-les-Ouates va subir une urbanisation massive ces prochaines années (Cherpines, Bernex Est, Vuillonex, ZIPLO, etc.) nous souhaitons préserver notre patrimoine naturel et nos espaces verts tels que le Vallon de l'Aire et la Césure verte.

Considérant ce qui précède, **les associations soussignées, représentant plus de 1'000 membres, demandent :**

pour les trajets longs Lancy-Pont-Rouge / Cherpines / Bernex-Confignon :

- **la réalisation rapide du Léman Express, une ligne ferroviaire enterrée**, tout en profitant des travaux d'élargissement de l'autoroute prévus dans les 10 ans et la construction des nouveaux quartiers pour aménager les gares souterraines,
- **l'abandon du projet de télécabine urbaine**. Le montant de 3 millions de francs inscrit au PL 12296 pourrait ainsi servir aux études du Léman Express afin de donner un message clair à la Confédération en vue des prochaines échéances à l'horizon 2022,

pour les trajets courts Cherpines / Bernex-Confignon en transport en commun :

- **une étude pour relier les Cherpines à Bernex en passant par le village et la Mairie de Confignon** avec des petits bus TPG du type 63 (Viry / Confignon) qui pourraient circuler sur les routes existantes, sans agrandissement de celles-ci, tout en desservant les habitants du village et les nouveaux quartiers. Une modification du tracé de la ligne TPG 42 permettrait aussi de relier Confignon et les Cherpines en 12 minutes, en évitant le village de Perly,
- **l'abandon de l'axe structurant en site propre selon la Mesure 34-13 du projet d'agglomération 3** pour un coût de 12.76 millions de francs, le déclassement de la zone agricole et la **perte importante des surfaces d'assolement si rares pour y faire passer un bus alors qu'il existe d'autres alternatives**. Les routes et chemins naturels existants peuvent accueillir la mobilité douce et les promeneurs sans nécessité de construire un boulevard rectiligne de 12 mètres de large au travers du Vallon de l'Aire,

pour la mobilité douce, il est demandé l'aménagement d'un véritable réseau de pistes cyclables sécurisées pour relier les villages, les nouveaux quartiers, les écoles et les différents pôles d'échanges multimodaux de la région.

Pour votre information, un courrier à peu près identique est également envoyé à M. Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat. Pour nos associations, il est important que les personnes qui votent en plénière ou préavisent en commission soient attentives à ce qui précède avant que toute une région ne soit péjorée par plusieurs projets qui la défigureront pendant de nombreuses années.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et vous présentons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les député-e-s, nos salutations distinguées.

Christiane Isler

ASC

Michel Marti

ANPVA

Jeanne Blanchet

APAA

Alain Gandjean

APC

Joël Frauenfelder

Espaces Verts

Suzanne Kathari

Collectif Contre l'Enlaidissement de Genève

Jean Hertzschuh

SAUVEGARDE GENEVE

Copies :

- Conseiller d'Etat en charge du département du territoire, M. Antonio Hodgers
- Président et députés du Grand Conseil
- Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage (CFNP)
- Commission cantonale d'urbanisme (CU)
- Commission des Monuments, de la Nature et des Sites (CMNS)
- Commission consultative de la diversité biologique (CCDB)
- Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et des Communications (DETEC)
- Office cantonal de l'agriculture et de la nature du DT
- Office de l'urbanisme du DT
- Conseils administratifs et municipaux de Confignon, Plan-les-Ouates, Bernex