



RECOMMANDE

Département des infrastructures
Rue de l'Hôtel-de-Ville 14
CP 3918
1211 Genève 3

Genève, le 1er septembre 2022

Concerne : Boulevard des Abarois, avant-projet – Prise de position des associations de défense et de promotion de la biodiversité

Monsieur le Conseiller d'Etat,
Madame, Monsieur,

Ce courrier fait suite à une présentation de l'avant-projet de boulevard des Abarois qui nous été faite le 30 juin dernier, par l'Office cantonal des transports, l'Office cantonal du génie civil, l'Office d'urbanisme et l'Office cantonal de l'agriculture et de la nature, dans les locaux du WWF. Nous tenons à remercier ces différents offices pour les informations transmises, ainsi que pour les échanges que nous avons pu avoir.

Le boulevard des Abarois est un projet routier qui s'inscrit dans le cadre du développement de Bernex (Plan directeur cantonal, fiche P04) pour lequel déjà plusieurs déclassements de zones agricoles ont été adoptés (Bernex Est, Vailly, Goutte de St-Mathieu notamment). D'après ce qui nous a été présenté, Bernex serait amené à accueillir, d'ici une vingtaine d'années, quelque six à sept mille nouveaux habitants, environ trois mille nouveaux emplois et près de trois mille nouveaux élèves. Approchant ainsi les vingt mille habitants, la nouvelle centralité de Bernex devrait bénéficier d'une bonne desserte en transports.

Nous sommes étonnés de constater que les infrastructures nécessaires aux transports individuels motorisés (TIM) font l'objet d'un avant-projet très concret et déjà bien engagé, alors que la problématique des transports publics, et notamment ferroviaires n'est, à ce stade, que partiellement résolue. Aux dires de l'OCT, la ligne de tram reliant Bernex-Vailly au centre-ville est déjà saturée, et le boulevard des Abarois permettra à une ligne de bus de mettre en lien les nouveaux quartiers. Or le Plan directeur cantonal 2030 (PDCn) prévoit la mise en fonction d'une ligne de chemin de fer dite « Genève-Pont-Rouge – Bernex » (fiche B01) afin de desservir en RER cette nouvelle centralité. A notre connaissance, aucun avant-projet rendant concrète la prochaine réalisation d'une ligne de chemin de fer et d'une gare n'a été présenté. Selon les experts présents le 30 juin, la réflexion sur le développement du rail dans ce secteur dépendra de la réalisation,

effective ou non, des quartiers. Autrement dit, il est nécessaire que les habitations soient construites et les habitants installés pour envisager le développement du réseau ferroviaire. Dans l'optique de l'urgence climatique, mais aussi en termes de coûts pour la collectivité, ce raisonnement nous paraît inapproprié et **nous demandons que des réflexions concrètes sur la desserte du futur Bernex par le rail soient entamées en priorité, avant même l'avant-projet du boulevard des Abarois.** A ce propos nous rappelons ici l'art. 191 al. 1 et al. 2 de la Constitution genevoise qui veut que l'État développe le réseau des transports publics et l'offre, au niveau de l'agglomération, en favorisant l'utilisation de transports publics respectueux de l'environnement.

Pour l'heure, au Nord de la route de Chancy seuls les secteurs de la Goutte de St-Mathieu, ainsi que la zone industrielle des Rouettes, présentent des avancées concrètes en termes de réalisation ou de planification. Nous comprenons la nécessité d'alimenter ces nouveaux quartiers tout en soulageant la route de Chancy. La zone industrielle des Rouettes, située à une distance de 350 à 1000 mètres de cette dernière, doit évidemment pouvoir être desservie en transports publics. Dans sa mouture actuelle, l'avant-projet de boulevard des Abarois prévoit cependant la construction d'une route à quatre voies reliant l'autoroute à la route d'Aire-la-Ville qui, par la même occasion, pourra desservir ces nouvelles zones urbanisées. Ceci signifie qu'un tronçon routier d'environ neuf cent mètres viendra littéralement « couper » la campagne et le paysage pendant une durée indéterminée, en prévision de la construction d'hypothétiques immeubles. Enfin, la création d'un boulevard d'une telle largeur, superposant tous les modes de transport routier, n'est pas convaincante. Rappelons-le, il s'agit de desservir trois périmètres à construire ou à terminer de construire, situés à proximité de la sortie d'autoroute. **Nous demandons à ce que la longueur et la largeur du boulevard soient adaptées aux besoins réels en termes de desserte, en fonction des constructions qui seront effectivement réalisées, sans que la jonction avec la route d'Aire-la-Ville ne soit une fin en soi.**

En coupant littéralement en deux l'aire agricole, le boulevard des Abarois aura un impact très fort sur la biodiversité et le paysage. Une telle infrastructure, notamment avec l'imperméabilisation des sols qu'elle engendre, les voitures qu'elle attire, le bruit et la lumière qu'elle génère, formera une barrière physique, aussi bien pour la faune que pour la vue. Pour ce qui est de la faune terrestre, le projet tel qu'il nous a été présenté ne prévoit pas de passages à faune. Même si de futurs quartiers sont amenés à exister au sud du boulevard, il est nécessaire qu'une perméabilité avec le grand paysage et les espaces ouverts puisse exister, rendant ainsi fonctionnelles les structures favorables à la biodiversité au sein des futurs quartiers. **Il est nécessaire qu'un projet de cette envergure considère les impacts qu'il engendre sur la biodiversité et plus particulièrement sur la faune, en cherchant à ne pas interrompre les connectivités et en évitant de mettre en danger les différentes espèces concernées.**

En milieu agricole ouvert, la plantation de chênes ou de fruitiers sur les limites de parcelles, ou la mise en place de haies bocagères, sont très favorables à la biodiversité (pour autant qu'aucune infrastructure dangereuse pour la faune ne les côtoie). Il est cependant insensé de prétendre lutter contre les îlots de chaleur en imaginant planter des arbres à la campagne, en milieu ouvert. Il n'est plus à démontrer que c'est le bitume qui renvoie, la nuit, la chaleur emmagasinée pendant le jour, et qui empêche le sol de jouer son rôle d'éponge pour restituer pendant les périodes chaudes l'humidité absorbée lors de pluies. **Pour agir contre les îlots de chaleur et, à plus grande échelle lutter efficacement contre le réchauffement climatique et la sécheresse, il est indispensable**



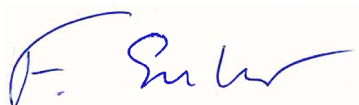
désormais d'inverser la tendance en arrêtant d'imperméabiliser les sols et en recréant des surfaces perméables végétalisées, idéalement en pleine terre, en lieu et place du bitume.

Un boulevard de l'ampleur de celui prévu dans l'avant-projet des Abarois, sa pertinence, son gabarit, ses aménagements, doivent absolument être pensés en fonction du milieu que celui-ci traverse. Le terme même de « boulevard » a une connotation strictement urbaine. Nous sommes clairement opposés à ce qu'une infrastructure d'une telle magnitude vienne scinder la zone agricole et les connectivités biologiques existantes. Le boulevard, ou plutôt le chemin des Abarois doit permettre de desservir les secteurs urbanisés et s'arrêter dans la zone à bâtir.

Enfin, en guise de conclusion – mais qui pourrait aussi être un postulat liminaire – nous vous invitons à replacer le projet dans son contexte temporel et environnemental. Le développement de Bernex tel que prévu dans le PDCn, et notamment les quartiers devant être desservis par le boulevard des Abarois, consistent en une planification visant une réalisation finale, si tout se passe comme souhaité, après 2040, voire même 2050. Or, le Plan climat cantonal prévoit une diminution de 40% du trafic individuel motorisé d'ici 2030, la neutralité carbone d'ici 2050, et 30% du territoire cantonal contribuant à l'infrastructure écologique d'ici 2050. Ces objectifs sont très ambitieux, en particulier concernant les échéances. Mais quoiqu'il en soit, ils devront, tôt ou tard, être atteints. Il est dès lors légitime de se demander si le développement de Bernex tel que prévu est en phase avec ces impératifs. Est-ce que la voiture et les transports routiers auront toujours autant la cote en 2050 ? Le développement de nouvelles centralités sur des terres agricoles n'est-il pas l'occasion de penser un aménagement du territoire orienté vers le futur, résilient face au déclin de la biodiversité et à la crise climatique que nous vivons ?

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce courrier, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller d'Etat, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour Pro Natura Genève :



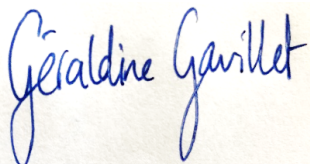
Fiore Suter
Responsable Nature et Territoire

Pour le WWF Genève :



Jean-Pascal Gillig
Secrétaire régional WWF Suisse
Responsable de la section genevoise

Pour le GOBG :



Géraldine Gavillet
Secrétaire générale

Pour le CCO Genève :



Sara Leoni
Présidente



Copies :

- Département du territoire, Rue de l'Hôtel-de-Ville 14, CP 3880, 1211 Genève 3
- Office cantonal des transports, Chemin des Olliquettes 4, Case postale 271, 1211 Genève 8
- Office cantonal de l'agriculture et de la nature, Rue des Battoirs 7, 1205 Genève
- Office de l'urbanisme, Case postale 224, 1211 Genève 8
- Office cantonal du génie civil, Case postale 149, 1213 Petit-Lancy 1

