

Secteur ZIMEYSAVER
Barreau Routier de Montfleury
Démarche de concertation

Annexes au rapport d'étude

1. Historique du projet	2
2. Présentation de la démarche lors de l'atelier du 8 février 2018	3
3. Atelier du 8 février : Synthèses des discussions aux tables thématiques	12
4. Présentation du déroulement de la soirée atelier du 1 ^{er} mars	33
5. Atelier du 1 ^{er} mars : Synthèses des discussions aux tables thématiques	43
6. Feuille d'invitation aux ateliers de discussion (tous-ménage)	63
7. Feuille d'invitation à la soirée du 25 juin (tous-ménage)	65
8. Dossier des posters de l'exposition du 25 juin	67
9. Synthèse des discussions aux postes lors de l'exposition du 25 juin	79
10. Questionnaire de satisfaction et commentaires des participants	90
11. Archive des pages du site internet du projet	94
12. Dépliant 4 pages réalisé pour le 6 novembre 2017	102

Barreau de Montfleury

Tables rondes

Atelier 1

Thème: mobilité et ses impacts

8 février 2018



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 1

Équipe projet Barreau

Barreau de Monfleury:

- Etat de Genève: DGGC, OU, DGT, DGE, DGAN
- FTI
- Mandataires: Groupement MONTFLEURY

Demi-jonction Vernier-Canada: OFROU



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 2

Thème: Trafic et son impact

- Table 1: Trafic individuel motorisé (TIM) et transports publics
- Table 2: Accès, giratoires, ZIMEYSAVER
- Table 3: Bruit et mesures à prendre
- Table 4: Mobilité douce et requalification des voiries
- Table 5: Autoroute et bretelles d'accès



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 3

Contexte

- Une demande politique (M1986 cantonale) pour considérer une route d'évitement
 - Décharger les rues de village et chemins agricoles
- Des charges de trafic actuellement déjà importantes
- Grand projet de la ZIMEYSAVER et sa densification
- Le barreau fait partie du Grand projet ZIMEYSAVER



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 4

Rappel des objectifs du barreau de Montfleury

- Donner à la ZI un accès direct à l'autoroute à travers de la demi-jonction de Vernier-Canada
- Soulager les axes surchargés par le trafic (routes de Vernier, de Meyrin, de Peney et du Mandement)
- Requalifier les axes principaux des communes
- Sécuriser et favoriser les modes doux
- Développer et améliorer les TP
- Délester les jonctions de Vernier et Meyrin
- Fluidifier le trafic dans le tunnel de Vernier



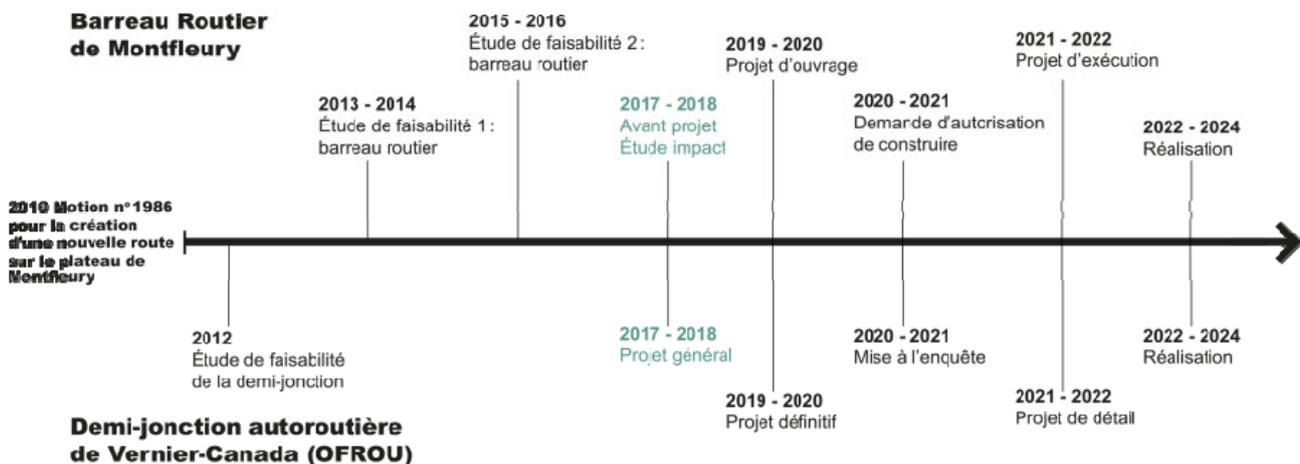
REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENERIAS LUX

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 5

Planification



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENERIAS LUX

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 6

Séances d'information et entretiens

- 31 mai 2017: Rencontre avec les associations
- Août – octobre: Entretiens avec associations et riverains
-> synthèse
- 6 novembre 2017: Séance publique



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 7

Retour sur la séance du 6 novembre 2017

Objectif: présenter et expliquer le tracé retenu T21

Constat

- + Le principe d'une nouvelle route qui relie la ZI à l'autoroute et qui apporte beaucoup aux deux communes de Vernier et Satigny était compris
- + Une adhésion au tracé de la variante T21
- Le bruit reste une inquiétude pour les habitants du quartier du Canada principalement -> Une demande exprimée de couverture de la route pour des raisons de bruit.
- Inquiétude des agriculteurs concernant les impacts sur les parcelles agricoles.
- Inquiétude relative aux aspects "nature et paysage"



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 8

Le tracé T21

- Le tracé T21 présenté le 6 novembre 2017 est la conclusion des études **préliminaires**
- Ces études préliminaires donnent entre autres une première idée **d'où doit passer la route**
- Le tracé doit maintenant être optimisé et faire l'objet d'ajustements.



Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

Phase d'études en cours

- La phase de l'avant-projet va préciser les caractéristiques du projet.
- Ateliers de discussion avec deux thèmes principaux:
 - Trafic et son impact et
 - Impact sur l'agriculture et l'environnement
- Le dialogue va nourrir cette phase d'avant-projet et aider à trouver les bons compromis entre les diverses préoccupations et contraintes.



Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 10

Dialogue

- Afin d'arriver à faire un dialogue constructif, l'équipe de projet a décidé de s'appuyer sur les compétences de spécialistes des démarches participatives
- C'est le Professeur Florent Joerin, de la Haute École d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud, qui sera l'animateur de ces soirées de dialogue



Qui sommes-nous ?

- Florent Joerin
 - Professeur en aide à la décision territoriale
- Julie Barbey Horvath
 - Géographe, mobilité



Pourquoi des ateliers de discussion

- Les entretiens mais aussi les deux séances publiques de 2017 ont montré une diversité de points de vue et des incompréhensions
- Etablir un dialogue direct entre les experts du projet et les acteurs du territoire concerné.
 - Situer le projet dans son contexte
 - Entendre et comprendre les préoccupations
 - Permettre des ajustements



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 13

Principe des ateliers

- Dialoguer en petits groupes, de personne à personne
- Echanger un maximum d'information
- Un temps pour approfondir chaque thème
 - > Tables de discussion thématiques et parallèles
 - Documents sur les tables
 - 2-3 experts sur chacune des 5 tables
 - > Synthèses orales
 - > Synthèses écrites mises en ligne



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 14

Principe des ateliers

- 2 ateliers thématiques
 - 8 février : La mobilité et ses impacts
 - 1^{er} mars : L'agriculture, le paysage et l'économie
 - 1 atelier de restitution et synthèse
 - 31 mai : Echange sur les études (avant-projet et étude d'impact)
- Comment les résultats des ateliers ont-ils pu être pris en compte dans la définition du projet ?



Déroulement de la soirée

- Retour sur les entretiens
- Travail en tables thématiques
 - Pause – petite collation
- Travail en tables thématiques
 - Pause
- Synthèse
- Buffet



Synthèse des entretiens

- Les associations et organismes contactés :

Association, organisme	Type	Date
Ch. Devancet	Habitants-Riverains	30.08.2017
ATE	Mobilité-Environnement	4.9.2017
Pro Natura	Environnement	4.9.2017
WWF	Environnement	4.9.2017
Québec en Bois	Habitants-Riverains	5.9.2017
Québec La Clairière	Habitants-Riverains	5.9.2017
Résidences du Canada	Habitants-Riverains	5.9.2017
Pic-Vert Assprop	Faîtière Prop. Villas	5.9.2017
Intérêts de Vernier-Village	Habitants-Riverains	11.09.2017
Propr. Zone Montfleury	Habitants-Riverains	11.09.2017
Propr. Zone «Crotte-au-Loup»	Habitants-Riverains	11.09.2017
Hab. de la Commune de Satigny	Habitants-Riverains	22.09.2017
AZI – Zone industrielle MeySaVer	Entreprises	25.09.2017
Agrigenève	Exploitants agricoles	23.10.2017



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENERIAS LUX

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 17

Les résultats des entretiens

- Thèmes abordés (1/2)

<p>Le projet de barreau</p>	<p>Des questions précises sur le projet Des variantes proposées – des questions sur le choix des variantes Une prise de position commune (habitants) – variante enterrée et couverte La 3^{ème} voie autoroutière et la coordination entre les projets</p>	<p>Atelier 1 – 8 février</p>
<p>La mobilité, les transports dans la région</p>	<p>Comment s'organise la mobilité à l'échelle du grand périmètre? Un intérêt pour les mobilités douces, le développement des transports publics et les mesures alternatives (covoiturage, etc.). Les bouchons (auto)routiers induisent un trafic parasite.</p>	
<p>Le développement urbain (ZIMEYSAVER)</p>	<p>Comment accueillir le développement et la croissance de l'emploi attendu, dans une zone déjà soumise aux nuisances ? Inégalités de traitement rive droite – rive gauche</p>	<p>Atel. 1+2</p>



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENERIAS LUX

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 18

Les résultats des entretiens

- Thèmes abordés (2/2)

Les impacts	Le bruit, la pollution	Le bruit routier supplémentaire, la pollution, préoccupe les riverains et les associations.	Quid des études d'impact ?	Atelier 2 – 1^{er} mars	Atelier 3 – 31 mai
	La faune	Le barreau ne doit pas faire obstacle à la grande faune (cervidés, notamment) présente dans le secteur Canada.			
	La forêt, le paysage	La forêt, le paysage agricole et naturel est une réalité appréciée par les riverains.			
	L'agriculture	Le projet empiète sur du terrain agricole de qualité. Quid des compensations et marges de manœuvre pour les agriculteurs ?			
Le processus de concertation		Des attentes fortes sur les suites de ces entretiens			



Direction générale du génie civil
 Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 19

Table 1 : Trafic individuel motorisé et transports publics

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 8 février 2018 concernant la mobilité et ses impacts. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés 3 documents principaux et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 1 et le thème « Trafic individuel motorisé et transports publics ». Elle a été rédigée par la Heig-VD et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Résumé

Trois préoccupations principales ont émergé à la table « Trafic individuel motorisé et transports publics ».

Parking relais : emplacement et forme en question

Avant tout, au sujet du Parking relais, plusieurs craintes ont été exprimées. Celui-ci, qui n'est pas encore en phase d'avant-projet, serait implanté dans le secteur sud du Barreau routier, au niveau du croisement avec la route de Peney. Les participants redoutent la probable augmentation des nuisances (bruit et pollution en toute heure) générée par ce parking. L'emplacement de celui-ci a notamment été remis en cause, l'idée de le voir implanté de l'autre côté du Barreau (soit au sud-ouest) ayant été évoquée.

De même, le choix d'un parking en surface a suscité des discussions, certains souhaitant qu'il soit étagé pour éviter de perdre des surfaces agricoles. Enfin, les participants ont mentionné deux autres parkings du même type qui se trouvent dans la zone mais ne sont que peu utilisés, ce qui questionne l'utilité d'une telle infrastructure.

Charges de trafic : comment les prévoir et les maîtriser ?

La question de la charge de trafic subséquente à l'implantation du Barreau est le deuxième élément ayant polarisé la discussion. Globalement, les participants se demandent si les charges de trafic pourraient augmenter plus fortement que ce que prévoient les mandataires. En raison de son attractivité, l'infrastructure ne va-t-elle pas capter des flux supplémentaires, qui risquent de percoler sur les routes alentours (rte de Peney notamment), augmentant d'autant les nuisances induites par le trafic, notamment de poids lourds.

La peur de voir la bretelle d'autoroute ultimement complétée - le projet prévoit aujourd'hui uniquement une sortie/entrée vers/depuis la France - a également été avancée. Un élément sur lequel les intervenants se sont accordés est le manque d'adéquation entre le projet du Barreau et les objectifs du plan directeur cantonal visant, notamment une maîtrise du trafic routier.

Renforcer l'offre en transports public

Finalement, concernant les transports publics, c'est le manque d'offre ferroviaire qui a été souligné. Les participants souhaitent que celle-ci fasse l'objet d'un projet plus ambitieux afin de capter l'essentiel du trafic qui sera destiné au Barreau. De la même manière, les participants soulignent que l'offre de bus devrait faire l'objet d'une planification tenant compte notamment de la disponibilité en parking à l'intérieur de la ZIMEYSAVER.

Un participant aimerait savoir si le tunnel ferroviaire de Châtelaine pourrait être utilisé afin de renforcer l'offre de transport ferré pour le transport de biens (ferROUTAGE/transport industriel) ou de personnes (pendulaires).

Discussions

Les deux tables rondes ont commencé avec une brève présentation de la documentation disponible concernant le thème « transports individuels motorisés et transports publics ».

Documents présentés aux participants

- Charge de trafic actuelle d'un jour ouvrable moyen (base 2014/2015) : les chiffres actuels montrent une surcharge du trafic sur certains axes structurants (50'000 vhcl/jour sur la route de Meyrin ; 15'000 sur celle de Peney ; 8'000 sur celle du Mandement).
- Charge de trafic 2030 sans Barreau routier et avec développement de la ZIMEYSAVER : programme industriel et urbanistique induira une augmentation de trafic sur l'ensemble du réseau (+10'000 vhcl/jour sur la route de Meyrin ; +5'000 sur celle de Peney ; +2'000 sur celle du Mandement).
- Charge de trafic avec le Barreau routier : baisse de l'augmentation, voire diminution (stable sur la route de Meyrin ; diminution de moitié sur celle de Peney).
- Offre de transport public : augmentation des horaires de trains, bus (doublement de la cadence de l'axe fort, remplaçant les lignes 6 et 19), développement en site propre pour l'axe fort et nouvelle ligne à l'étude entre le secteur sud du Barreau et la ZIMEYSAVER
- Parking relais P+R Crotte-au-loup: à l'horizon 2022 avec un nombre de places limité, car l'arrêt de bus axe fort s'y trouvera. Pour 2035, permettra d'accueillir jusqu'à 400 places.

Parking relais

La question du parking relais a concentré une grande partie des débats de la soirée. Plusieurs craintes ont été formulées vis-à-vis de ce projet et notamment concernant l'augmentation des nuisances qu'il pourrait entraîner en termes de pollution sonore ou environnementale, et ce d'autant plus qu'il sera situé proche de la zone d'habitations.

Les experts ont cependant expliqué que le parking relais devrait permettre de diminuer le trafic sur les routes de desserte, diminuant d'autant les nuisances lui étant associées. Les 400 places de parking permettent en effet de retirer 400 véhicules du réseau routier de la zone. De plus, le trafic généré par le parking étant de basse vitesse, celui-ci ne devrait pas générer de fortes nuisances, comparativement à ce qu'il en aurait été sans une telle infrastructure.

L'emplacement de ce P+R a également été souvent abordé. Pour les participants, d'autres emplacements seraient préférables, par exemple de l'autre côté du Barreau, ce qui permettrait de l'éloigner d'autant des habitations.

Le plan qui a été présenté aux participants le situait à l'est du Barreau routier, au nord de la route de Peney. Il permet de déplacer les jardins familiaux qui seraient dès lors accolés au

P+R. Cependant les réflexions sur le parking relais sont à un stade très préliminaire et aucune direction n'est encore fixée dans le marbre.

De la même façon, la question d'un participant de savoir s'il ne serait pas plus judicieux de construire un parking étagé afin de conserver un maximum de surface agricole est restée sans réponse, le plan n'ayant pas fait suffisamment l'objet d'étude pour le moment.

L'utilité même d'un tel parking relais a été questionnée par l'ensemble des participants, ces derniers mettant en lumière le fait qu'il en existe aujourd'hui deux dans la zone (le premier proche des jardins familiaux au nord de Vernier village et l'autre aux abords de la route du Nant d'Avril), tous deux n'étant, selon les personnes intervenues, que très rarement remplis dans leur complète capacité.

Face à ces interrogations, les experts du canton précisent que ce nouveau parking relais étant situé à son abord direct, il permettra de capter une part significative du trafic futur du Barreau.

Les participants ont finalement souhaité qu'une gestion commune des parkings soit mise en place, ce qui devrait permettre de réduire le nombre total de places dans la ZIMEYSAVER.

Bien que la gestion des parkings ne soit pas du ressort de la DGT présente à la table, celle-ci a toutefois mentionné qu'une réorganisation des parkings était en cours dans les ZI de la région (entre la ZIMEYSAVER et la ZIBAY notamment).

Charges de trafic

Le deuxième point ayant été abordé lors de ces tables rondes était lié à la charge de trafic et aux fortes craintes lui étant associées. En effet, en premiers lieu les participants s'inquiètent que la construction du Barreau routier, en tant que nouvelle infrastructure d'une ampleur importante, ne fasse appel d'air et que les prévisions de charges de trafic ne soient rapidement dépassées, nécessitant des travaux d'adaptation pour faire face à ce nouveau trafic et aux nombreuses nuisances lui étant associées, comme le doublement de la jonction autoroutière (prévu aujourd'hui uniquement vers et depuis la France).

Les experts du trafic soulignent que si le Barreau a pour but de capter en effet une partie du trafic lié au développement des activités de la ZIMEYSAVER (environ 10'000 emplois relocalisés du PAV sont prévus d'y être implantés), il permettra également de soulager les routes alentour du trafic routier, et notamment celle de Peney. Ces diminutions de trafic devraient réduire les atteintes portées aux habitants de Vernier (notamment celles liées au trafic poids lourds, particulièrement gênant) : en reportant ce trafic professionnel sur le Barreau, les nuisances sont reportées dans une zone moins sensible). De plus, cette mesure pourra être d'autant plus efficace qu'elle s'accompagnera d'autres interventions : par exemple l'ouverture sur l'autoroute de trois voies circulables aux heures de pointe entre les sorties de Vernier et Bernex, ou encore l'implantation de parking relais comme celui venant d'être discuté. Ces mesures d'accompagnement devraient permettre la maîtrise de l'augmentation du trafic afin de rester dans les limites anticipées. Vis-à-vis de la jonction autoroutière, elle est du ressort de la Confédération, mais les contraintes techniques de la zone tout comme l'actuelle surcharge du tunnel de Confignon ne permettront pas son doublement¹.

¹ Se référer à la synthèse de la table 5, traitant de la question de l'autoroute et de ses bretelles

Les participants redoutent globalement que le Barreau ne puisse pleinement remplir son rôle et qu'il y ait tout de même une augmentation du trafic sur les routes adjacentes, celle de Peney en tête. Les personnes souhaitant par exemple prendre l'autoroute en direction de Lausanne (ce qui ne pourra pas être fait avec la future bretelle autoroutière au sud du Barreau), ou se rendant direction Ikea pourraient privilégier la route de Peney ou d'autres axes.

Afin d'éviter ces reports, le projet d'implantation du Barreau s'accompagne de mesures dissuasives afin de réduire au maximum le trafic de transit via d'autres routes comme celle de Peney. Il s'agit avant tout de feux de circulation visant à ralentir au maximum le passage via cette route, qui ne sera dès lors plus qu'utilisée pour un trafic interne. Sur la question du trafic direction Lausanne, celui-ci représente 40 % des prévisions de trafic depuis la zone, et pourra donc facilement être capté par les infrastructures existantes (route du Nant d'Avril et échangeur de Meyrin).

Charges de trafic et bruit

Les participants ont voulu savoir si un autre tracé, plus à l'ouest et éloigné des habitations, était envisageable, tout comme une couverture partielle du projet de Barreau.

Le projet est encore dans sa phase d'avant-projet et ainsi rien aujourd'hui n'est définitif, qu'il s'agisse du tracé ou de la possible couverture de la tranchée, qui est encore à l'étude actuellement. Évidemment, la couverture du barreau impacterait fortement le financement du projet, qui est aujourd'hui fixé à quelques 50 millions pour le Barreau et sa tranchée à charge de Genève et 40 millions pour l'entrée d'autoroute, pris en charge par la Confédération. À ceci s'ajouteront les mesures d'accompagnement qui ne sont pas encore chiffrées. Si une couverture était envisagée, le prix s'en retrouverait certainement quatre fois plus élevé pour le canton.

Dans le projet actuel, les nuisances liées au bruit inquiètent particulièrement les habitants, d'autant plus que le trafic représentera une majorité de poids lourds et particulièrement au sud du Barreau, à la sortie de l'autoroute, où la pente pourrait générer beaucoup de bruit.

Avec l'injection du nouveau trafic dans cette zone (environ 19'000 nouveaux véhicules/jour) le canton a l'obligation de respecter les normes de bruit prévues par la loi fédérale. Il est donc évident que de nombreuses mesures seront prises afin de limiter au maximum l'impact généré sur la zone d'habitation, située en degré de sensibilité II (pour laquelle les mesures doivent être fortes).

Charges de trafic et cohérence avec le plan directeur cantonal

Enfin, les participants ont soulevé un dernier point concernant le sujet de la charge de trafic : en effet, certains doutent que le projet de Barreau routier réponde aux objectifs fixés par le plan directeur cantonal, notamment celui visant « une maîtrise de l'augmentation du trafic individuel motorisé ». Ceci d'autant plus que le risque que cette infrastructure agisse comme un aspirateur à trafic existe.

Le projet de Barreau est soumis au plan directeur qu'il est tenu de respecter, preuve en sont les nombreuses études d'impacts déjà effectuées ou en cours qui attestent de la viabilité dudit projet. En effet, avec l'arrivée de 10'000 emplois dans la ZIMEYSAVER, le canton juge nécessaire l'implantation d'une telle infrastructure, qui permet justement de maîtriser le trafic et de le canaliser dans une zone où les nuisances sont minimales, en comparaison à ce qu'il se passerait sans ce projet. En outre plusieurs leviers d'action permettant d'augmenter la

maîtrise du trafic seront utilisés, et notamment celui d'une gestion des parkings à l'échelle de toute la zone industrielle.

Transports publics

Le dernier point traité lors de cette discussion a été celui lié aux transports publics, bien que moins approfondi que les précédents, les mesures étant globalement bien reçues par les participants. Toutefois, certains se sont étonnés que face au développement de la ZIMEYSAVER, seule une mesure de gestion du trafic routier ait été prévue (le projet de barreau routier), alors que le trafic professionnel aurait pu être capté en majeure partie par le développement du trafic ferroviaire.

Le canton travaille avec les CFF dans le but de développer l'offre ferrée, qui sera d'ailleurs largement améliorée dans le cadre du projet du Barreau et des mesures de développement des transports publics, notamment en termes de cadence de desserte au sein de la zone industrielle. Sur ce point, la projection cantonale vise à passer, en termes de répartition modale, de 88 % de trajets quotidiens réalisés en véhicule individuel à 70 % grâce à une augmentation de l'offre en transport public.

Afin d'accompagner le développement de l'offre en transport public, les participants ont proposé différentes idées :

- **Certains ont évoqué notamment d'utiliser le tunnel ferroviaire de Châtelaine (liaison Pont-Rouge-Vernier) afin de délester au maximum le trafic routier des poids lourds.**
- Il faut savoir que cette option est actuellement à l'étude afin de savoir comment exploiter ce tunnel au maximum.

- **La proposition de mise en place de navettes aux heures de pointe, depuis la frontière a également été évoquée.**
- Cette proposition dépasse le cadre de compétence des acteurs présents autour de la table, mais permet de mettre en avant le fait que 20 % du trafic nouveau en direction du Barreau sera du trafic professionnel effectué en poids lourds, qui ne peuvent être mis sur des navettes et qui justifie aux yeux de la DGT un tel projet de Barreau routier.

- **Mise en place d'une politique de covoiturage pour diminuer, voire éviter l'augmentation du trafic.**
- Dans la ZIMEYSAVER toute nouvelle entreprise est tenue de fournir un plan de déplacement d'entreprise promouvant le covoiturage de ses employés. Pour la zone industrielle, l'ambition est d'ailleurs d'atteindre 20 % de covoiturage.

- **Proposition de mettre sur place une ceinture de desserte interne à la zone industrielle, notamment pour desservir certains parkings mutualisés.**
- C'est en réalité ce qui est prévu au niveau des transports publics, avec l'ajout d'une nouvelle ligne interne à la ZIMEYSAVER qui permettra de desservir le futur P+R et qui complètera l'offre de transport des lignes radiales permettant de rejoindre le centre-ville.

Table 2 : Accès, giratoires, ZIMEYSAVER

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 8 février 2018 concernant la mobilité et ses impacts. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés 3 documents principaux et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 2 et le thème « Accès, giratoires, ZIMEYSAVER ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Principaux points de discussion

- Demande de tranchée couverte,
- Problème des poids-lourds sur la route de Peney et de Satigny,
- Problème du goulet d'étranglement que présente la douane de Bardonnex malgré l'élargissement de l'autoroute qui passe à 3 voies,
- Amélioration de l'offre de transports publics,
- Tracé et giratoires.

Synthèse des questionnements

Le barreau de Montfleury va-t-il régler le problème de la circulation des poids-lourds ou le déplacer ? Pour la plupart le barreau est un élément positif dans ce sens mais déplace potentiellement le problème.

Le futur barreau sera-t-il engorgé ? Selon les experts, des mesures d'accompagnement vont être mise en place (changement de voie avec la mise en place de feux routiers, accessibilité à certaines routes uniquement aux riverains ou aux bus et véhicules agricoles).

Le problème de connexion du barreau avec le reste des zones industrielles a été soulevé, notamment aux zones industrielles du Nord : est-ce que cela règle le problème ?

Est-ce qu'une amélioration des transports publics pourrait éviter la construction du barreau ainsi que des embouteillages en absorbant une plus large partie des personnes qui transitent ?

Quelle utilité pour les giratoires du futur barreau de Montfleury ? Pourquoi cette taille ? Pourquoi le tracé sinueux de la route du barreau ?

Synthèse des demandes

Les participants demandent :

- une **tranchée couverte** à cause des nuisances (sonores, lumières, poussière, etc.), en plus de la dévaluation immobilière,
- de régler le problème du **trafic poids-lourds**,
- une vision plus globale et à long terme, notamment avec une meilleure offre de **transports publics**.

Discussions

Les documents présentés ont permis de dresser un rapide historique du projet Zimeysaver et du futur projet (infrastructures de mobilité / développement / aménagement du territoire). Les différents secteurs et zones de la région ont été présentés, ainsi que les aspects du Plan directeur cantonal concernant la Zimeysaver.

Une orthophoto du périmètre Zimeysaver ainsi qu'une photo aérienne avec le tracé T21 du barreau de Montfleury ont permis aux participants de se rendre compte du futur projet. Le projet de barreau de Montfleury a ensuite été présenté, ainsi que les aménagements complémentaires prévus.

Tranchée couverte

La demande de modifier le projet de barreau de Montfleury en tranchée couverte en amont de la Route de Peney a été renouvelée. Les arguments des riverains en faveur du la tranchée couverte sont d'ordre des nuisances sonores, lumineuses, de pollutions qui seraient provoquées par le barreau ainsi que la dévaluation immobilière des villas situées proches du futur barreau de Montfleury.

Face à cette demande, les experts indiquent avoir réuni leurs efforts pour définir un projet viable en prenant en compte les contraintes données, notamment l'enveloppe budgétaire allouée, la nature du foncier, la topographie, etc.

Les participants sont d'avis que la délocalisation des entreprises du PAV, l'arrivée de nouvelles entreprises dans la zone industrielle produiront à termes des rentrées fiscales qui pourraient être utilisées pour couvrir la tranchée.

Un participant ajoute également que l'activité des gravières environnantes qui devraient disparaître à terme pourrait également être utilisée pour financer la couverture du barreau de Montfleury.

Élargissement de l'autoroute

La plupart des participants s'entendent sur le fait que l'élargissement de l'autoroute à 3 voies ne résoudra pas les problèmes de congestion, ce problème remontant principalement jusqu'à la douane de Bardonnex fonctionnant comme entonnoir.

Actuellement le tunnel de Vernier pose problème, car beaucoup de voitures passent par l'échangeur de Meyrin ou de Vernier. Le barreau doit permettre d'absorber le trafic sur ces deux axes en offrant un accès facilité à l'autoroute et au centre-ville. Le but du barreau de Montfleury est donc de :

- Faciliter l'accès au secteur Zimeysaver.
- Décharger les routes de Peney, Mandement et Nant-d'Avril

Beaucoup de participants craignent que le barreau ne résolve pas le problème à venir : le grand nombre d'industries se déplaçant dans la zone ZIMEYSAVER ainsi que l'augmentation de la population due aux logements seraient trop importants pour ne pas créer de bouchons sur les voies routières.

Selon les experts, le barreau de Montfleury, est l'un des éléments du concept multimodal. Un effort important sera mis sur les transports publics la mobilité douce.

Trafic des poids-lourds et trafic pendulaire

La plupart des riverains apprécie positivement l'effet du barreau de Montfleury sur la diminution du trafic des poids-lourds, notamment sur la route de Peney, la route du Mandement et d'Aire-la-ville où il est très important.

Sur la route de Peney, la question de la suppression du trafic poids-lourds est à l'étude, alors que concernant la route du Mandement, les poids-lourds ne devront plus traverser le village de Satigny.

Cependant, certains se demandent si les automobilistes ne vont pas continuer d'utiliser la route du Mandement en traversant Satigny et Peney par simplicité. Ils sont donc sceptiques sur le délestage de la route du Mandement.

Le barreau pourra soulager le trafic aux heures de pointe et donc régler ce problème. D'autre part, la circulation sera contrôlée grâce à des feux en traversée de localité (contrôles d'accès).

Les participants soulignent trois autres problèmes :

- **Le manque de connexion du barreau avec les zones industrielles du Nord,**
- **Le fait que les automobilistes continueront de prendre les routes de campagne pour contourner les grandes voies congestionnées,**
- **Le peu de différence faite dans les discours entre trafic poids-lourds et véhicules légers.**

Ils proposent une alternative à la construction du barreau, avec la mise en place de transports publics efficaces, solutionnant également le problème de congestion des voies routières.

Les experts rappellent que des mesures d'accompagnement vont être mises en place, notamment en termes de mobilité douce, d'accessibilité des routes pour les riverains et les exploitants agricoles.

Giratoires

Les participants posent la question de l'utilité et de la largeur des giratoires. Le giratoire sud interpelle particulièrement par sa largeur. Les 3 giratoires sont questionnés sur leur utilité.

Les experts expliquent en premier lieu que la taille du giratoire est liée à la vitesse du trafic et aux gabarits des poids-lourds. Ce giratoire permettra de desservir l'entreprise Givaudan, les habitations, ainsi que le secteur de la future zone industrielle. De plus, un accès réservé aux bus, est prévu. Les accès aux parcelles se feront depuis l'intérieur de la zone industrielle, grâce au giratoire qui permettra cette desserte plus fine à l'exception des entreprises situées le long de la route du Canada.

Les deux giratoires du Nord desserviront directement la zone industrielle de Mouille-Galand.

Tracé

Le tracé du barreau interpelle également les participants, notamment les virages.

La majorité de la route passe sur des terrains classés en zone à bâtir, mais non-constructibles pour du logement en raison du bruit aérien. Pour les secteurs en zone agricole

le tracé va certainement pouvoir être en partie optimisé pour réduire son emprise sur les exploitations agricoles (en évitant par exemple le morcellement des parcelles).

Plusieurs participants demandent également si le développement de la ZIMEYSAVER serait possible sans barreau routier.

Ce à quoi les experts répondent que dans ce cas, il y aurait de très grosses difficultés de circulation sur l'ensemble du secteur.

Table 3 : Bruit, mesures anti-bruit et tranchée couverte

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 8 février 2018 concernant la mobilité et ses impacts. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés 3 documents principaux et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 3 et le thème « Bruit, mesures anti-bruit et tranchée couverte ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Résumé

Le bruit routier supplémentaire induit par le projet du barreau routier préoccupe les participants qui souhaitent que la nouvelle voie routière soit couverte au maximum.

Malgré l'offre variée de mesures antibruits (mur, talus, butte, etc.) qui a été présentée, la tranchée couverte reste la demande principale des participants, qui considèrent les autres mesures comme pas assez efficaces.

La plupart des participants justifient la demande d'une tranchée couverte, en raison des craintes liées à :

- Une augmentation significative du niveau sonore dans la zone résidentielle.
- Une perte de la valeur des biens immobiliers de la région.
- Une perte de la qualité de vie pour les résidents de la zone concernée.

Discussions

Le bruit du trafic de la zone industrielle

Le trafic de la zone, déjà très dense, et sa possible augmentation avec la mise en place du barreau routier, est une préoccupation pour les participants. Les nuisances du trafic des poids lourds ont été évoquées, notamment la circulation matinale (dès 5h du matin) qui témoigne, selon certains participants, d'un non-respect des dispositions légales quant au niveau sonore. Les participants se demandent donc si le projet permettra d'atteindre les objectifs planifiés par la loi, sachant qu'ils ne les considèrent pas respectés actuellement.

Les études acoustiques menées quant au projet du barreau démontrent qu'en prenant certaines mesures, les normes légales (45 décibels la nuit, de 22h à 6h et 55 décibels la journée) seront respectées.

Les participants ont remis en question la perspicacité de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OBP), en particulier concernant les nuisances aux heures de pointe.

Les experts ont alors rappelé que les méthodologies des études acoustiques ne permettent pas de prendre en compte les pics sonores, car les données sont lissées sur une plage horaire définie.

D'autre part, des participants craignent que les camions continuent à emprunter la route de Peney et doutent que le barreau puisse détourner une part significative du trafic.

L'augmentation du trafic est essentiellement le résultat des 10 000 nouveaux emplois prévus dans ZIMEYSAVER. Le Barreau doit permettre de canaliser cette augmentation et réduire ainsi son impact.

Les participants ont précisé que le bruit dérangent en provenance du trafic routier n'est pas uniquement dû aux moteurs, mais également aux roulements.

L'experte rappelle que le barreau se situera sept mètres en dessous du terrain naturel, dans sa partie Sud, ce qui représente une sorte de mesure acoustique et permet ainsi de réduire significativement le bruit ressenti par les habitations voisines.

Le niveau sonore lié au trafic aérien

Le niveau sonore global de la région a également été abordé. Certains participants ont évoqué le fait que le bruit occasionné par le barreau routier sera cumulé au bruit émis par le trafic aérien qui affecte déjà la région.

Les participants se demandent s'ils vont subir deux fois le niveau sonore légal à cause, d'une part, du trafic aérien (qui risque d'augmenter au regard du prochain développement souhaité de l'aéroport de Genève) et d'autre part des décibels émis par le futur trafic en provenance du barreau routier.

De plus, certains craignent que le bruit du trafic aérien soit accentué par les mesures anti-bruit du barreau, notamment les bâtiments prévus dans la ZITUIL, ceci à cause d'une éventuelle réverbération.

L'experte a expliqué que des mesures acoustiques seront réalisées à l'état initial et que le bruit engendré par le barreau routier sera superposé à l'état futur.

Il a été demandé de réaliser une étude d'impact qui prenne en compte les différentes sources de bruit, notamment le bruit aérien et industriel.

La diffusion d'un document qui mentionnerait le niveau sonore actuel réel (avant-barreau) a également été demandée, dans le but de connaître le niveau sonore de la situation actuelle.

L'experte a précisé que ces données se trouvent sur le cadastre du bruit¹. Ce document est joint en annexe.

La tranchée couverte

Une tranchée couverte est demandée par une grande majorité des participants qui estime que c'est la seule solution acceptable, au regard du tracé qui a été décidé.

Des participants ont demandé qui avait décidé du tracé et pourquoi celui-ci avait été choisi.

Les experts ont précisé que le *Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture* a effectué des études multicritères qui ont abouti à ce tracé, car il est apparu comme étant le moins impactant.

Le tracé est proche de zones résidentielles ce qui n'est pas optimal pour les participants qui demandent que la route soit réalisée sous la forme d'une tranchée couverte. Cette tranchée couverte est demandée dès le début du tracé et jusqu'à la fin des quartiers résidentiels au minimum (la couverture intégrale étant l'idéal).

Le coût économique de la tranchée couverte doit être pris en compte (coût 10x plus élevé que pour les autres mesures antibruit).

Des propositions de la part des participants concernant d'autres tracés possibles, avec le projet de réaliser une tranchée couverte ont été déposées auprès des porteurs du projet.

Enfin, certains participants demandent que le tracé du barreau passe à l'ouest de la Zone industrielle de la Tuilière actuelle et non à l'est comme le projet le prévoit.

¹ (https://www.etat.ge.ch/geoportail/pro/?mapresources=BRUIT_AIR). Voir également en annexe.

- Bruit trafic routier DIURNE
- 1 : Lr < 60
 - 2 : Lr entre 60 et 64
 - 3 : Lr entre 65 et 69
 - 4 : Lr >= 70
- Bruit trafic routier DIURNE
- 1 : Lr < 60
 - 2 : Lr entre 60 et 64
 - 3 : Lr entre 65 et 69
 - 4 : Lr >= 70
- Bruit trafic routier NOCTURNE
- 1 : Lr < 50
 - 2 : Lr entre 50 et 54
 - 3 : Lr entre 55 et 64
 - 4 : Lr >= 65



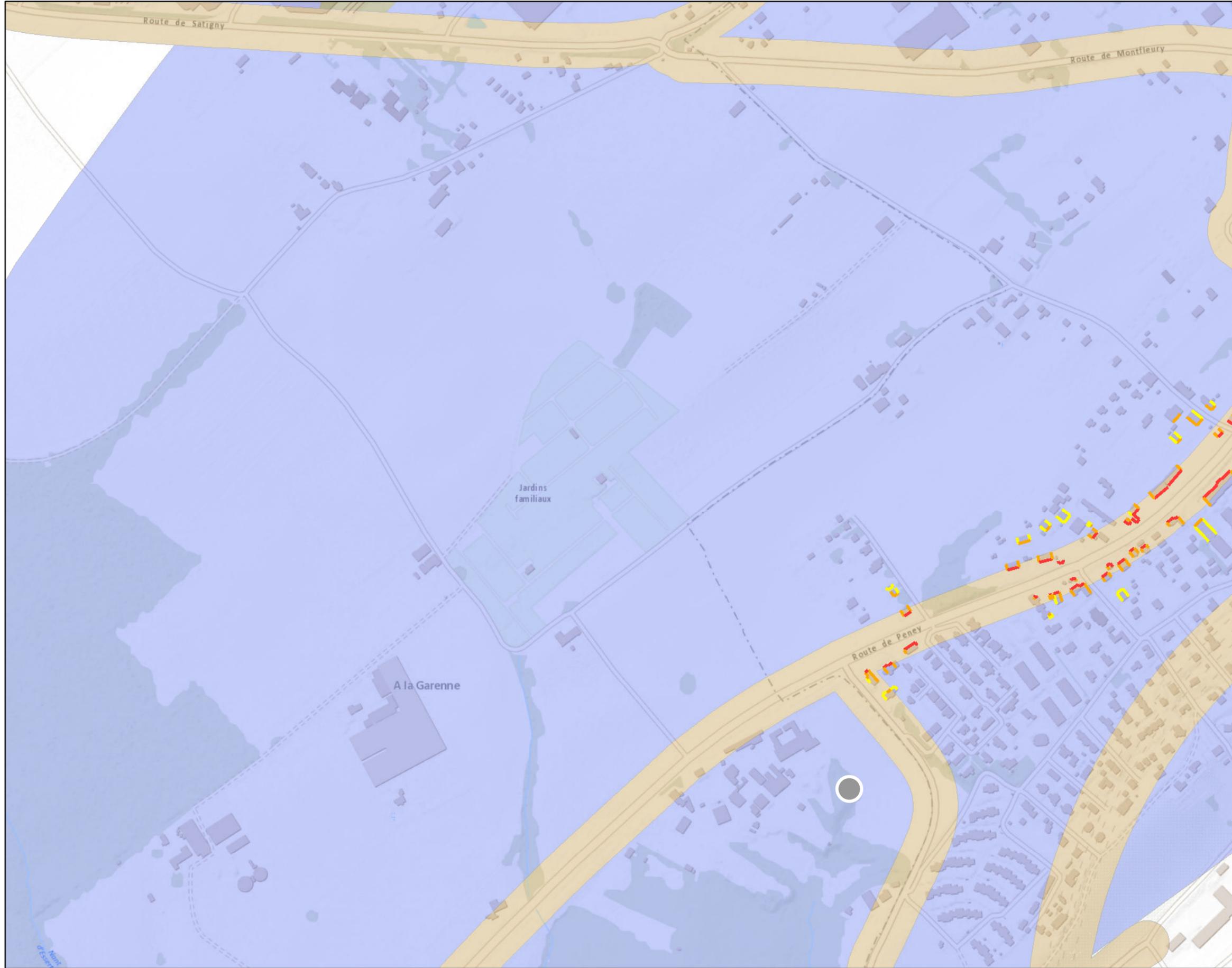
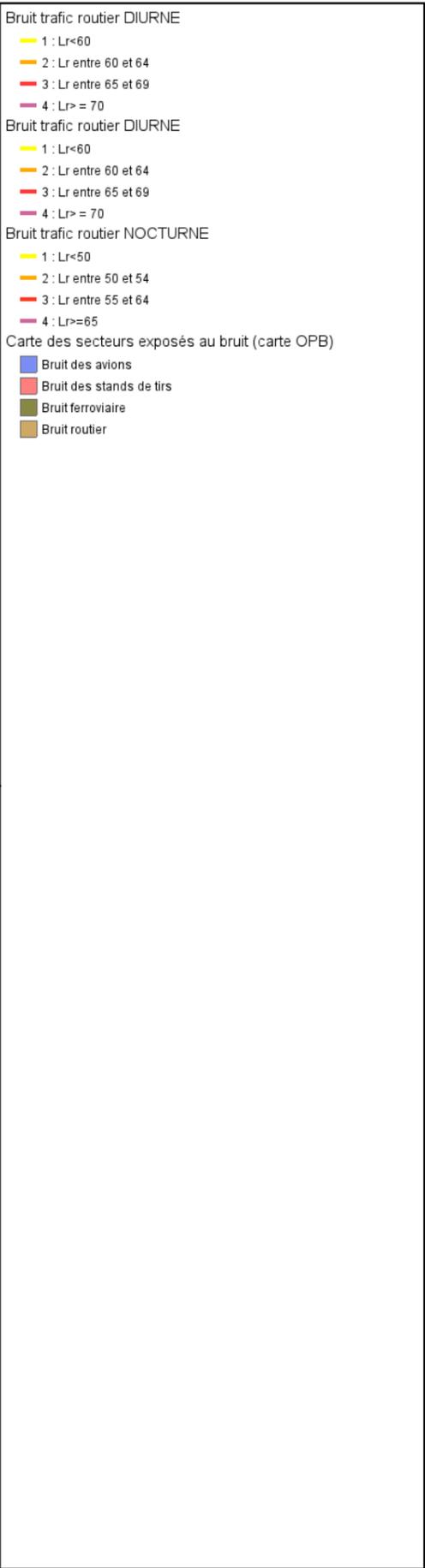


Table 4 : Mobilité douce et requalification des voiries

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 8 février 2018 concernant la mobilité et ses impacts. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés 3 documents principaux et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 4 et le thème « Mobilité douce et requalification des voiries ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

La plupart des participants approuvent les propositions faites par les porteurs du projet en terme de mobilité douce : la planification relative à cette dernière paraît claire et bien étudiée.

Certains participants sont cependant plus critiques. En effet, selon eux, le barreau constitue une coupure urbaine importante, notamment pour les piétons et la mobilité de loisirs (joggeurs, randonneurs).

Résumé des demandes concernant la mobilité douce

Trois demandes explicites ont vu le jour lors de l'atelier : la première concerne la signalisation des chemins réservés à la mobilité douce. Les participants s'interrogent sur la régulation d'un trafic exclusivement doux et craignent que les usagers des transports individuels motorisés ne respectent pas cette réglementation. Ils souhaitent que les autorités mettent en place des contrôles et certains proposent même un système de barrières.

La deuxième demande concerne la prise en compte du projet de télécabine : les porteurs du projet ont-ils évalué dans leurs analyses quantitatives cette éventualité ?

La dernière porte sur la Voie Verte d'agglomération : les participants demandent des mesures *concrètes* à ce sujet, car il s'agit de la principale mesure de compensation qui leur a été offerte.

Discussions

Les habitants saluent le fait de vouloir mettre les cyclistes et les piétons hors du trafic routier. Ils sont tous, notamment les agriculteurs, très contents que le trafic individuel soit interdit, car cela permettra une meilleure appropriation des chemins par les paysans et leurs tracteurs.

Pendant les discussions, deux volontés fortes ressortent.

La première concerne la volonté unanime d'une tranchée couverte à certains endroits, afin de ne pas «couper» les chemins pour piétons et permettre un passage de la faune. Certains souhaitent même la couverture intégrale du barreau, afin de créer au-dessus une voie verte qui descende vers le Rhône.

La deuxième va encore plus loin, et porte sur la volonté de faire un tunnel, afin de protéger la zone au sud qui semble être un coin de nature encore protégée et agréable à pratiquer, notamment à pied. Certains ont l'impression qu'avec ce barreau à ciel ouvert, les autorités priorisent les intérêts économiques de cette zone (située à proximité de la route du Canada et proche du bois de Chébé) au détriment de sa dimension sociale (c'est-à-dire, propice au promeneur).

L'ensemble des participants apprécie l'idée de rabattre les cheminements sur la Voie Verte d'Agglomération. Cette dernière est d'ailleurs vue comme une bonne compensation à la construction du barreau ; néanmoins des questions persistent : quand sera-t-elle praticable ? Les participants semblent avoir besoin d'une échéance claire pour pouvoir se projeter.

Finalement, tous mettent l'accent sur l'importance de mettre les piétons et les cyclistes en sécurité grâce à des aménagements dédiés. Toutefois, les participants semblent d'accord sur le fait que d'autres solutions existeraient pour encourager la mobilité douce, à savoir, favoriser plutôt le rail pour irriguer la ZIMEYSAVER et non pas un barreau routier.

Questions, controverses et craintes

Un participant a relevé qu'il existe un problème d'accès à certaines parcelles si la route de Montfleury est fermée à la mise en service du barreau. Ce dernier demande une clarification quant à sa fermeture intégrale et l'explication du « pourquoi » il a été choisi de construire un unique passage destiné aux vélos.

Certains, de plus, se sont montrés dubitatifs quant à l'efficacité de faire un carrefour à feu à la hauteur de la route de Peney.

Ils ont également relevé ce qui leur semble deux incohérences : la première est que l'on prévoit un aménagement du chemin du Sorbier propice à une mobilité douce, mais que l'on vient coincer une route à grand trafic juste derrière.

La seconde incohérence concerne la révision des zones réservées à de la densification au sein de la ZIMEYSAVER : quel est alors l'intérêt de construire un barreau si aucune extension massive de la zone n'est prévue à ce jour ?

Pour terminer, les participants craignent la pollution que va engendrer la construction d'une telle route. Certains ajoutent qu'il s'agit même d'une condamnation pure et dure de l'agriculture et d'une perte pour les commerces de la ville de Vernier. En effet, construire un barreau veut dire repousser les gens qui viennent se balader encore plus loin et les empêcher de profiter des aménités que le village pourrait leur offrir.

Table 5 : Autoroute et bretelles d'accès

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 8 février 2018 concernant la mobilité et ses impacts. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés 3 documents principaux et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 5 et le thème « Autoroute et bretelles d'accès ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Documents

Les plans présentés ont un caractère uniquement indicatif et ne représentent pas nécessairement la solution effective qui sera retenue par l'OFROU. Ils visent à illustrer de manière concrète les conditions cadre du projet et permettre aux interlocuteurs de formuler leurs questions et remarques.

Résumé

De nombreuses questions ont été posées aux experts, articulées autour de quatre thématiques : les flux de véhicules, la position des bretelles, la tranchée couverte, l'aménagement futur du projet.

La stratégie de l'Office fédéral des routes (OFROU) pour la suppression des goulets d'étranglement grâce à l'augmentation de la capacité des axes actuels a été présentée aux participants. La création de la demi-jonction d'autoroute avant le tunnel de Vernier, raccordée au projet de Barreau de Montfleury pour desservir la ZIMEYSAVER, a été expliquée, ainsi que son intégration dans la stratégie globale de l'OFROU.

L'essentiel des participants convient qu'une solution routière est nécessaire, même s'ils sont pour une autre forme et soutiennent, en particulier, une solution enterrée pour le Barreau de Montfleury.

Discussions

Les participants s'accordent sur la nécessité d'organiser les flux de véhicules, flux qui seront en augmentation notamment avec le développement de la ZIMEYSAVER. Cependant, la solution présentée avec la maquette ne correspond pas à leurs attentes. Ces derniers demandent l'étude plus poussée d'une couverture du barreau au vu des nuisances engendrées (bruit, pollution, paysage, environnement...).

Trafic autoroutier

Le mandat de l'OFROU est de supprimer les goulets d'étranglement dans la région notamment en augmentant la capacité du réseau actuel.

La distribution du trafic autoroutier, avec et sans la création de la demi-jonction a été présentée. L'ajout de la demi-jonction permettra de réduire le nombre de véhicules passant par le tunnel de Vernier (les véhicules se rendant à la ZIMEYSAVER passent actuellement par cet itinéraire).

Par ailleurs, la réaffectation des bandes d'arrêtes d'urgence en voies d'insertion et de sortie, entre la nouvelle demi-jonction et l'actuelle jonction de Bernex, permettra une fluidification du trafic sur ce tronçon.

A plus long terme, les projets de suppression des goulets d'étranglement, dont les études du projet général sont en cours, permettront l'augmentation de la capacité de l'autoroute.

La solution technique correspondant à cet élargissement n'est pas encore arrêtée.

Cependant, selon les participants, les goulets d'étranglement ne seront pas réduits par ces aménagements. Les problèmes de circulation étant plus globaux, la saturation à la douane de Bardonnex a été notamment citée comme élément contraignant. Toujours dans ce thème de discussion, mais sortant du périmètre, le projet de traversée du lac a été mis en discussion autour de la table, mais cette infrastructure n'apparaît pas comme une solution pour les besoins de la zone.

Position des bretelles entrée/sortie

L'emplacement des bretelles est un sujet de discussion récurrent. Le positionnement de la voie de décélération a été questionnée, et l'option d'accoler les deux bretelles a été débattue. Selon les participants, cette solution permettrait à la fois de réduire l'impact sur le paysage, mais également de contenir le bruit grâce à l'utilisation de la pente naturelle.

Les motifs techniques de la disposition prévue des bretelles d'entrée et sortie ont été présentés aux participants. Ceux-ci concernent notamment la topographie particulière des lieux et les contraintes de géométrie des routes.

La voie d'accélération a également été largement évoquée.

De même que la présence du giratoire, qui, selon certains participants, n'a pas lieu d'être et pourrait même entraîner des ralentissements, des nuisances sonores supplémentaires, une dégradation plus importante du paysage. Un participant a soumis le croquis d'un croisement permettant de se passer de ce giratoire.

L'expert représentant du Canton annonce vouloir étudier cette proposition plus en détail.

En outre, à de nombreuses reprises, il a été question de définir la limite exacte entre les projets de demi-jonction et du Barreau de Montfleury., ainsi que les responsabilités (financières) de l'OFROU et du Canton.

Le projet étant amené à évoluer, il n'est pas facile d'arrêter un point précis sur la carte, mais l'OFROU conduit et finance le projet de demi-jonction ; le barreau de Montfleury étant de la responsabilité du canton et non de l'OFROU.

Tranchée couverte

Un débat animé s'est articulé autour de la question de la tranchée couverte. La limitation des nuisances a été un des points les plus marquants de cette discussion. Plusieurs craintes ont été énoncées à propos du bruit, de la faune, de la pollution, du paysage. Les participants ont voulu savoir sous quels critères et quels seuils sont évalués ces dernières.

Pour le Canton, il s'agit de questions de proportionnalités (dépassement de seuils / compensations) sur tous ces facteurs. Il faut aussi tenir compte du cadre légal qui est appliqué dans toute la Confédération.

La thématique de l'étude de différents tracés / solutions pour le barreau routier de Montfleury a aussi été prise à cœur autour de la table. Le sentiment que la solution est déjà fixée et sans marge de manœuvre a été mis en avant par certains participants.

Il a été rappelé que le projet n'est en rien terminé, et que certaines études sont encore à faire. Ce dernier point doit s'effectuer de façon à limiter les impacts sur l'environnement et le paysage tout en restant dans des coûts réalistes. Le projet d'une entrée et d'une sortie d'autoroute avant le tunnel de Vernier a été accepté, mais le reste est encore à ajuster. La solution présentée sur la maquette est la représentation d'une possibilité, non-définitive, et le projet est encore en cours d'étude.

La présence d'un couloir de faune (en majorité des grands cervidés) sur le tracé de la future demi-jonction a été évoqué. Ces animaux passent actuellement par les champs agricoles.

Les différentes étapes de projet intègrent un rapport d'impact sur l'environnement qui traite notamment le sujet de la faune (projet général et projet définitif). Dans le cadre des procédures d'approbation, les consultations menées (notamment des services cantonaux et fédéraux compétents en matière d'environnement), assurent que l'ensemble des éléments à prendre en compte concernant l'environnement soient traités. La mention, par un participant, de l'existence d'un couloir faunistique traversant la route du Canada en direction des vignes situées au-dessus du site de Givaudan SA a été prise en note pour vérification.

Dans l'une des discussions, il a été énoncé que certaines entreprises seraient prêtes à offrir les coûts de protections anti-bruit le long des nouveaux aménagements contre la possibilité d'installer des panneaux solaires.

Ce point est resté en suspens mais les représentants du canton ont invité ces entreprises à se manifester.

(Ré-)Aménagement futur du projet

Ce projet de demi-jonction prévu pour 2024 est très proche de la mise en application de projets fédéraux à plus grande échelle, 2035 ; comprenant notamment la création d'une troisième voie dans ce secteur. Les inquiétudes des participants se sont centrées sur l'après construction de ces bretelles et les futurs travaux théoriquement nécessaires en 2035. L'utilité d'un ouvrage éphémère de 11 ans (probablement moins avec les oppositions théoriques) a été questionné.

Comme indiqué dans la présentation initiale, la création de la demi-jonction, avec la réalisation du Barreau de Montfleury dont elle dépend, est un élément de la stratégie de l'OFROU en coordination avec le Canton. Elle constitue un élément de fluidification du trafic sur le tronçon entre les jonctions de Bernex et de Vernier, utile et anticipé par rapport aux projets d'augmentation de la capacité (projets de suppression des goulets d'étranglement).

Les planifications respectives et le phasage des études et procédures sont organisées de manière à permettre à la fois d'avancer sur le projet de demi-jonction et une coordination effective avec les projets de suppression des goulets d'étranglement.

Barreau de Montfleury

Tables rondes

Atelier 2

Thème: agriculture, paysage et économie

1 Mars 2018



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 1

Équipe projet Barreau

Barreau de Monfleury:

- Etat de Genève: DGGC, OU, DGT, DGE, DGAN
- FTI
- Mandataires: Groupement MONTFLEURY



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 2

Thème: Agriculture, environnement, économie

- Table 1: Agriculture et gravière
- Table 2: Zones industrielles et économie
- Table 3: Bruit et mesures anti-bruit
- Table 4: Faune et corridors
- Table 5: Paysage et forêt



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 3

Contexte

- Une demande politique (M1986 cantonale) pour considérer une route d'évitement
 - Décharger les rues de village et chemins agricoles
- Des charges de trafic actuellement déjà importantes
- Grand projet de la ZIMEYSAVER et sa densification
- Le barreau fait partie du Grand projet ZIMEYSAVER



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 4

Rappel des objectifs du barreau de Montfleury

- Donner à la ZI un accès direct à l'autoroute à travers de la demi-jonction de Vernier-Canada
- Soulager les axes surchargés par le trafic (routes de Vernier, de Meyrin, de Peney et du Mandement)
- Requalifier les axes principaux des communes
- Sécuriser et favoriser les modes doux
- Développer et améliorer les TP
- Délester les jonctions de Vernier et Meyrin
- Fluidifier le trafic dans le tunnel de Vernier



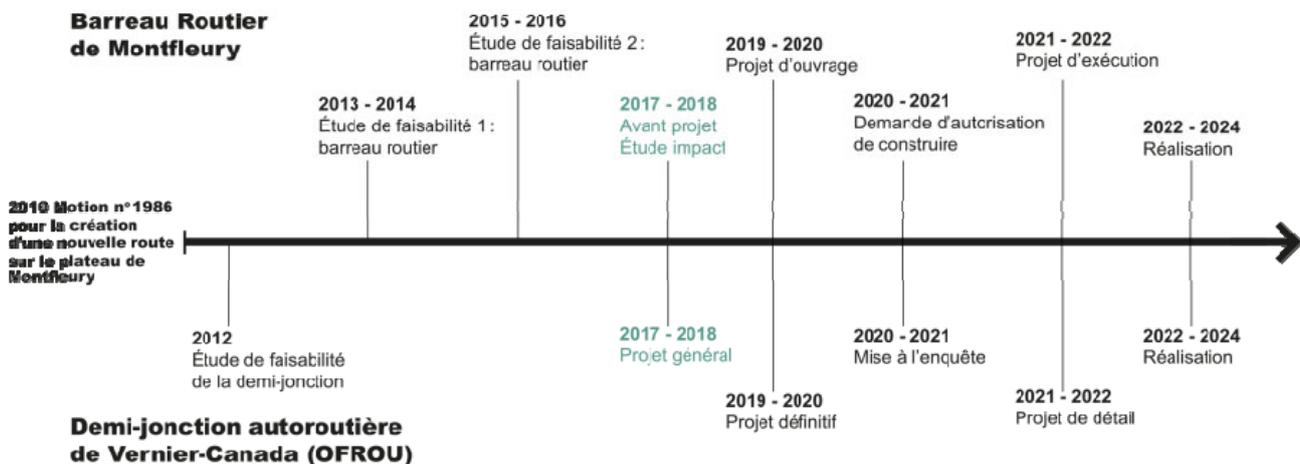
REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENERIAS LUX

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 5

Planification



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENERIAS LUX

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 6

Séances d'information et entretiens

- 31 mai 2017: Rencontre avec les associations
- Août – octobre: Entretiens avec associations et riverains
-> synthèse sera mise en ligne prochainement
- 6 novembre 2017: Séance publique
- 8 février : Premier atelier participatif



Le tracé T21

- Le tracé T21 présenté le 6 novembre 2017 est la conclusion des études **préliminaires**
- Ces études préliminaires donnent entre autres une première idée **d'où doit passer la route**
- Le tracé doit maintenant être optimisé et faire l'objet d'ajustements.



Phases d'étude en cours

- Les synthèses écrites du 8 février sont en voie de finalisation et elles seront disponibles très prochainement sur internet, mais aussi transmises à tous les experts qui travaillent sur le projet.
- Les synthèses des discussions d'aujourd'hui seront quant à elle mises à disposition d'ici quelques semaines.
- Ainsi, dès maintenant les experts travaillent à la recherche des meilleurs compromis entre les diverses préoccupations et contraintes.
- Une version optimisée et complétée du projet sera ainsi présentée et expliquée lors de la séance du 31 mai.



Dialogue

- Afin d'arriver à faire un dialogue constructif, l'équipe de projet a décidé de s'appuyer sur les compétences de spécialistes des démarches participatives
- C'est le Professeur Florent Joerin, de la Haute École d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud, qui sera l'animateur de ces soirées de dialogue



Qui sommes-nous ?

- Florent Joerin
 - Professeur en aide à la décision territoriale
- Julie Barbey Horvath
 - Géographe, mobilité



Pourquoi des ateliers de discussion

- Les entretiens mais aussi les deux séances publiques de 2017 ont montré une diversité de points de vue et des incompréhensions
- Etablir un dialogue direct entre les experts du projet et les acteurs du territoire concerné.
 - Situer le projet dans son contexte
 - Entendre et comprendre les préoccupations
 - Permettre des ajustements



Principe des ateliers

- Dialoguer en petits groupes, de personne à personne, plutôt que des discussions en plénière
 - Echanger un maximum d'information
 - Permettre aux plus grand nombre de s'exprimer
 - Avoir du temps pour approfondir les différents thèmes
 - > Tables de discussion thématiques et parallèles
Documents sur les tables
2 experts sur chacune des 5 tables
 - > Synthèses orales
 - > Synthèses écrites mises en ligne



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 13

Principe des ateliers

- 2 ateliers thématiques
 - 8 février : La mobilité et ses impacts
 - 1^{er} mars : L'agriculture, l'environnement et l'économie
 - 1 atelier de restitution et synthèse
 - 31 mai : Echange sur les études (avant-projet et étude d'impact)
- Comment les résultats des ateliers ont-ils pu être pris en compte dans la définition du projet ?



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 14

Principaux résultats du 1^{er} ateliers

- **Tracé général**
 - Demande renouvelée pour une couverture complète ou maximale
 - Une demande d'information sur l'analyse des variantes, y compris celles proposées par les habitants ou associations
- **Détail du tracé et autoroute**
 - Discussions sur l'emplacement des bretelles et le giratoire d'accès à l'autoroute
 - Discussions sur les phases de réalisation jusqu'à 2035 entre les travaux prévus concernant le barreau et l'autoroute



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 15

Principaux résultats du 1^{er} ateliers

- **Stationnement**
 - Questions et propositions concernant l'emplacement et le type de parking relais (Crotte-au-Loup)
 - Politique, règles et optimisation du stationnement dans la ZI
- **Alternatives à l'utilisation de la voiture pour les pendulaires**
 - Discussions et propositions concernant l'utilisation des TP et notamment le train
 - Souhais de renforcer le co-voiturage, les navettes



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 16

Principaux résultats du 1er ateliers

- Mesures visant à éviter une augmentation incontrôlée du trafic
 - Préoccupations sur la route de Peney et la rte du Mandement
 - Etablir une distinction entre le trafic voitures et poids-lourds
 - Mettre en place des barrières ou des bornes sur certaines routes de dessertes
- Proposition d'amélioration de la mobilité douce pour habitants du secteur
 - Questions quant aux étapes de réalisation de la voie verte, ainsi que l'ensemble des aménagements cyclistes et piétons dans le secteur



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 17

Déroulement de la soirée

- Introduction
- Travail en tables thématiques
 - Pause – petite collation
- Travail en tables thématiques
 - Pause
- Synthèse
- Buffet et questionnaire de satisfaction



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Direction générale du génie civil
Direction des grands projets et des services généraux

05.04.2019 - Page 18

Déroulement du travail en table

- Animateur par table qui veille à ce que chacun puisse s'exprimer.
- Experts sont là pour vous entendre et expliquer les réflexions en cours mais ils n'ont pas réponse à tout.
- Scribes gardent trace des échanges
 - Synthèses du premier atelier en finalisation, en ligne des le 8 mars
 - Synthèses du second atelier 1er avril
- Règles de participation (page 4 dossier)



Table 1 : Agriculture et gravière

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 1^{er} mars 2018 concernant l'agriculture, le paysage et l'économie. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés des documents et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 1 et le thème « Agriculture et gravière ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Résumé

Les propos des deux tables de discussion se sont souvent éloignés du thème agriculture et gravière, pour aborder d'autres thèmes, indirectement liés. En effet, pour la majorité des participants, le tracé T21 proposé par l'avant-projet n'est pas une proposition soutenable en vue des nuisances qui l'accompagnent (sur les écosystèmes, le bruit, le découpage de la zone agricole, l'emprise au sol, le paysage). Pour de nombreux participants, les demandes d'enterrer le barreau ou de supprimer un giratoire visent l'économie de terres agricoles. Les discussions ont donc porté sur comment réduire cet impact et comment financer ces mesures de réduction d'impact.

Trafic routier et nuisances

Un premier point de discussion a été celui du trafic routier induit par le projet du Barreau : les participants ont regretté un manque de vision globale vis-à-vis du projet, notamment parce que la jonction de Bernex aurait pu de leur point de vue prendre en charge le trafic du Barreau (sans nécessiter une nouvelle bretelle autoroutière). Ils ont aussi souligné que ce projet risque d'induire une augmentation du trafic de manière générale (sur la route de Satigny ou plus loin, à la frontière de Bardonnex, déjà en difficulté en heure de pointe). La peur de voir le trafic augmenter sur les routes annexes (Peney, ou route de la Garenne) tout comme de voir la bretelle doublée dans le futur ont également été abordé¹.

Alternatives de tracés et financement

La discussion s'est également beaucoup centrée sur les alternatives de tracés qu'il était possible d'envisager. Notamment sur la possibilité d'enterrer le tracé, du moins en partie. Le projet étant encore à l'étude, de telles possibilités ne sont pas encore écartées aujourd'hui : à la façon de la semi-autoroute de contournement de Bulle, le Barreau routier pourrait être en partie enterré, ce qui permettrait de libérer des surfaces au sol et générer un revenu par la mise à disposition de terrains industriels supplémentaires. Cette plus-value pourrait financer l'enterrement du Barreau qui semble d'ailleurs techniquement réalisable en profitant de l'effet naturel de la pente qu'il existe entre la ZITUIL et l'autoroute. De la même façon, imaginer retirer l'un des deux giratoires dans le secteur nord du Barreau amoindrirait l'impact

¹ Voir à ce sujet la synthèse de l'atelier 1 – Table 5 Autoroute et bretelles d'accès.

sur les zones agricole et de gravière tout en libérant de l'espace exploitable à l'avenir et en permettant de récupérer des SDA.

Gravière

Beaucoup d'éléments relatifs à l'exploitation future de la gravière au sud de la ZIMEYSA ont également fait l'objet de discussions. La question notamment de la procédure ou encore des nuisances induites par la future exploitation étaient au centre de cette discussion. Il a été rappelé que cette exploitation est tenue de répondre aux exigences légales fixées par l'ensemble de la législation fédérale et cantonale (contre le bruit notamment).

Discussions

Les deux tables rondes ont commencé avec une brève présentation de la documentation disponible concernant le thème « agriculture et gravière ».

Documents présentés aux participants

- Extrait de la carte du plan directeur des gravières : basé sur les critères fixés par le canton, comme les distances aux habitations (100m), aux forêts (30m) et aux routes (10m). Il définit une zone exploitable de gravière au sud de la ZIMEYSA et à l'ouest du projet de Barreau routier. Celle-ci diminue à l'emplacement de la future route mais augmente là où le barreau empiète sur la forêt (modification de la limite de 30m).
- Surface agricole : carte regroupant l'affectation du sol entre les zones villa, les surfaces d'assolement, les autres zones cultivées et la forêt. Intègre notamment les éléments relatifs au projet de demi-jonction autoroutière Vernier-Canada² et permet de mesurer l'impact au sol du projet de barreau sur les différentes zones.

Face à ces documents, la question de l'agriculture a été dans un premier temps traitée de façon implicite : les participants ont avant tout mis en avant leurs craintes relatives à la question du trafic routier. Ils se sont ainsi globalement entendus sur un ressenti général de pas avoir écouté : à leur sens, le projet tel que présenté (tracé T21) n'est pas soutenable, en raison de l'ensemble des nuisances qu'il va générer sur le bruit pour les riverains, le paysage, les écosystèmes ainsi que sur la zone agricole qui s'en retrouve fragmentée et la dévaluation des biens fonciers. L'ensemble se combinant avec le trafic aéroportuaire qui engendre déjà de fortes nuisances dans le secteur, les participants craignent de voir un cadre de vie amoindri.

Le Barreau en est encore au stade d'avant-projet et d'autres variantes et ajustements sont à l'étude, notamment afin d'éviter un trop fort morcellement de la zone agricole. La séance d'aujourd'hui est justement un moyen pour le canton de prendre en note les remarques des habitants et des agriculteurs afin de pouvoir inclure les propositions dans la suite du processus de projet, qui est encore en cours.

Trafic routier et nuisances

Aux yeux des participants, le canton fait preuve d'un manque de vision à long terme. En effet, le projet du Barreau routier va arriver parallèlement au développement de la troisième voie sur le tronçon routier entre le tunnel du Confignon et Bernex, en même temps que le développement de la jonction de Bernex, ainsi que celui de la zone

² Voir à ce sujet la synthèse de l'atelier 1 – Table 5 Autoroute et bretelles d'accès.

industrielle. Selon eux, le calendrier n'a pas fait preuve d'assez de réflexion puisque l'ensemble de ces projets va apporter son lot de nuisances, qu'il faudra ensuite combler avec de nouveaux projets dans le futur.

Le projet du Barreau routier n'est pas une solution à long terme, mais uniquement une façon de repousser le problème : en faisant appel d'air, il va générer plus de trafic plus loin, demandant de nouveaux investissements du canton avec par exemple le doublement de la nouvelle bretelle autoroutière. Ceci d'autant plus que le développement de la ZIMEYSAVER va amener tous les travailleurs qui seront habitués à faire le trajet en voiture. Pour les participants, il aurait fallu mettre l'accent sur d'autres moyens de transport afin d'éviter de rentrer dans une spirale d'augmentation de la demande au niveau routier.

Avec le développement de la ZIMEYSAVER, la demande de trafic routier va de toute façon augmenter. Le canton a donc décidé d'augmenter l'offre de transport afin de donner une égale répartition entre les modes des transports. Ce projet de Barreau permettra tout de même de réduire les nuisances dans les zones habitées, où une augmentation de trafic incontrôlée toucherait beaucoup plus de personnes.

La crainte de l'ensemble des nuisances apportées par le Barreau a été évoquée à plusieurs reprises : l'augmentation du bruit, de la pollution pour la zone agricole tout comme de la potentielle augmentation du trafic induit par le Barreau qui pourrait se retrouver sur des routes annexes (Peney ou Garenne sur lesquelles des contrôles stricts devraient être imposés).

Le projet du Barreau, en étant localisé à cet endroit, a pour but de limiter ses impacts sur les zones habitées de Vernier où le trafic sera même soulagé (pour n'avoir plus que du trafic riverain). Au niveau de la zone agricole, certains ajustements sont en cours d'étude, afin de prévenir un trop grand morcellement des surfaces d'assolement. Le déplacement des jardins familiaux, qui arrivent en fin de bail, permettra également de faire gagner de la surface exploitable et de récupérer des SDA. Concernant les routes annexes : sur la Garenne est prévu un axe de mobilité douce, où le trafic serait limité.

Alternatives de tracés et financement

Unanimement lors des deux tables, l'avant-projet dans sa forme actuelle ne semble convenir à personne. Les participants évoquent à nouveau deux variantes qui avait été proposées mais qui ne sont plus étudiées : un tracé rectiligne et couvert entre le croisement route de Peney et Barreau, en traversant la zone de gravière jusqu'à la route de Satigny au nord. Et une variante utilisant les voies actuelles, soit le chemin de la Petite Garenne puis le chemin du Sorbier pour rejoindre la zone industrielle. Cette variante aurait l'avantage de longer la zone agricole sans l'impacter. Certains ont d'ailleurs mis en avant d'autres exemples de projets routiers du même type, à la forme différente et plus convaincante, tel que le contournement de Bulle, semi-autoroute enterrée sur certains tronçons mais pas sur l'ensemble du parcours. Une telle solution permettrait pour les participants de limiter les nuisances et l'impact sur la zone agricole. Certes le coût en est augmenté, mais les sources de financement pourraient être trouvées ailleurs, par exemple en ne construisant pas la demi-jonction pour utiliser l'argent afin d'enterrer le Barreau.

Le projet de demi-jonction est géré au niveau fédéral. Son financement vient de Berne et ne pourrait être utilisé pour le Barreau. La demi-jonction Vernier-Canada trouve justement son utilité en étant raccordée au barreau, afin de maîtriser le trafic lié à la ZIMEYSAVER en provenance du sud du canton.

Si la décision de ne pas enterrer le Barreau n'est qu'une question d'argent, une gestion à plus grande échelle ne pourrait-elle pas être envisagée ? Pourquoi ne pas attendre de voir les nouveaux revenus fiscaux de la ZITUIL et de la ZIMEYSA (et également du PAV qui est directement relié) pour financer un tunnel ? D'autant plus que l'effet naturel de pente en direction de l'autoroute pourrait être utilisé à l'avantage du Barreau et les besoins de creuser ne sont que limités. De plus, le fait de proposer un Barreau enterré permettrait de libérer plus d'espace au niveau de la zone agricole et de la ZITUIL, qui pourrait ainsi accueillir davantage d'entreprises et générer plus de revenus, dont une partie pourrait financer l'enterrement de la route. Le projet se financerait ainsi de lui-même.

Au stade d'avant-projet où nous nous trouvons, d'autres alternatives de tracés et de possibilité de couverture (même partielle) du Barreau sont encore à l'étude. C'est notamment le cas pour la possibilité de couvrir la partie entre le sud de la ZITUIL et environ la zone actuelle des jardins familiaux.

La possibilité d'un tracé couvert ou enterré est une alternative qui a fait l'unanimité chez les participants : la réduction de l'ensemble des nuisances est un élément important aux yeux de tous. Il pourrait également faire profiter le développement de la ZITUIL et de la future gravière avec davantage de surfaces utilisables. Le carrefour entre le barreau routier et la route de Peney (qui se fait en surface sur le tracé T21), pourrait être réalisé à la façon de ce qui s'est fait au niveau de l'autoroute de Lancy, avec une sortie directement depuis le tunnel.

Enfin, la question des giratoires au nord du projet du Barreau a également été abordée : pour tous les participants, la création de deux giratoires n'est pas utile et génère une emprise au sol très forte. Réduire à un seul giratoire permettrait encore de libérer de l'espace pour la zone agricole, industrielle et de gravière. Passer à un seul giratoire serait donc une opportunité de lever plus de fonds.

Cette question est également encore à l'étude.

Gravière

De nombreuses questions ont été formulées aux experts concernant le développement futur de la zone gravière, présentée dans l'extrait du plan directeur cantonal y relatif. Ces interrogations portent sur le stade d'avancement de ce futur développement ainsi que sur la procédure d'implantation d'une nouvelle gravière.

Toute la planification est gérée au niveau cantonal, via le plan directeur des gravières. Celui-ci a été adopté en 2010 et permet d'adopter des plans d'extraction sur les secteurs identifiés : leur procédure reprend exactement celle des plans localisés de quartier (enquête technique, enquête publique, possibilité d'opposition puis adoption par le Conseil d'Etat). Finalement c'est l'autorisation d'exploiter qui peut être délivrée : celle-ci fixe les questions techniques au cas par cas. Dans le cas de la future gravière (au sud de la ZIMEYSAVER), un projet est en cours de procédure mais le plan d'extraction n'a pas encore fait l'objet d'une enquête publique.

La question des nuisances liées à l'exploitation de la gravière a également été source de préoccupations, notamment vis-à-vis des surfaces agricoles qui s'en retrouvent péjorées et de la valeur des terrains à proximité.

Concernant les surfaces exploitables, les gravières ont généralement une durée de vie de quelques dizaines d'années, elles sont exploitées par étapes successives de quelques

années qui doivent être remise en état à l'avancement. Seules les éventuelles surfaces dévolues aux installations de traitement de gravier peuvent rester ouvertes durant toute l'exploitation d'un secteur. Les terrains sont remis en surface cultivable (la terre végétale et la sous-couche arable sont conservées pendant la durée de l'exploitation, avec un roulement afin de conserver leur qualité, et les couches plus profonde sont remblayées avec des matériaux d'excavation). Pour ce qui est des nuisances, ces points doivent encore être traités via le rapport d'impact sur l'environnement accompagnant le plan d'extraction, mais celui-ci est tenu de respecter les prescriptions légales en matière d'émission de bruit et d'autres polluants. Le plan directeur de gravière fixe d'ailleurs un certain nombre de critères d'exclusion, comme les distances aux habitations : une zone tampon de 100 mètres doit être respectée entre la une habitation et la limite d'extraction de la gravière. Cette zone peut exceptionnellement être réduite si les habitants des bâtiments concernés le consentent. Finalement, un certain nombre de mesures doivent également être fixées par le plan d'exploitation afin de limiter l'impact de la gravière.

Table 2 : Zones industrielles et économie

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 1^{er} mars 2018 concernant l'agriculture, le paysage et l'économie. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés des documents et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 2 et le thème « Zones industrielles et économie ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Principaux points de discussion

- Bruit et tranchée couverte,
- Dénivelé du barreau,
- Bouchons, autoroute et douane,
- Développement des transports en communs et P+R,
- Giratoires,
- Tracés,
- Zones industrielles.

Synthèse des problèmes pour les riverains

Le principal problème pour les habitants des zones à proximité du barreau routier ou des zones industrielles est la pollution, particulièrement sonore, liée au trafic sur le futur barreau, et visuelle, liée à la vue des habitants sur la zone industrielle ainsi que sur le barreau routier.

Synthèse des demandes

Les principales revendications émises par les participants :

- une **tranchée couverte** à cause des nuisances (sonores, lumières, poussière, etc.), en plus de la dévaluation immobilière,
- des **murs** et/ou **revêtements anti-bruit** (sols et immeubles), même au-delà des normes cantonales,
- une plus grande **considération de la valeur des biens immobiliers** et de la dévaluation de ces derniers situés à proximité des zones du barreau routier et des zones industrielles.

Synthèse des propositions

Des participants proposent l'agrandissement et l'**élargissement de la zone de verdure** prévue le long de la route du Canada bordant la zone industrielle. En couvrant la portion du barreau routier à proximité (en tranchée couverte), la zone de verdure prévue pourrait être étendue et les bâtiments industriels repoussés à l'ouest, c'est-à-dire plus loin des

habitations. Ceci permettrait aux habitants du quartier plus de verdure et une réduction de l'impact visuel de la zone industrielle sur les habitations, ainsi qu'une forte réduction de la pollution sonore.

Discussions

Les documents présentés ont permis de dresser un rapide historique du projet Zimeysaver et du futur projet (logements, voies routières, etc.). Les différents secteurs et zones de la région ont été présentés, ainsi que les aspects du Plan directeur cantonal concernant la Zimeysaver.

Une orthophoto du périmètre Zimeysaver ainsi qu'une photo aérienne avec le tracé T21 du barreau de Montfleury ont permis aux participants de se rendre compte des évolutions prévues dans le secteur. Le projet de barreau de Montfleury a ensuite été présenté, ainsi que les aménagements complémentaires prévus : gares et négociations prévues avec les CFF pour le développement de l'offre ferroviaire, augmentation et densification des transports publics (bus) ainsi que les voies vertes.

Bruit et tranchée couverte

La demande de modifier le barreau de Montfleury en tranchée couverte a été renouvelée. Les arguments des riverains en faveur de la tranchée couverte sont d'ordre des nuisances sonores, lumineuses, de pollutions qui seraient provoquées par le barreau, ainsi que la dévaluation immobilière des villas proches du futur barreau de Montfleury.

Si le projet de tranchée se révèle impossible, plusieurs participants demandent qu'un maximum de mesures soient mises en place afin de réduire le bruit. Sont mentionnés par exemple des revêtements anti-bruit sur les routes, mais aussi sur les bâtiments, afin d'éviter la réverbération. Des murs anti-bruit sont également demandés ainsi qu'une profondeur importante d'enterrement du barreau routier.

Un riverain souligne que les bretelles d'accès au barreau ne pourront être couvertes et que cela engendre énormément de bruit à cause du trafic, la tranchée couverte n'étant peut-être pas, dans ce cas, la solution optimale concernant le bruit.

Les experts indiquent que le projet est encore en phase d'optimisation afin de trouver la solution optimale en tenant compte des contraintes données. Le positionnement des bretelles d'accès peut encore être optimisé et des protections anti-bruit peuvent être ajoutées.

Les participants discutent également de la profondeur du barreau, la route n'étant pas assez enterrée pour certains. Pour certains participants les feux de signalisation qui seront mis en place sur la route de Peney posent problème, amenant du bruit pour les riverains. Ils ajoutent également que la couverture du barreau permettrait une plus grande surface constructible et donc une meilleure utilisation du sol.

Bouchons, autoroute et douane

La plupart des participants s'entendent sur le fait que l'élargissement de l'autoroute à 3 voies ne résoudra pas les problèmes de congestion, ce problème remontant principalement jusqu'à la douane de Bardonnex fonctionnant comme entonnoir. De plus, le problème actuel de congestion se situe vers la jonction de Vernier-Canada. Suite au barreau, le trafic pendulaire sera ensuite, selon eux, dévié sur les petits chemins agricoles afin de ne pas emprunter les autres routes bouchonnées, ne résolvant pas le problème.

Développement des transports en communs et P+R

Les participants discutent du fait que le problème actuel à Zimeysa est la défaillance des transports publics, surtout l'offre ferroviaire, jugée insuffisante.

Les experts expliquent que l'objectif est de doubler les cadences de train (tous les quarts d'heure au lieu d'un train par demi-heure) à l'horizon 2035 ainsi que la mise en place de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) à l'horizon 2022. De plus, outre la mobilité douce (voie verte d'agglomération traversant les gares et longeant les voies ferrées du centre-ville au CERN), des offres de mobilité combinée sont également prévues (P+R, covoiturage, etc.). Il faut cependant du temps pour changer les mentalités et favoriser la pratique des transports en commun. La construction du P+R est une intention mais n'est pas encore fixée.

Giratoires

Les participants reviennent sur la taille et l'utilité des giratoires qui leur semblent trop gros et rapprochés. Ils demandent que les giratoires soient déplacés, notamment celui situé sur le terrain de la gravière, ceci permettant d'économiser et investir dans des mesures anti-bruit le long du barreau.

Selon l'expert, l'emplacement des giratoires a été étudié afin de limiter leur emprise, cette partie du projet étant encore en cours d'étude.

Pour l'un des participants, il devrait y avoir des giratoires partout et aucun feu, permettant ainsi de fluidifier le trafic.

Tracés

Le tracé du barreau interpelle également les participants. En effet, le barreau séparerait la zone industrielle de la zone agricole, ce qui ne serait pas logique pour certains.

L'expert répond que le tracé du barreau a été étudié de manière à : limiter au maximum les emprises sur la zone agricole, limiter le morcellement des parcelles agricoles tout en prenant en considération la topographie du site. C'est donc le chemin du Sorbier qui donne la limite entre la zone agricole et la zone industrielle et pas le barreau routier.

Zones Industrielles

Certains participants remettent en cause la localisation de la zone industrielle alors que pour d'autres, elle est déjà là, il faut donc faire avec. Pour la plupart, le fait que la zone industrielle soit répartie sur 3 communes pose problème, chacune se renvoyant la balle.

L'expert explique le développement de la future ZITUIL, et notamment la hauteur des bâtiments qui vont être construits et le type d'industries qui sera présent. Proche des villas, il n'y aura pas d'entreprises gênantes, mais des industries orientées vers des affectations de type technologique, à haute valeur ajoutée. Les gabarits seront restreints à 12-13 mètres (gabarit zone villa : 10 mètres / possibilité de construire à 24 mètres sur ce terrain). Afin d'éviter le vis-à-vis, des rangées d'arbres seront plantés le long de la route. Ces industries sont peu bruyantes, les plus bruyantes étant situées proches des voies ferroviaires pour le transport, ou dans la zone industrielle du Bois-de-Bay.

Table 3 : Bruit et mesures anti-bruit

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 1^{er} mars 2018 concernant l'agriculture, le paysage et l'économie. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés des documents et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 3 et le thème « Bruit et mesures anti-bruit ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus. Au sujet du bruit, la synthèse [Bruit, mesures anti-bruit et tranchée couverte](#) de l'atelier du 8 février peut également être consultée.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Résumé

Les discussions liées à la thématique du bruit ont principalement concerné les sujets suivants :

- Les mesures du niveau sonore.
- La tranchée couverte
- Le tracé du barreau Montfleury
- Les enjeux politiques

Les différentes mesures anti-bruit présentées n'ont pas été remises en question, les craintes sont plutôt liées aux enjeux politiques et aux différentes études d'impacts réalisées. La tranchée couverte est la solution demandée par les habitants, car elle est plus efficace que les autres mesures anti-bruit.

Les mesures du niveau sonore ont été critiquées puisqu'elles ne reflèteraient pas la réalité, pour les participants, qui redoutent notamment que ces études ne prennent pas en compte les différentes causes de nuisance sonore tels que l'autoroute de contournement et l'aéroport. Ils souhaitent, en effet, que le cumul de décibels causé par ces différentes sources soit pris en compte dans les calculs et études.

Dans le cadre du projet, les études acoustiques qui seront réalisées permettront de quantifier le bruit actuel et de simuler le bruit futur avec le trafic routier qui sera présent sur le barreau Montfleury, afin de vérifier le respect des niveaux de bruit, selon l'Ordonnance pour la protection contre le bruit (OPB).

Les études d'optimisation du barreau sont en cours et les premières analyses montrent que le barreau respectera les limitations sonores, notamment grâce à la configuration de la route (7 mètres en dessous du terrain naturel, et route avec revêtement phono-absorbant).

En lien avec la question du bruit des avions et de la réverbération de ce bruit, il a été mentionné que les différentes études sonores ne peuvent pas être sorties de leur contexte car les sources de bruit ne présentent pas les mêmes caractéristiques (ex : bruit en provenance du trafic aérien ou des industries), de même que les secteurs exposés au bruit ne sont pas tous identiques.

La question de la prise en compte de la vitesse dans les mesures anti-bruit a été posée. Selon certains il serait plus judicieux de limiter la vitesse d'emblée afin de le limiter à la source, plutôt que de prendre des mesures pour le réduire.

Le logiciel utilisé pour les études d'impacts prend effectivement en compte différentes données, dont la vitesse de circulation. La vitesse entrée dans le logiciel correspond à la vitesse réglementaire, selon le type de route. Pour l'heure, la vitesse maximale autorisée sur le futur barreau routier n'a pas encore été définie (entre 60 et 80km/h).

Les limitations de vitesse sont parfois utilisées pour réduire le bruit mais l'exemple de la route de Peney montre que cela ne fonctionne pas toujours. De plus, certains conducteurs, notamment de poids lourds, ne respectent pas toujours les limitations. Comment intégrer les comportements « non académiques » dans le modèle ? Certains participants sont d'avis que les poids lourds n'auront pas forcément les comportements imaginés par les développeurs du projet (par exemple, ils ne passeront pas obligatoirement par les routes qui leur sont assignées).

Les modèles sont utiles mais restent limités, bien que l'on puisse intégrer un certain nombre de données, ils restent schématisés. Les évolutions de comportement ne peuvent, il est vrai, pas être pris en compte dans les modèles¹.

Selon les participants, les valeurs du niveau sonore relevées pourraient respecter l'ordonnance, alors que le cumul sonore ressenti par les habitants dépasserait ces valeurs. La gravière représente d'ailleurs une autre source de désagrément sonore qu'il faut aussi prendre en compte.

Il a alors été confirmé que l'état sonore initial sera mesuré.

La tranchée couverte est une solution préconisée par les riverains qui craignent notamment le bruit provoqué par les accélérations et décélérations des poids lourds (surtout à la hauteur du carrefour à feux). Cette demande a été formulée au tout début du projet et reste un enjeu majeur. Certains trouvent choquant que la ville « gaspille » des terrains agricoles pour développer le trafic routier.

La solution de la tranchée couverte fait partie des mesures étudiées, il a cependant été précisé que le trafic devra pouvoir remonter à la surface, afin de desservir les autres zones de destination (ZITUIL, ZIBAY, zones d'habitation). Une tranchée couverte tout le long ne sera de ce fait pas possible. Quant au bruit lié au carrefour à

¹ Lire également la synthèse « [Trafic individuel motorisé et transports publics](#) » (atelier 1 du 8 février).

feux, il sera modélisé et les mesures nécessaires seront mises en place. Pour finir, la zone dévolue au futur barreau n'est en réalité pas une zone agricole, mais une zone villa, cependant inconstructible (à cause du bruit causé par l'aéroport).

Certains participants sont d'avis que les contraintes budgétaires sont un mauvais argument pour rejeter l'idée de la tranchée couverte et proposent de repenser le financement du projet : récupérer le budget alloué à la création du 2^{ème} giratoire, dont l'utilité est remise en question, afin de financer une partie des travaux de la tranchée couverte.

Les experts soulignent les difficultés liées à la construction d'une tranchée couverte telles que la présence de conduites qui empêchent de creuser dans le secteur de la route du Canada.

Il a été demandé quelles seraient les possibilités de recours si le bruit se révélait excessif, une fois le barreau routier construit et effectif.

Des contrôles seront effectués dans le but de vérifier le niveau sonore réel, a priori 1 et 5 ans après la mise en service de la route. D'autre part, les mesures imaginées prennent en compte le trafic et son développement jusqu'en 2030.

Le tracé initial du barreau était apprécié mais les changements qui ont mené au tracé final ne conviennent pas à tous les participants qui auraient préféré d'autres propositions comme : sortie à *Chatillon*, puis passer par *Aire-la-ville*, au-dessus de la caserne, bifurquer sur la zone industrielle du *Bois-de-Bay* et rentrer de manière souterraine jusqu'au giratoire existant (*Satigny*).

Pour certains, le barreau ne règlera pas le problème des bouchons, qui selon eux est essentiellement lié au trafic pendulaire global et peu lié à l'attractivité de la ZIMEYSAVER.

Les experts soutiennent que le barreau servira au désengorgement du trafic de la zone, grâce à la déviation du trafic lié aux zones industrielles. De plus, des études multicritères ont été réalisées et ont donné lieu au tracé actuel, qui semble être le plus optimal.

Les enjeux politiques ont été interrogés. Les participants ne remettent pas en question l'efficacité des techniques et les mesures anti-bruit envisagées. Les décisions politiques restent primordiales et certains se demandent pourquoi le Canton de Genève n'agit pas comme à Neuchâtel, où un réseau d'autoroute complexe a été bâti ou à Bulle, où une tranchée couverte a été imaginée pour le trafic lié aux zones industrielles.

Il est très difficile de comparer les projets entre eux car le contexte et la justification de chaque projet est souvent très singulier. Toutefois les références à d'autres projets peuvent être intéressantes à considérer.

Les riverains du projet témoignent les nombreuses nuisances du secteur (autoroute, trafic aérien, zones industrielles etc). Ils désirent que l'État se donne les moyens de faire les choses correctement, en l'occurrence, permettre

le financement d'une tranchée couverte, dans le but d'éviter au maximum que la qualité de vie des habitants soit péjorée par le projet. Certains participants ont l'impression qu'on les met devant le fait accompli, que les ateliers participatifs servent surtout à fédérer les gens et à calmer les esprits mais que dans les actes, le politique agira selon ses critères et sa volonté.

Le but de cet atelier est justement d'inclure les commentaires et recommandations des résidents dans le développement du projet, autant que le permettent les différentes contraintes.

Table 4 : Faune et corridors biologiques

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 1^{er} mars 2018 concernant l'agriculture, le paysage et l'économie. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés des documents et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 4 et le thème « Faune et corridors biologiques ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Résumé

Les discussions ont abordé les espèces présentes aux abords du projet de barreau, les impacts de celui-ci et plus largement de l'activité industrielle sur les déplacements de la faune. Il a également été question de l'effet d'une couverture du barreau sur la faune, et du processus de projet qui n'a pas intégré l'étape de l'évaluation environnementale stratégique.

Discussions

Les experts ont présenté leur carte issue d'un extrait des bases de données sur la faune, la flore et les milieux. Elle a été simplifiée pour assurer la compréhension du public. Elle traite de deux grands sujets : les biotopes¹ et les corridors biologiques fonctionnels².

- La première partie concerne l'évaluation des impacts sur les biotopes que l'on pourrait retrouver autour du barreau : le but de cette évaluation est, d'une part, de montrer si ces derniers sont abondants ou rares, et d'autre part, d'éviter les dommages, ou le cas échéant, de pouvoir les compenser.
- La seconde décrit les déplacements de la petite et grande faune. L'objectif est de savoir si le barreau coupe un corridor fonctionnel et si oui, de définir quelles mesures « palliatives » peuvent être mises en œuvre.

¹ Par biotope, on entend un territoire à l'intérieur duquel la flore et la faune restent assez uniformes et homogènes dans leur composition, du fait d'une certaine constance des conditions écologiques.

² Les corridors biologiques sont des milieux naturels ou semi-naturels qui permettent les déplacements des espèces sauvages. Ils sont évalués sur la base de leur « fonctionnalité », c'est-à-dire leur capacité à permettre les mouvements des espèces sauvages, notamment les ongulés (cerf, sanglier, chevreuil). Sources : ge.ch/nature/faune/les-corridors-faune et [fiche N3](#) du monitoring du Plan directeur cantonal.

Recensement des espèces

Une première interrogation a été faite vis-à-vis du recensement des espèces. En effet, certains riverains ont observé la présence de plusieurs espèces qui ne sont pas recensés sur la carte mise à disposition par les experts ; il s'agit par exemple, de la mante religieuse, du pic mar ou encore du fourmilion. Les riverains ont également mentionné l'existence de biotopes relais dont un se trouvant sur un des giratoires prévus par le projet. A cela s'ajoute une interrogation sur la présence d'animaux rares sur le tracé du barreau.

Les experts répondent, d'une part, que toute trace d'animal peut être signalée et enregistrée via « faune Genève » sur internet. Ils encouragent d'ailleurs tout le monde à y mentionner leur(s) découverte(s), afin de rendre l'étude d'impact encore plus fiable. D'autre part, ils expliquent qu'ils ont volontairement agrégés certaines informations pour obtenir une carte lisible auprès du public. L'analyse finale sera réalisée dans le cadre de l'étude d'impact, mais à ce stade la carte présentée donne une bonne idée de la situation. Il n'y a pas de données d'espèces menacées pertinentes dans le secteur du barreau qui induirait une contrainte forte pour le projet (par exemple changement du tracé).

Ruptures de corridors

La deuxième interrogation portait sur des ruptures de corridors que pourrait engendrer la construction du barreau routier.

Les observations montrent qu'il existe bel et bien une rupture de corridor pour la grande faune, mais au niveau de l'entreprise Givaudan et de la zone villa. Cependant, la petite faune passe et la construction de la route créera une rupture totale qui n'existe pas aujourd'hui. L'expert mentionne néanmoins que toute construction produit forcément des impacts pour la faune, y compris en termes de bruit et de pollution lumineuse.

OROEM : Ordonnance fédérale sur les Réserves d'Oiseaux d'eau et Migrateurs

Le troisième questionnement était en lien avec la zone située le long du Rhône qui est protégée par l'application de l'Ordonnance fédérale sur les Réserves d'Oiseaux d'eau et Migrateurs (OROEM). Une des participantes a demandé si le projet du barreau qui se situera à proximité immédiate du fleuve pourrait impacter cette zone et ainsi entrer en contradiction avec les objectifs de l'OROEM.

Selon les experts, le barreau n'impacte pas cette ordonnance et cette dernière ne peut être invoquée pour s'opposer au projet.

Quid de l'évaluation stratégique ?

L'ensemble des participants (table 1 et 2 comprise) se demande pourquoi le projet de barreau n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (EES). La plupart d'entre eux ont l'impression que les choses ont été faites à l'envers et que l'Etat les met devant le fait accompli sans réflexion préalable suffisante. Cela touche particulièrement le choix du tracé : ils auraient aimé que l'on réfléchisse en amont au corridor de faune et qu'ensuite seulement on propose un tracé. En outre, ils souhaiteraient que l'impact du développement de la zone industrielle de la Tuilière sur la faune soit également analysé dans l'étude.

Les experts expliquent qu'ils ont été sollicités uniquement pour une étude d'impact et que cette dernière en est à ses débuts. Ils ajoutent qu'ils ne peuvent, légalement, qu'analyser l'impact du barreau et non celui de la zone industrielle et du barreau de manière conjointe.

Et la couverture du barreau ?

L'ensemble des participants se demande si la couverture du barreau pourrait sauvegarder des corridors importants et si cette mesure a été étudiée.

Pour les experts, l'enjeu des passages de la faune se focalise sur la petite et moyenne faune. La rupture des corridors de faune va être traitée dans l'étude d'impact environnemental, qui précisera les mesures à prendre. Ils mentionnent toutefois que les enjeux concernant la faune ne nécessiteront probablement pas une couverture intégrale du barreau. Ils ajoutent qu'il existe, outre le recouvrement de la route, un panel d'autres mesures de compensation ou d'atténuation. La protection de la faune ne semble pas pour eux être un argument assez fort pour justifier l'enterrement des voies de circulation.

Table 5 : Paysage et forêt

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 1^{er} mars 2018 concernant l'agriculture, le paysage et l'économie. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés 3 documents principaux et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 5 et le thème « Paysage et forêt ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Résumé

Les discussions ne se sont pas concentrées sur la thématique paysage et forêt, mais ont également abordé le bruit, le tracé, la zone industrielle, ainsi que la façon de développer une solution minimisant au maximum les nuisances.

Les impacts sur la faune et la zone agricole

L'environnement adjacent à l'infrastructure routière (faune, zone agricole) est susceptible d'être touché par les nuisances sonores, pollution de l'air et vibratile. Les impacts ne sont pas connus.

Le compromis du lacet du projet

Le tracé du barreau au nord de la route de Peney a fait l'objet d'un compromis entre la zone agricole, la zone d'exploitation de la gravière en elle-même et l'infrastructure routière du projet. L'optimisation des trois forme un « lacet » qui détruirait en partie une zone forestière limitée et se trouvant actuellement en pleine zone agricole.

Les impacts liés au bruit

Les nuisances liées au bruit généré par le trafic routier sur l'infrastructure suscitent des inquiétudes qui se joignent aux interrogations liées à la typologie des industries qui seraient amenées à s'implanter dans la zone industrielle de la Tuilière. Ce deuxième point requiert des clarifications et il est vivement souhaité que, à minima, la portion du barreau au-devant des habitations soit complètement enterrée pour limiter les impacts sur les habitations déjà soumises à de fortes nuisances.

Un projet péjorant l'environnement et le social

Pour les participants, l'infrastructure projetée est en défaveur de la dimension environnementale (nature, paysage, agriculture) et sociale (habitations à proximité). Elle reflète un déséquilibre des pondérations en faveur d'une maximisation déraisonnable du critère économique du coût de l'infrastructure. Des questions subsistent donc sur la manière de pondérer l'ensemble de ces facteurs, ainsi que sur les potentiels financements pouvant provenir de la zone industrielle en elle-même (L'infrastructure doit permettre d'accueillir de très nombreuses industries et de générer ainsi des recettes substantielles, il semblerait logique que ces recettes soient mise à disposition afin de financer la création et l'entretien

d'une infrastructure routière enterrée). Les réflexions se polarisent fortement sur la volonté d'une infrastructure enterrée, a minima partiellement, voire une solution alternative avec la construction d'une route enterrée en direction de la ZiBay en passant le long du Rhône et en rejoignant ensuite la route de Peney.

Discussions

Les deux tables rondes ont commencé avec une brève présentation de la documentation disponible concernant le thème « paysage et forêt ».

Documents présentés aux participants

- Plan ortho photo avec la géométrie du Barreau ;
- Plan cadastral avec la géométrie du Barreau, ainsi que la topographie et la forêt ;
- Plan à la thématique paysagère représentant la limite de la forêt, l'IFP, le site RAMSAR ;
- Plan guide de la ZIMEYSAVER définissant l'organisation globale des éléments de la ZI. Dans la thématique (Paysage et forêt) il présente la continuité paysagère avec ; (1) l'arborisation sur l'axe est-ouest de la route de Peney, (2) les franges (traits verts) qui symbolise la limite entre zone industrielle et la zone agricole, et démontrent la volonté d'éviter toute colonisation sur la zone agricole, (3) les cônes visuels qui expriment une vue sur le grand paysage agricole ouvert qui est conservé par la mise en tranchée de l'infrastructure sur la majeure partie de l'ouvrage, (4) les zones de rétention des eaux qui ont la fonction de rétention, mais également un intérêt écologique de bassin naturel pouvant accueillir le développement d'un écosystème, un système de noues entoure ces bassins ;

Les impacts sur la faune et la zone agricole

Le développement de l'infrastructure routière va induire la génération de plusieurs types de nuisances (sonore, pollution de l'air, vibratile) qui, à ce stade, ne semblent pas être clairement évaluées dans leurs impacts sur la faune et la zone agricole.

Question en suspens : identifier les risques de dépeuplement (faune : renards, chevreuils [...]) aux abords du Bois de Chébé, ainsi que les conséquences de la pollution de l'air sur la qualité de la production agricole adjacente à l'infrastructure projetée en l'état en surface.

Le tracé « lacet » au nord, fruit d'un compromis

Afin que le projet de barreau puisse se faire, la zone d'exploitation de la gravière qui se superpose au tracé du barreau (au nord) sera modifiée. Un tracé en « lacet » est donc induit d'une part pour limiter l'amputation de la zone de gravière, mais aussi pour limiter le morcellement de la zone agricole (éviter un morcellement triangulaire et une exploitation agricole difficile).

Une participante souhaiterait que la zone forestière aux abords de ce tronçon puisse être protégée. En cas de destruction, elle serait alors compensée.

Il est relevé que les zones boisées existants sur le périmètre de la Z.I de la Tuilière font l'objet d'une instruction (constat de nature forestière ou non forestière) visant à établir le statut forestier ou non de ces boisements.

Il existe un risque de débordement du trafic sur les routes agricoles à proximité tels que le chemin de la Crotte-au-Loup, chemin du Sorbier, chemin de la Greube. Il est essentiel que ces axes soient surveillés et leur réglementation respectée, afin que les utilisateurs n'empruntent pas ces axes, qui ne sont pas adaptés au trafic.

Les impacts liés au bruit

Le projet en l'état semble pour certains une « union de désavantages », car l'environnement est saccagé par la Z.I qui se développerait et le barreau routier qui générerait des externalités négatives (bruit, trafic, pollution) portant atteinte aux habitants à proximité.

Les participants ont souligné plusieurs éléments spécifiques en lien avec le barreau et pouvant provoquer une hausse de la génération du bruit.

- (1) Les feux tricolores au sortir du carrefour sur la route de Peney risquent de produire des engorgements. En conséquence, il semble prévisible que l'arrêt inutile des véhicules générerait de la pollution et leur accélération serait une source de bruit. L'identification d'une alternative pouvant garantir la fluidité à minima de ce carrefour est souhaitée.

La desserte de la Z.I Tuilière devra se faire par le rond-point. Le carrefour avec feux sur la route de Peney vise à desservir la zone d'habitat proche et surtout à réguler le trafic de façon à éviter que l'essentiel des véhicules ne transite par le village de Vernier. Sur un axe tel que la route de Peney, il n'y a pas d'alternative au carrefour à feu pour éviter le transit en direction du village.

- (2) La typologie des entreprises industrielles pouvant être amenée à s'installer dans la zone industrielle de la Tuilière suscite de fortes inquiétudes pour les participants vivants à immédiate proximité. L'implantation d'entreprises secondaire et tertiaire est susceptible de générer des nuisances inférieures à l'implantation d'industrie primaire.

Il a été répondu à la table 2 que les entreprises seront des industries orientées vers des affectations de type technologique, à haute valeur ajoutée, et ne produiront pas de gêne au niveau du bruit¹.

- (3) Un point plus particulier suscite un fort intérêt ; la réverbération du bruit des bâtiments de la zone industrielle sur la zone d'habitation. Il a bien été compris que l'implantation des bâtiments industriels entre la route du Canada et le futur barreau répond à la volonté de créer une barrière avec les nuisances générées par le trafic. Néanmoins, les participants habitant la zone villa adjacente relève que la réverbération du bruit généré par le trafic aérien pourrait être fortement gênante.

Questions en suspens : est-il possible d'avoir des matériaux de façade spécifique qui atténuerait ces réverbérations ? Quels sont les degrés de nuisances prévisibles selon le projet actuel² ? Quelles sont les hauteurs des bâtiments prévus sur la Z.I³ ?

La solution envisagée de concert par les participants et les experts de la table vise à enterrer le barreau à la hauteur de la zone industrielle de la Tuilière. De la sorte, il serait possible de déplacer les bâtiments industriels planifié entre le barreau et la route du Canada, de manière à les construire sur la dalle de recouvrement du barreau et de

¹ Voir synthèse « Zones industrielles et économie », atelier 2 du 1^{er} mars 2018.

² Voir synthèses « Bruit, mesures anti-bruit », ateliers du 8 février et du 1^{er} mars 2018.

³ Gabarits de 11-13 mètres, voir synthèse « Zones industrielles et économie », atelier du 1^{er} mars.

libérer ainsi une large zone verte et de détente des habitants long des habitations. Cette nouvelle programmation de la zone industrielle permettrait par ailleurs de garantir la préservation d'espace de pleine terre et de protéger les sols. De plus, les participants mettent en évidence l'attrait de la mobilité douce à cet emplacement : il sera possible de traverser la Z.I à pied ou à vélo pour accéder aux abords de la zone forestière de Chébé à l'arrière.

Les experts évaluent la possibilité d'une couverture à ce niveau et l'intérêt que représente un dégagement d'un espace vert le long de la route du Canada. Ils proposent de mettre en place des toits végétalisés sur les futurs bâtiments de la zone industrielle afin de générer une surface d'absorption supplémentaire du bruit. Ils rappellent que la Z.I sera enserrée dans un cordon boisé qui permet d'améliorer la trame paysagère visuellement, ce que les participants reconnaissent comme un effort minimal, nuancé par le fait que le bruit suscite davantage d'inquiétude.

Un projet péjorant l'environnement et le social

Pour l'un des participants ce projet d'infrastructure en tranchée est le plus impactant sur la nature, le paysage et le monde agricole. Pour les participants le projet est porteur du plus haut degré d'atteinte environnemental. Cet aspect est perçu comme inadmissible d'autant plus qu'il n'y a pas eu d'étude d'impact à ce jour.

Pour un autre participant, la pondération des critères du choix de la variante en tranchée n'est pas pertinente et ne prend absolument pas suffisamment en compte ce qui relève des thématiques environnementales et sociales. En l'état, le critère du coût de l'infrastructure semble surpondéré. Une réflexion à ce sujet est vivement souhaitée par les participants avec l'identification des marges de manœuvre. Le seul critère du coût du projet ne peut à lui seul légitimer le projet actuel au vu des impacts générés.

Question en suspens : est-ce que les futurs revenus de la zone industrielle peuvent financer l'infrastructure enterrée ? Comment la création d'un fonds d'investissement industriel similaire (ex. FIDU) pourrait permettre de financer le projet enterré ? L'état fait-il un arbitrage entre sa croissance et la nécessité de préserver durablement son territoire (nature, paysage, agriculture) ?

En terme paysager, les participants sont d'accord que la variante la plus inadaptée serait une infrastructure en surface (affleurement). En l'état, la tranchée représente donc pour eux une solution visuellement intéressante, limitant un minimum les nuisances sonores. Toutefois, elle défigure le paysage et provoque une perte de zone agricole ainsi que des nuisances sonores. Le tout est renforcé au sud par le développement industriel de la Tuilière qui accroît davantage encore les conséquences de ce projet.

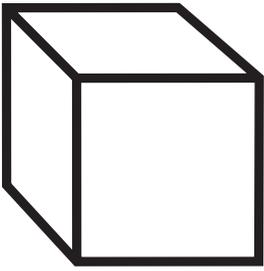
1^{ère} solution : enterrer l'infrastructure sur tout le tracé, ou à minima à proximité des habitations. Cette solution doit garantir une vue paysagère complètement intacte en surface, de limiter toute hausse de nuisances (sonores, pollution) automobiles pour les riverains déjà sujets aux nuisances aéroportuaires et autoroutières. Des questions subsistent toutefois pour la variante couverte :

Question en suspens : les terrains agricoles pouvant se trouver sur l'infrastructure pourraient-ils être en SDA ? Pourraient-ils persister à être de la zone agricole ? À quelle fréquence (mètres) doit-il impérativement y avoir des sorties de secours ? Combien pourrait-il y avoir de sorties de secours ? Qu'est-ce que ces sorties de secours impliquent comme impact sur le paysage ?

2^{ème} solution : dévier le tracé actuel à travers la forêt de Chébé pour rejoindre la zone industrielle à l'ouest, puis faire emprunter au trafic la route de Peney qui sera ajustée, et développer l'infrastructure en sous-sol depuis le carrefour prévu jusqu'à la

ZIMEYSAVER. Concernant la partie nord du barreau, il est proposé de choisir un itinéraire rectiligne rejoignant la ZIMEYSAVER plus à l'ouest. Cette variante nécessiterait de convenir d'un mode de construction compatible avec l'exploitation de la gravière, ce qui ne semble pas techniquement impossible. Cette solution aurait pour avantage de limiter l'impact sur la zone agricole et sur le paysage.

Cette solution pose tout de même des questions réglementaires liées à la création d'une infrastructure routière sur de la zone forestière, quand bien même elle serait enterrée. De plus, la proximité de la zone de protection RAMSAR sur les berges du Rhône, ainsi que les aspects écosystémiques (impacts, reforestation, pleine terre) impliquent de potentielles contraintes qui requerraient des investigations supplémentaires. La réhabilitation de la route de Peney serait également nécessaire afin de lui permettre d'absorber les charges de trafic. La question de comment procéder à la mise en souterrain de l'infrastructure depuis la route de Peney à la hauteur de l'actuel carrefour pose la question de la pertinence comme il s'agit d'un emplacement sur une légère butte.



BARREAU ROUTIER DE MONTFLEURY

GRAND PROJET ZIMEYSAVER



ATELIERS DE DISCUSSION

JEUDIS: 8 FÉVRIER - 1^{ER} MARS - 31 MAI 2018
DE 18H À 21H

Centre de quartier de Poussy
Chemin de Poussy 56 – 1214 Vernier



Le barreau routier de Montfleury est depuis quelques mois au cœur des discussions des communes de Vernier et Satigny. Dans ce contexte, l'Etat souhaite **instaurer un dialogue plus étroit** autour de ce projet.

Trois **ateliers de discussion** sont ainsi organisés de 18H À 21H les jeudis :

8 FÉVRIER : la mobilité et ses impacts

1^{ER} MARS : l'agriculture, le paysage et l'économie

31 MAI : échange sur les études (avant-projet et études d'impact)

Ces séances ont pour but d'offrir un temps d'échange avec les personnes impliquées dans la réalisation du barreau routier. Les participants auront l'occasion de mieux comprendre les bases du projet, de faire part de leurs préoccupations et d'apporter leur propre regard sur les réflexions et études en cours.

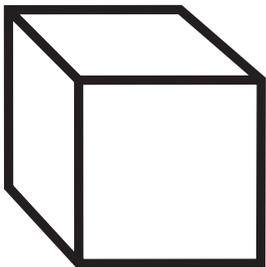
Une collation sera servie dans la soirée.



Centre de quartier de Poussy
Chemin de Poussy 56 – 1214 Vernier

Attention, il est nécessaire de **vous inscrire en ligne** aux séances de discussion via le formulaire Internet :
www.ge.ch/lc/inscription-concertation

www.ge.ch/lc/zimeysaver



BARREAU ROUTIER DE MONTFLEURY

GRAND PROJET ZIMEYSAVER



SÉANCE D'INFORMATION

LUNDI 25 JUIN 2018 DE 20H À 21H30
EXPOSITION THÉMATIQUE DÈS 18H

Salle du Traiteur de Châtelaine
Rue du Pré-de-la-Fontaine 10 - 1242 Satigny



Dans le cadre du grand projet ZIMEYSAVER (zone industrielle Meyrin, Satigny, Vernier), l'Etat de Genève a le plaisir de vous convier à une séance d'information publique sur le barreau de Montfleury.

Des ateliers de discussion en février et mars dernier ont permis d'offrir un temps d'échange et de faire évoluer le projet de barreau routier. L'exposition vous présentera les principales adaptations au projet.

Dès 20H la séance d'information publique prendra place, en présence de :

M. Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du département du territoire

M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du département des infrastructures

Mme Anne Revaclier, conseillère administrative de la commune de Satigny

M. Yvan Rochat, maire de la Ville de Vernier

Des représentants de la Fondation pour les terrains industriels de Genève et de l'Office fédéral des routes.

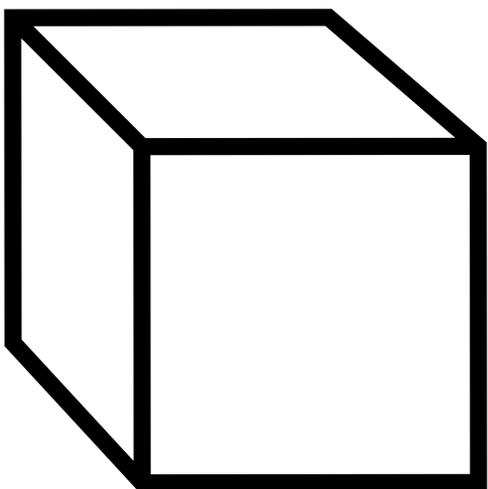


Une collation sera servie dans la soirée.

**LUNDI 25 juin 2018 DE 18H À 20H EXPOSITION
THÉMATIQUE,
DÈS 20H00 PRÉSENTATION PUBLIQUE**

**Salle du Traiteur de Châtelaine
Rue du Pré-de-la-Fontaine 10 - 1242 Satigny**

www.ge.ch/lc/zimeysaver



BARREAU ROUTIER DE MONTFLEURY

GRAND PROJET ZIMEYSAVER



SÉANCE D'INFORMATION

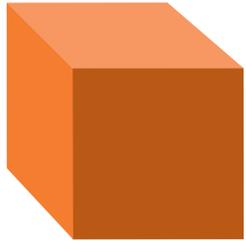
LUNDI 25 JUIN 2018 DE 20H À 21H30

EXPOSITION

DÈS 18H

SALLE DU TRAITEUR DE CHÂTELAINE

Rue du Pré-de-la-Fontaine 10 - 1242 Satigny

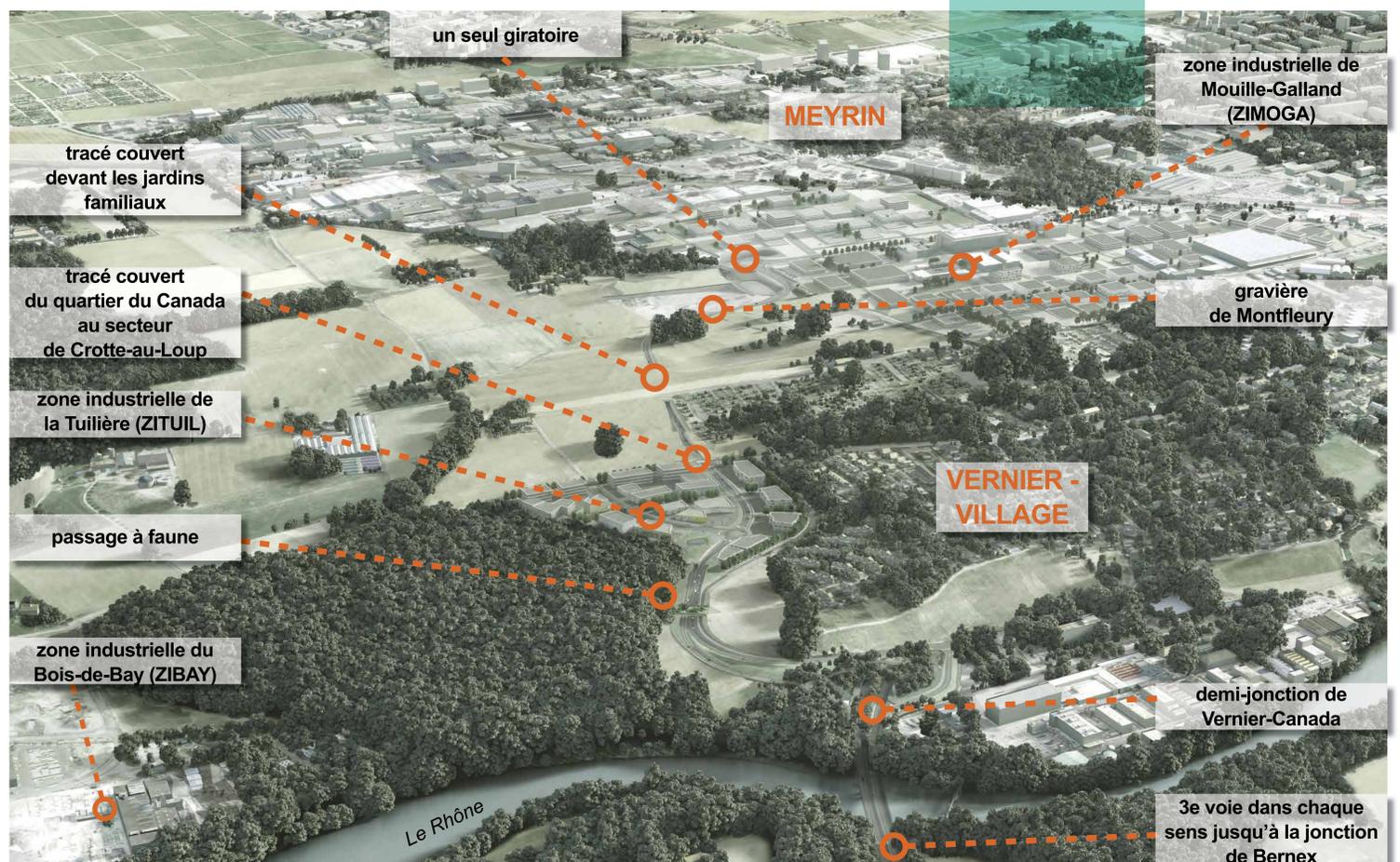


AVANT-PROJET

Le barreau routier de Montfleury constitue la colonne vertébrale de la mobilité dans le secteur du grand projet de densification de la ZIMEYSAVER (zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier) qui prévoit 10'000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030. Le barreau offrira un accès direct à l'autoroute à travers la future demi-jonction de Vernier-Canada qui sera réalisée en parallèle par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Des ateliers de discussion menés avec les riverains en février et mars 2018 ont permis d'aboutir à un tracé partiellement enterré.

À L'HORIZON 2030



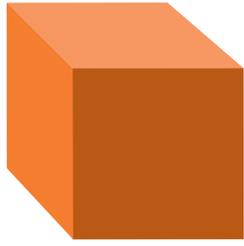
Etude d'avant-projet 2018

ÉVOLUTION DU PROJET

Lors des études préliminaires présentées en 2017, le barreau était entièrement en surface.

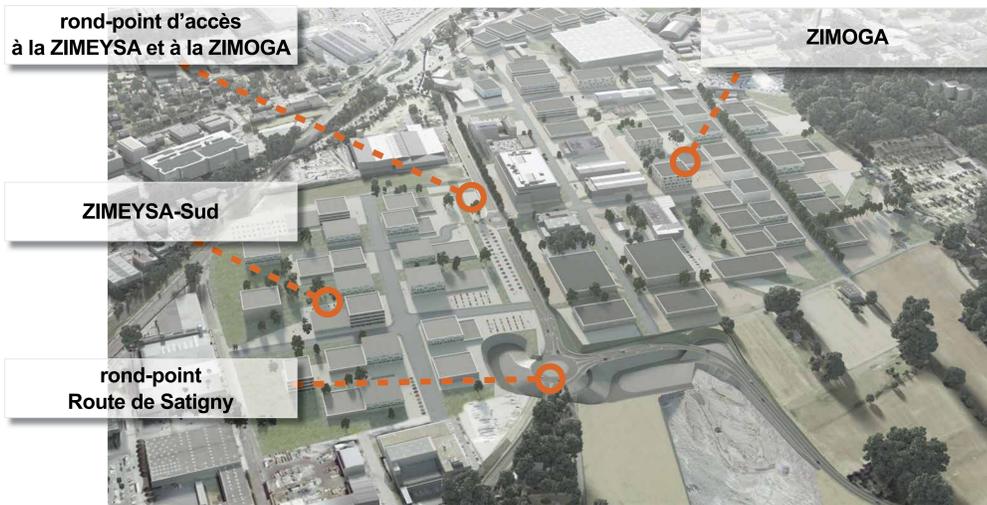
Les études actuelles d'avant-projet présentent une tranchée couverte sur une longueur totale de 655m sur 1.7 km.

Entre le secteur de Crotte-au-Loup et la ZITUIL, une tranchée couverte de 480m est réalisée. Une route en surface est superposée au barreau. Elle est limitée au trafic interne de la future zone industrielle.



OPTIMISATION DU PROJET

L'étude actuelle d'avant-projet présente plusieurs améliorations visant à répondre aux préoccupations exprimées par les participants aux ateliers.



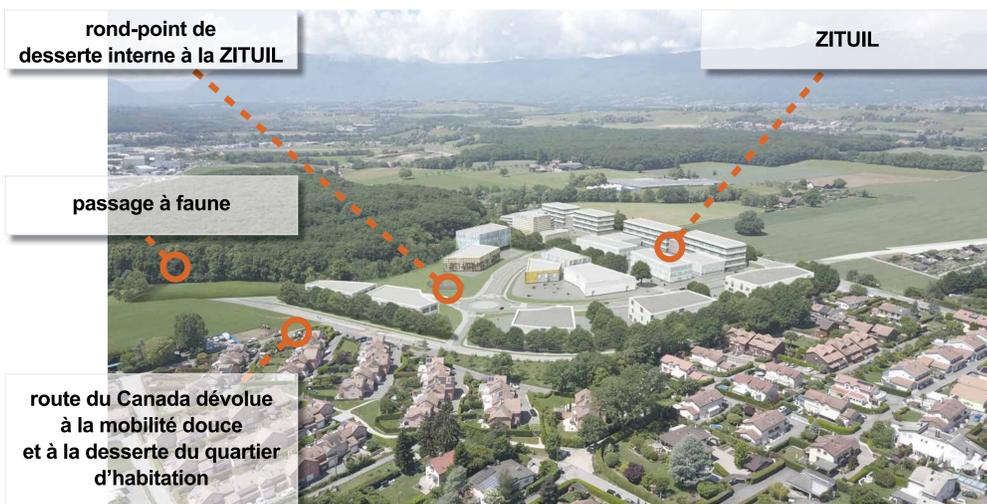
PARTIE NORD

- Déplacement du barreau routier de Montfleury sur la future gravière afin de réduire l'impact sur les parcelles agricoles
- Diminution des nuisances du trafic poids lourds grâce aux accès directs à la gravière depuis le barreau



PARTIE CENTRALE

- Couverture en zone agricole
- Couverture devant Crotte-au-Loup jusqu'à la route du Canada
- Réduction du bruit pour les habitants
- Conservation et continuité des surfaces agricoles
- Réduction de l'effet de barrière sur le paysage
- Passage pour la faune



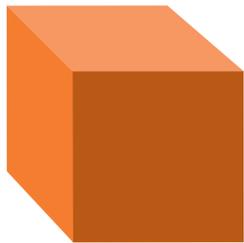
PARTIE SUD

- Passage du barreau sous la ZITUIL
- Réduction du bruit pour les habitants
- Taille réduite du giratoire dans la ZITUIL en surface
- Passage pour la faune



DEMI-JONCTION VERNIER-CANADA

- Réalisation d'une 3^e voie dans les deux sens jusqu'à la jonction de Bernex qui permet de fluidifier le trafic, notamment dans le tunnel de Vernier
- Diminution du trafic des jonctions de Vernier et de Meyrin grâce à l'absorption des flux vers Satigny et ZIMEYSAVER par la demi-jonction et le barreau de Montfleury



AGRICULTURE

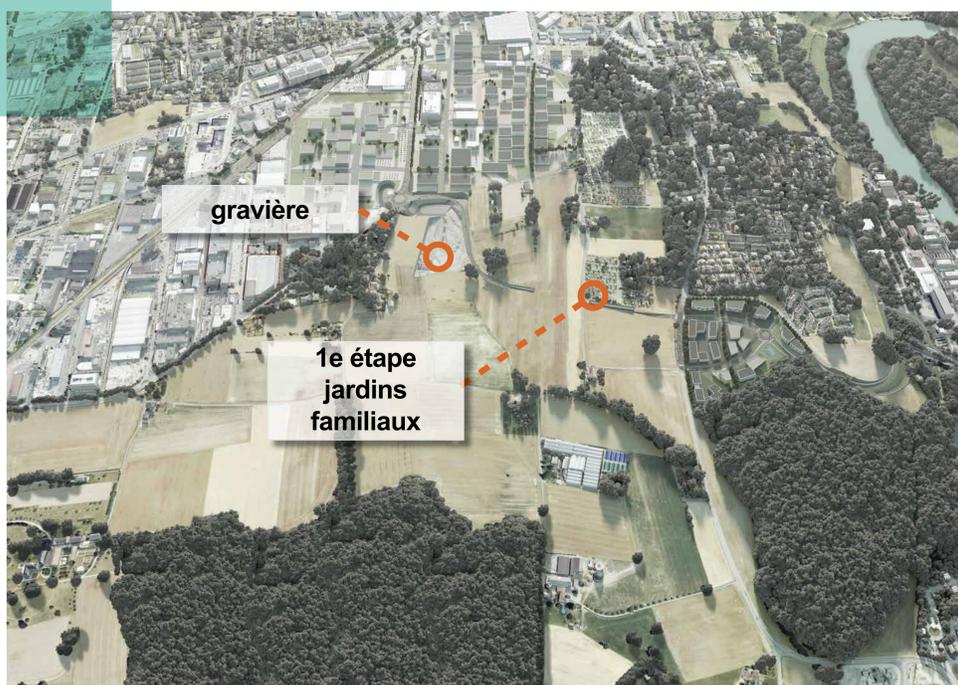


L'agriculture de la région de Montfleury est dévolue principalement aux grandes cultures, prairies et quelques pâturages.

A la frange de l'urbanisation, l'espace agricole offre un paysage ouvert qui est fortement mis sous pression. Les agriculteurs exploitent des terres situées en zone agricole, mais aussi sur des surfaces constructibles comme la zone de développement 5 de Crotte-au-Loup et les zones industrielles de la ZITUIL et de la ZIMOGA.

Trois agriculteurs cultivent des terres en propriété ou en fermage qui seront impactées par le barreau routier ou par les futures constructions en zone industrielle.

Le projet optimisé limite son emprise sur la zone agricole avec 40% de la route désormais enterrés. Seules six parcelles en exploitation sont concernées.



HORIZON 2024

L'avant-projet présente les avantages suivants :

Au nord

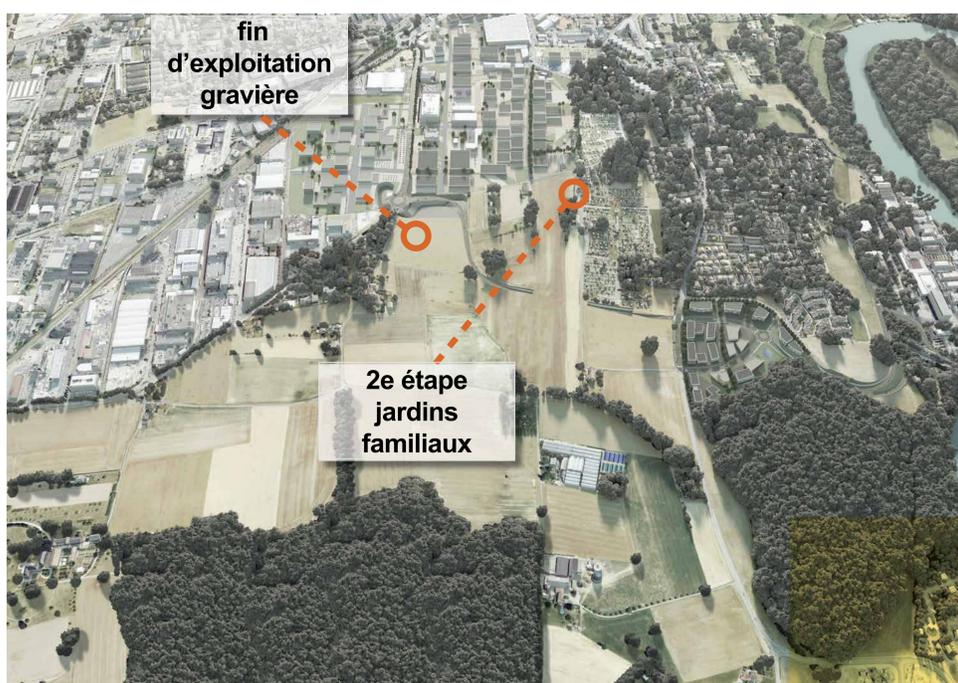
- Moins de morcellement des parcelles agricoles
- Suppression d'un giratoire et déplacement du barreau sur la grande parcelle qui sera exploitée en gravière

Au centre, deux couvertures de 130 et 150 m :

- Maintien d'un paysage agricole ouvert et cohérent
- Réduction des emprises sur les parcelles agricoles (SAU/ SDA)
- 1^e étape de déménagement des jardins familiaux et récupération de surfaces d'assolement
- Remodelage du terrain vers la route de Peney

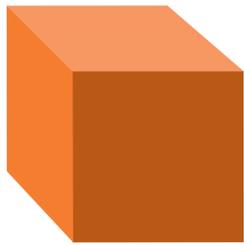
Au sud

- Impact limité de la demi-jonction autoroutière sur les parcelles agricoles (SAU/ SDA)



À LONG TERME

- Fin des gravières : la 2^e étape de déplacement des jardins familiaux sur la zone à bâtir rendra l'espace plus cohérent : urbanisation et loisirs d'un côté, surfaces agricoles cultivées de l'autre
- Pertes de terres cultivées : env. 4 ha dont 2.6 ha en zone agricole (1.9 en SDA) et 1.4 ha en zone à bâtir



MESURES ENVIRONNEMENT

Le projet a été optimisé afin de mieux l'intégrer dans son environnement et répondre aux inquiétudes et questions des riverains.

Sur la partie sud, une couverture du barreau d'environ 480 m de longueur permet de protéger les habitations des nuisances sonores de la majeure partie du trafic routier. Un passage à faune est réalisé et le Bois Chébé n'est pas impacté par l'infrastructure.

Sur la partie nord, les emprises sur les parcelles agricoles sont limitées grâce à la couverture d'un tronçon de la nouvelle route.



PROTECTION CONTRE LE BRUIT - SECTEUR CANADA

- Couverture du barreau routier sur une longueur de 350m, qui permet de protéger les habitations des nuisances sonores
- Niveau sonore ressenti : < 50 db(A) environ, soit le niveau sonore d'une radio



PROTECTION CONTRE LE BRUIT ET INTÉGRATION PAYSAGÈRE - PLATEAU DE MONTFLEURY

- Couverture du barreau routier sur une longueur de 130m environ, qui permet de protéger les habitations des nuisances sonores
- Niveau sonore ressenti : < 48 db(A) environ
- Une seconde couverture de 150m permet également le maintien d'une continuité visuelle et paysagère et de conserver une cohérence territoriale entre l'est et l'ouest du barreau



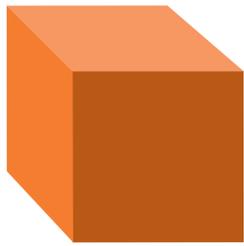
PROTECTION DE LA FAUNE

- La couverture du barreau avec un passage à faune permettra à la petite et moyenne faune (hérissons, lièvres, renards, etc.) de relier les espaces naturels avoisinants



ZONE GRAVIÈRE ZIMOGA

- Optimisation du tracé pour réduire l'impact sur les terrains agricoles
- Un seul giratoire sera construit, diminuant les emprises et créant une synergie avec la future gravière



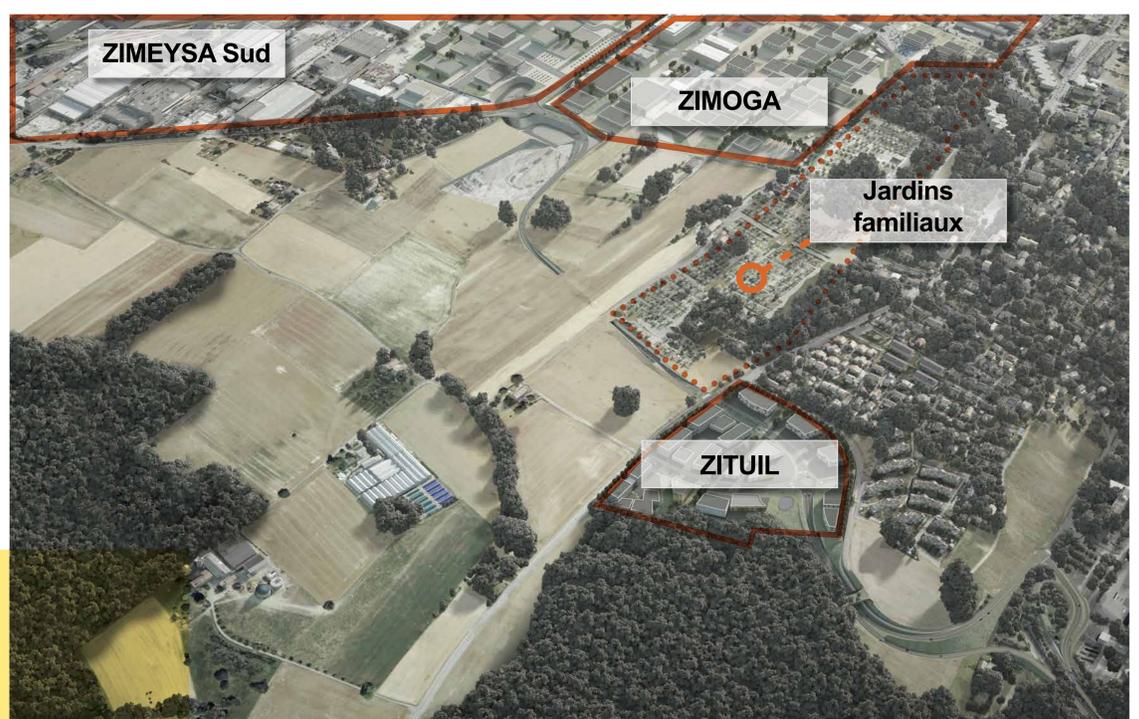
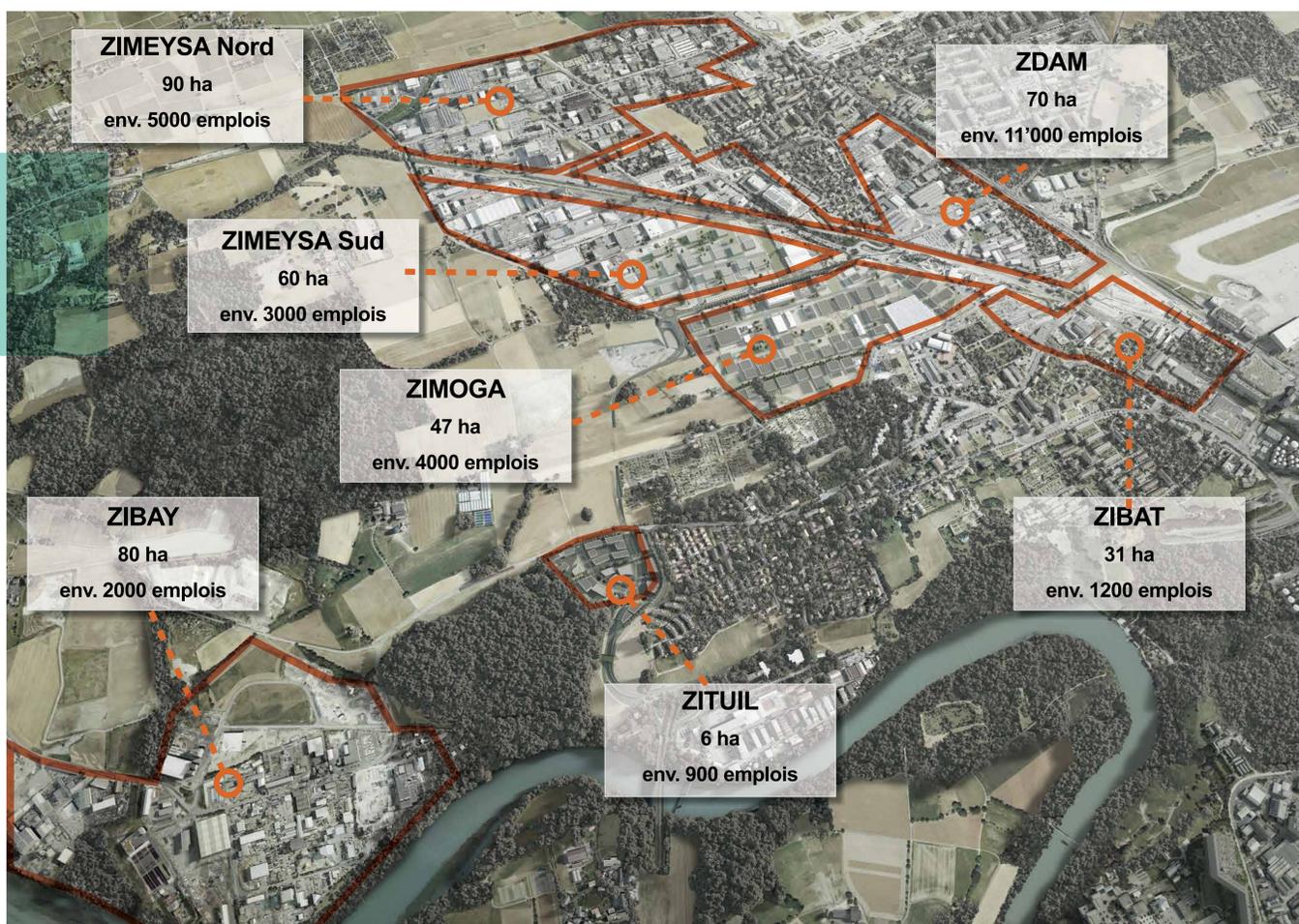
DÉVELOPPEMENT URBAIN

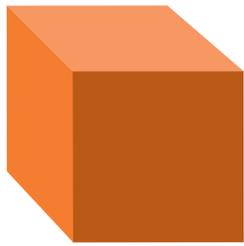
LE GRAND PROJET ZIMEYSAVER

Le grand projet ZIMEYSAVER s'étend sur plus de 380 hectares. Il permet de développer une zone industrielle durable et connectée, composée de quartiers d'activités compétitifs pour les entreprises, agréables à vivre pour les employés, les usagers et les habitants des environs. La ZIMEYSAVER intègre les principes de l'écologie industrielle dans laquelle l'Etat est engagé, de même que les entreprises et les collectivités.

Le grand projet est réalisé en partenariat avec les communes Meyrin, Satigny, Vernier et la Fondation pour les terrains industriels, en concertation avec les associations, les entrepreneurs et les habitants de ce large périmètre.

En proposant de requalifier et de densifier les zones industrielles, le grand projet ZIMEYSAVER poursuit des objectifs tant qualitatifs que quantitatifs. Au même titre que les quartiers de logements, ces secteurs doivent tenir compte des enjeux d'urbanisme et de paysage, de mobilité et d'environnement.





TROIS PHASES DE PROJET



AUJOURD'HUI

Le plateau de Montfleury est un secteur de campagne localisé au nord-ouest de l'agglomération. Sa situation proche des zones industrielles du canton ZIMEYSA, ZIBAY, ZITUIL, ZIMOGA et des zones d'habitations de Vernier en font un secteur agricole sous pression.

Le secteur comprend également un important périmètre compris dans le plan directeur des gravières et 6 ha de jardins familiaux.

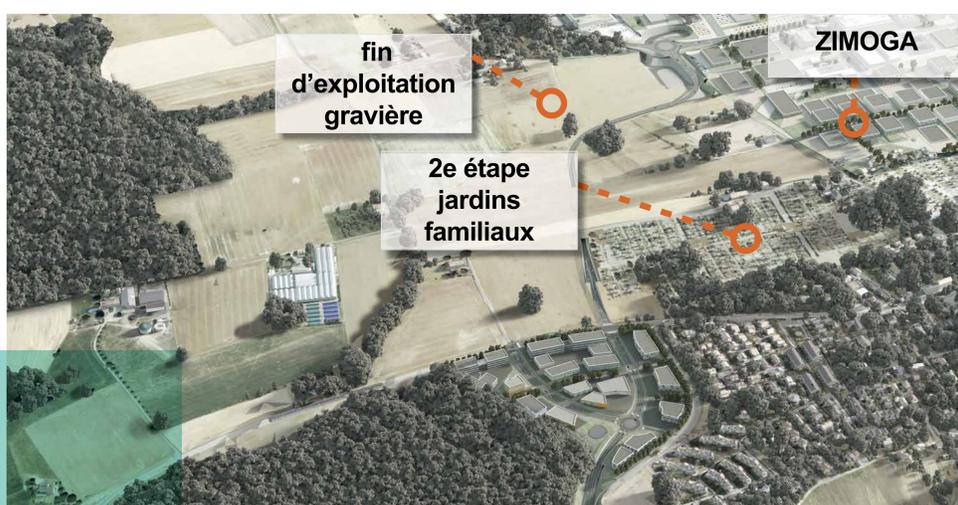


2024

A l'horizon 2024, la nouvelle desserte routière permettra l'accès au site depuis la future demi-jonction autoroutière Vernier-Canada.

Parallèlement à cette infrastructure, il est également prévu que des gravières soient ouvertes dans ce secteur.

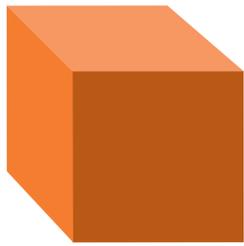
Les premiers jardins familiaux seront quant à eux relocalisés en zone à bâtir de manière pérenne, sur le site de Crotte-au-Loup dans le but de restituer des terrains à la zone agricole.



2030

A l'horizon 2030, les zones industrielles voisines du secteur seront progressivement densifiées et les terrains occupés par les gravières actuelles seront restitués au monde agricole.

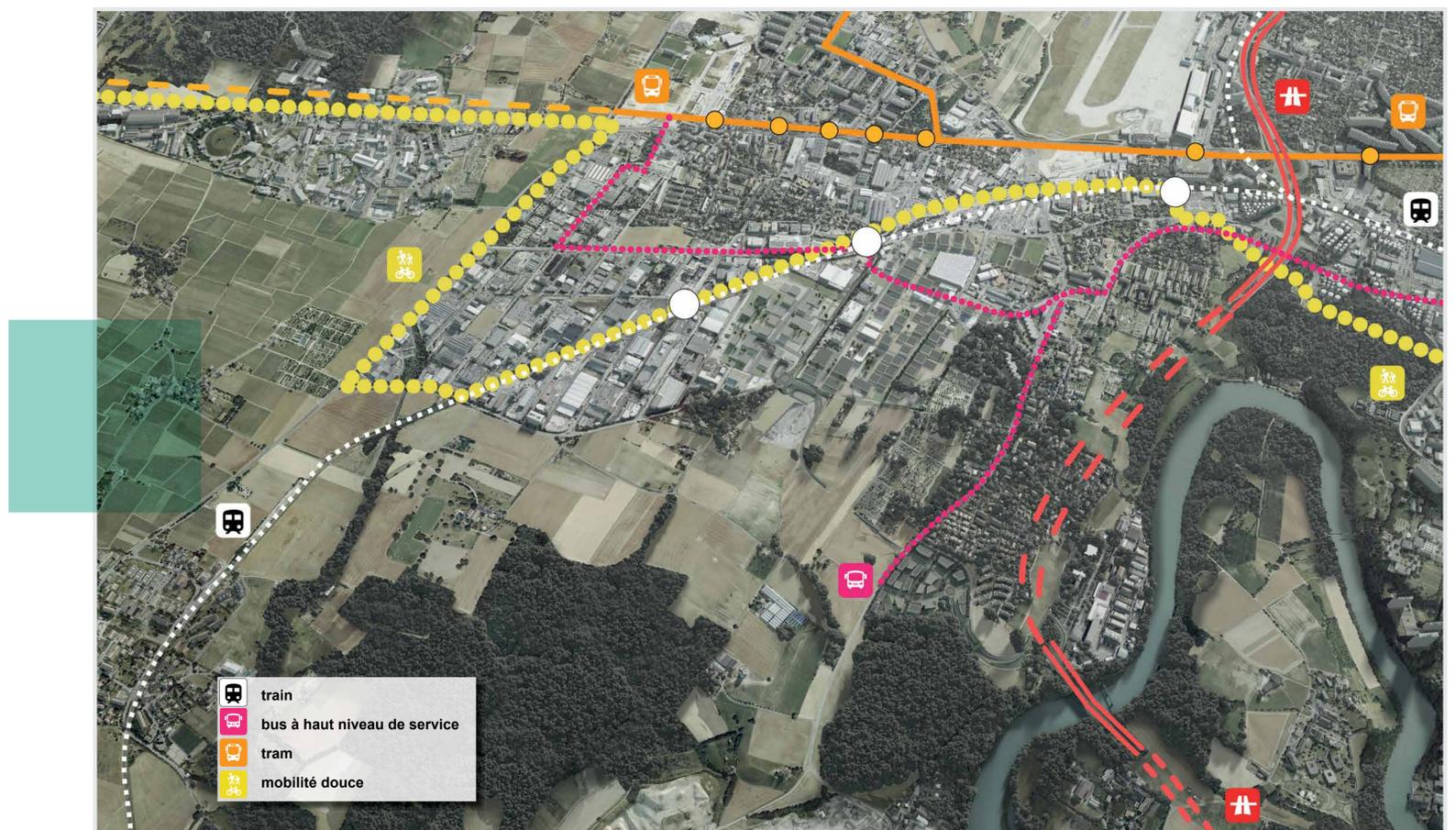
La relocalisation des jardins familiaux et la fin de l'exploitation des gravières permettra au plateau de Montfleury de retrouver une cohérence territoriale et une fonctionnalité vivrière.



ORGANISATION DE LA MOBILITÉ

La nouvelle route de Montfleury permettra une réorganisation du trafic avec les avantages suivants :

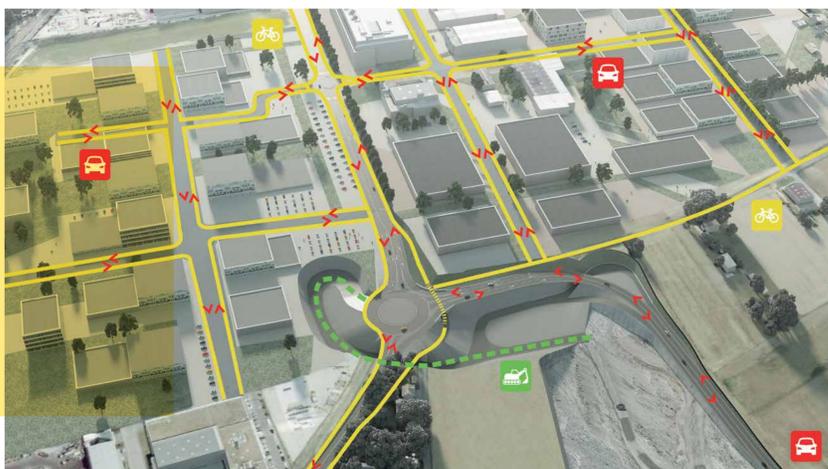
- soulager les axes actuellement surchargés que sont les routes de Vernier, du Nant d'Avril, de Peney et du Mandement
- requalifier les axes secondaires communaux
- sécuriser et favoriser la mobilité douce (future voie verte, réseau dédié aux vélos et aux piétons)
- développer et améliorer les transports collectifs : une ligne de bus à haut niveau de service desservira la zone depuis Genève, la ligne CFF Genève – La Plaine et les gares seront modernisées, les quais allongés avec une capacité de voyageurs augmentée
- délester les jonctions autoroutières de Meyrin et de Vernier, ainsi que les tunnels de Vernier



CONNEXION NORD

A son débouché Nord, le barreau de Montfleury sera connecté à la route de Satigny par un giratoire. La route de Satigny et la rue Lect seront adaptées afin de garantir la fluidité du trafic du réseau cantonal.

L'accessibilité aux différentes zones de la ZIMEYSAVER sera aussi bien garantie depuis la route de Satigny que depuis la route du Nant-d'Avril. Celles-ci comporteront également des aménagements en faveur de la mobilité douce et des transports collectifs.



CONNEXION SUD

A son débouché Sud, le barreau de Montfleury sera connecté à la route de Peney par un carrefour dénivelé garantissant un accès fluide au barreau et à l'autoroute.

La régulation lumineuse permettra de restreindre le trafic de transit vers la route de Peney en assurant le passage des transports collectifs grâce aux voies bus. Ce carrefour permettra aussi l'accès à la ZITUIL et à la demi-jonction de Vernier-Canada.



TRAFIC ET CIRCULATION

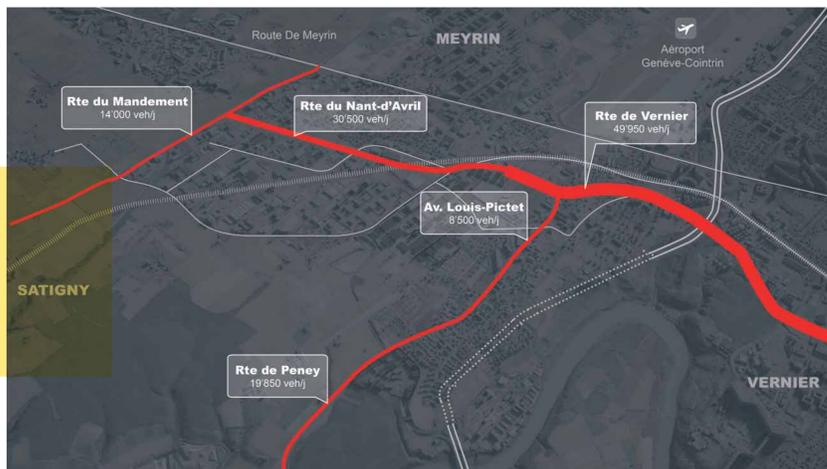
CHARGES DE TRAFIC PAR JOUR EN 2030

Le barreau de Montfleury doit permettre de canaliser les augmentations de charges de trafic prévues dans le secteur, mais aussi de les réduire localement, notamment dans certains secteurs fortement habités tels que les centres de Satigny et DE Vernier.

Sans le barreau de Montfleury

D'ici 2030, le trafic augmentera fortement suite au développement des activités programmées dans la ZIMEYSAVER :

- fortes perturbations du trafic
- nuisances accrues pour les riverains (bruit)



Avec le barreau de Montfleury

Grâce au barreau de Montfleury et à la demi-jonction de Vernier-Canada, les flux de circulation seront complètement réorganisés :

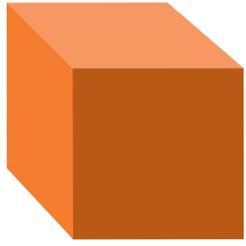
- meilleure gestion des flux de circulation
- réduction des impacts des nuisances générées par le trafic
- diminution du trafic de transit (routes du Mandement et de Peney)



Le nouvel axe structurant de la circulation sera constitué du barreau routier de Montfleury, de la route de Satigny et de la rue Lect. Cette organisation aura pour conséquences de fortes baisses du trafic :

- sur le réseau cantonal et communal
- sur l'autoroute dans les tunnels de Vernier
- sur les jonctions autoroutières de Vernier et de Meyrin





CONCERTATION

POURQUOI UN PROCESSUS DE CONCERTATION ?

Le barreau routier de Montfleury est depuis plusieurs mois au cœur des discussions des communes de Vernier et Satigny. Les séances publiques et entretiens menés en 2017 ont montré que les différents acteurs (riverains, habitants des deux communes, entrepreneurs, exploitants agricoles) avaient de nombreuses interrogations et propositions à formuler.

L'Etat de Genève a ainsi décidé d'instaurer un dialogue plus étroit autour du projet en 2018 afin de mieux répondre aux préoccupations. Deux ateliers ont été organisés en février et mars 2018.



ATELIERS PARTICIPATIFS



Atelier du 8 février 2018 (crédit photo : heig-vd)

Les deux ateliers participatifs de l'hiver 2018 ont traité des thématiques suivantes :

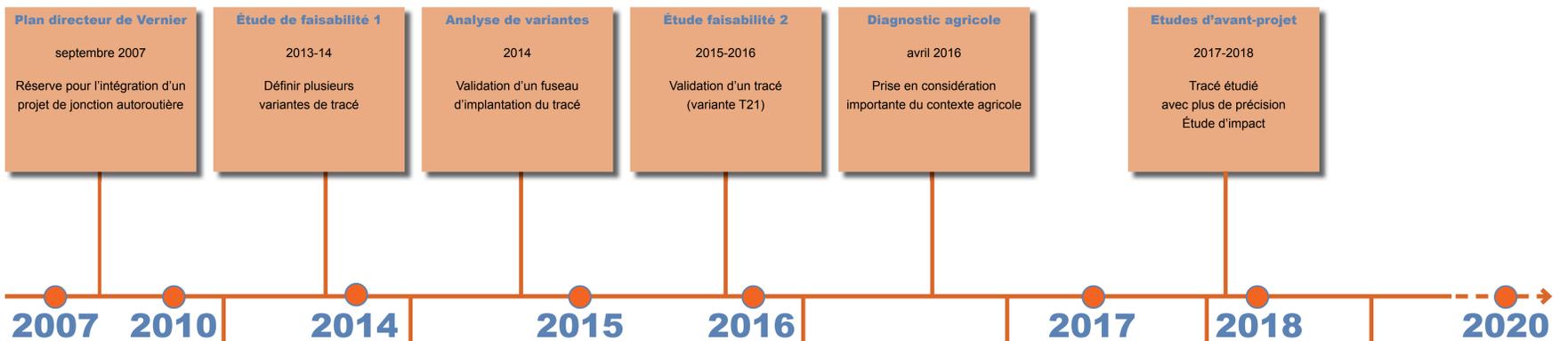
- le trafic individuel motorisé (TIM) et les transports publics
- le secteur ZIMEYSAVER et l'accessibilité industrielle
- le bruit (trafic routier et aérien)
- la mobilité douce (piéton + vélo)
- l'autoroute et la nouvelle bretelle d'accès (demi-jonction)
- l'agriculture et la gravière
- la zone industrielle et l'économie
- la faune et les corridors biologiques
- la forêt et le paysage

Les comptes rendus des discussions sont disponibles en ligne :

www.ge.ch/dossier/barreau-routier-montfleury

FIL DU PROJET ET CONCERTATION

Projet de route

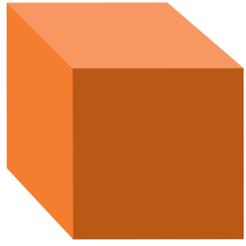


Demandes citoyennes



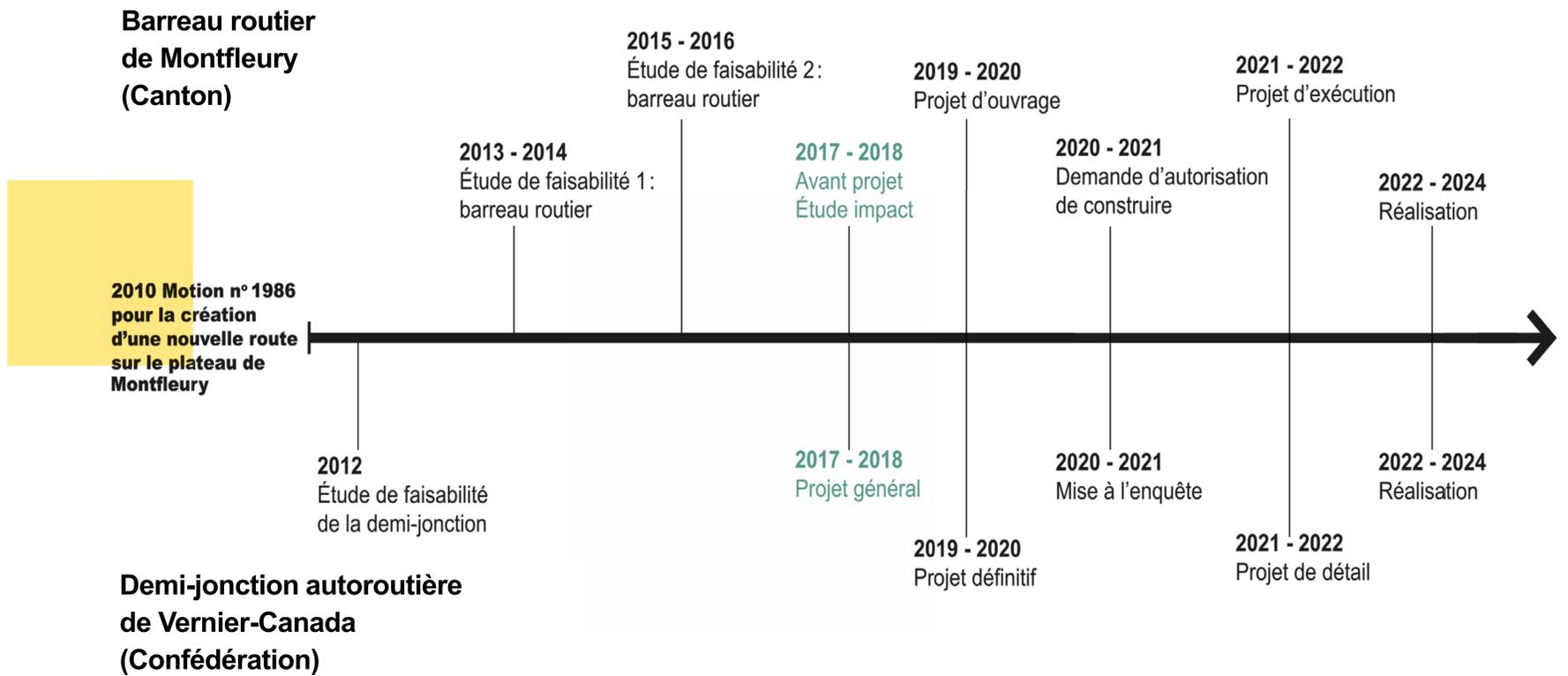
Concertation





SUITE DU PROJET

PROCHAINES ÉTAPES



NOUS SUIVRE

Le dossier Internet du barreau routier de Montfleury regroupe une série de documents en ligne - dépliant d'information, plans, compte-rendu des ateliers, planning, panneaux d'exposition :

WWW.GE.CH/DOSSIER/BARREAU-ROUTIER-MONTFLEURY



Poste 1 : Infrastructure

Préambule

Durant l'exposition qui a précédé la séance d'information publique du 25 juin 2018, cinq postes thématiques permettaient une interaction avec les experts impliqués dans le projet de barreau routier de Montfleury. Le présent document retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'exposition au poste 1, traitant de l'infrastructure barreau routier de Montfleury. Le poste comprenait un système de projection d'une maquette numérique 3D (BIM), manipulée par un technicien, ainsi que deux posters. Cette synthèse a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Résumé des interactions

A ce poste, très peu de questions précises ont été posées aux experts. La maquette numérique 3D (« BIM ») a permis de montrer les points de vue depuis différents endroits précis. De nombreux participants ont demandé de voir la vue de leur maison en direction du barreau de Montfleury : quelle sera la vue depuis mon jardin ou ma fenêtre ? ... Dans la majorité, les retours ont été positifs de la part du public. De nombreux participants ont noté une très forte amélioration du projet par rapport à la première solution proposée, notamment grâce aux tranchées couvertes. Arrivés devant l'écran, les visiteurs ont eu besoin de quelques secondes d'adaptation et souvent d'un point de repère pour se situer dans la scène. La prise en main est ensuite très simple et les participants n'ont plus besoin de nouvelles indications et explications sur le modèle 3D. En plus de ces points de vue, certains sujets en lien avec le tronçon sud (route du Canada) ont été abordés avec les experts : la faune et la flore, les nouveaux itinéraires (bus, mobilité douce), l'évolution de la zone industrielle, les infrastructures routières et la nouvelle version du projet.

Discussions

Faune et flore

L'existence d'une forte concentration de faune (renards, sangliers, biches ...) dans le Bois Chébé a été rappelée par les participants, qui semblent satisfaits de trouver deux passages à faune au-dessus du barreau permettant de ne pas couper les flux d'animaux. Cependant, l'étroite largeur de cette traversée laisse des interrogations. L'expert a affirmé que des clôtures seraient posées en bordure de route afin de canaliser les flux de faunes vers ces passages.

La présence d'un cours d'eau présent en lisière de forêt a aussi été discuté. Les experts ont affirmé que ce dernier serait maintenu.

Une question sur le devenir de la qualité de l'air a été posée. En effet, cette dernière se serait déjà fortement dégradée avec les particules en suspension causées par la gravière. L'expert a indiqué qu'avec cette solution de tranchée couverte, les répercussions pour la faune et les habitants seront minimales.

Nouveaux itinéraires

La construction du barreau de Montfleury coupe l'accès à travers champs au Bois Chébé. La traversée par le passage n'étant pas conseillé pour éviter d'effrayer les animaux, depuis le quartier de Canada ou le centre de Vernier, il faudra maintenant, à pied, passer par le nouveau rond-point de la ZITUIL.

Ce nouveau rond-point en lien avec la nouvelle jonction autoroutière réduit grandement la distance d'accès à l'autoroute depuis les villas du Canada. **Une des personnes présentes a même été jusqu'à annoncer qu'il s'agissait presque d'un accès privatif pour rentrer chez elle.** Dans cette même thématique, plusieurs discussions entre participants ont cherché à optimiser leurs trajets en utilisant l'autoroute dans les deux sens (Lausanne ou France).

Le nouvel itinéraire du bus a été aussi discuté, ce trajet passera maintenant par le début du barreau de Montfleury puis, le bus prendra la sortie en extérieur vers le rond-point de la ZITUIL qu'il contournera pour de nouveau suivre son itinéraire actuel. Les jardins familiaux seront déplacés, l'accès actuel y étant difficile, l'expert a indiqué qu'ils seront replacés plus proche des habitations et qu'un bus allait être mis en place pour faciliter son accès.

La nouvelle voie de mobilité douce créé entre la route du Canada et le barreau a suscité de nombreux retours positifs. Il a été rappelé par l'expert la volonté de renforcer le réseau de mobilité douce en délestant la voirie d'une part importante du trafic routier : en effet, dès la mise en place du barreau de Montfleury, certaines routes passeront en sens unique ou seront limités aux accès des riverains.

D'autres discussions ont porté sur le flux de camions qui devront maintenant prendre le barreau, ou encore sur le devenir de la route de Peney qui devrait voir son flux journalier de véhicules fortement réduit.

Evolution de la ZITUIL

La proposition d'évolution de la ZITUIL qui était représentée sur la maquette numérique a suscité des débats. Cette dernière n'était cependant pas une version finale, mais plutôt un principe directeur pour le développement de la zone. Ces nouveaux bâtiments à forte densité d'emploi, permettant notamment de favoriser et développer les déplacements en transport en commun, seraient investis par des entreprises de services (domaine tertiaire), n'ayant pas besoin d'accès logistique (peu de poids lourds pour le transport à destination de la ZITUIL). **La hauteur des bâtiments a été discutée, 4 étages paraissant un peu haut.** Cependant, ces bâtiments pourront agir en tant que barrière supplémentaire contre les nuisances sonores.

Une comparaison entre l'état actuel et la nouvelle proposition du barreau a mis en évidence la disparition de la ZI actuelle. Selon l'expert, il s'agit bien de la volonté des autorités. **Par ailleurs, les participants ont aussi remarqué la disparition d'une petite partie du bois de Chébé constituée d'arbustes** (visible sur google maps). Cela sera malheureusement le cas, la nouvelle ZI empiètera sur cette partie, cependant, dans le but de compensation, de nombreux arbres seront ajoutés à la nouvelle zone industrielle.

Infrastructures et nouvelle proposition

Les participants ont tout de suite fait le lien entre la proposition de tranchée couverte, et celle qui se trouve actuellement à Meyrin du fait de leur ressemblance. Le

fonctionnement et l'utilisation de cette infrastructure ont été expliqués par l'expert. 2 tubes donnent accès à la tranchée couverte et une sortie centrale permet de se rendre en surface. Les temporalités du projet ont été abordées pendant les discussions autour de l'écran, la construction débutera en 2022 pour une mise en service en 2024. **Selon les visiteurs, 2 ans de chantier paraissent un peu court**, mais l'expert a rappelé que la construction de la tranchée présente à Meyrin n'a pas mis beaucoup plus de temps et que le retard a été causé par la présence d'alluvions dans la zone de construction.

La hauteur du talus avant de passer en souterrain n'a pas très bien été appréhendée par les participants, car paraissant plus petite que les 7m prévus dans le projet. Des précisions sur la quantité de travaux nécessaires à la création de la troisième voie sur le pont traversant le Rhône ont été demandées. Ces derniers sont minimes, il s'agit de l'utilisation de la voie d'arrêt d'urgence déjà existante, les modifications consistent donc à seulement changer le marquage sur l'autoroute. Par ailleurs, le prolongement de cette 3^{ème} voie le long de l'axe Lausanne/France et notamment dans le tunnel de Vernier sera fait à l'horizon 2030.

Enfin, un participant a demandé pourquoi ne pas allonger cette tranchée couverte d'une centaine de mètres supplémentaires. Les experts ont répondu qu'une des raisons principales est le coût de l'ouvrage, déjà fortement augmenté avec cette nouvelle solution.

Conclusion

Cette nouvelle proposition a dans l'ensemble très bien été reçue par les participants même si certains ont annoncé que les oppositions sur ce type de projet sont inévitables. De nombreux compliments ont été faits sur la qualité de la maquette et l'aide qu'elle procurait quant à la visualisation et la représentation de cette proposition. A noter tout de même le point de vue plus nuancé d'un des visiteurs, qui estime que Vernier devrait garder son caractère villageois et qu'il serait bien de ne pas trop accélérer son développement urbain.

Poste 2 : Agriculture, environnement, paysage

Préambule

Durant l'exposition qui a précédé la séance d'information publique du 25 juin 2018, cinq postes thématiques permettaient une interaction avec les experts impliqués dans le projet de barreau routier de Montfleury. Le présent document retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'exposition au poste 2, traitant de l'agriculture, de l'environnement et du paysage. Le poste comprenait deux posters illustrant les thématiques. Cette synthèse a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus. Etant donné la présence de deux experts, il n'a pas été possible de restituer l'intégralité des discussions.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Résumé des interactions

Les personnes présentes semblent rassurées par les explications données, et contentes d'avoir été entendues pendant les ateliers précédents. La solution proposée semble acceptable en ce qu'elle tente de concilier tous les intérêts. Les participants mettent toutefois l'accent sur les problèmes irrésolus et certaines préoccupations à ce stade :

- **la coupure urbaine représentée par le barreau, qui rend difficile les déplacements à pied,**
- **l'organisation de la circulation en lien avec le barreau,**
- **le besoin de conserver une végétation abondante jusque dans la ZITUIL**
- **la qualité de l'air, le rejet de particules et de poussières, et**
- **la crainte d'un « trop-plein de béton »**

Discussions

Mesures environnementales

L'experte explique aux personnes présentes les optimisations en termes d'environnement sur le nouveau projet. Chaque zone sensible relevée lors des ateliers a été améliorée, notamment grâce à la couverture de 480 mètres de la nouvelle route. Elle précise que l'essentiel des idées qui ont émergé lors des ateliers ont été respectées, dans la mesure du possible.

Elle présente ensuite les trois mesures majeures à l'aide du panneau explicatif :

La première mesure est la couverture d'un bout du barreau au niveau sud, vers le quartier du Canada. Elle explique que la bretelle pour rejoindre la nouvelle zone industrielle (ZITUIL) accueillera environ 3'000 véhicules jour, ce qui équivaut à l'actuel trafic de la route du Canada. Les 23'000 véhicules restants emprunteront la tranchée couverte ; celle-ci se divisant en deux « tubes ». L'experte utilise comme exemple l'aménagement de la tranchée couverte de Meyrin. Cet exemple similaire aide les participants à se projeter et à comparer le projet du barreau avec un aménagement connu.

La deuxième optimisation concerne la création d'un passage à faune du côté du secteur de la Crotte au loup. L'experte précise que l'idée principale est d'éviter que les animaux soient entravés dans leurs déplacements. Elle souligne que cette idée vient avant tout de la volonté

des riverains de prendre en compte la faune dans le projet et que cela été entendu et intégré par les porteurs de projet.

La troisième optimisation concerne l'ensemble du tracé. L'experte fait remarquer que dorénavant, il n'y a plus qu'un giratoire. Elle explique que ce giratoire va permettre de ralentir le trafic et donc de diminuer le bruit. Selon elle, une première simulation acoustique aura bientôt lieu. Elle précise également que le barreau se termine désormais sur la gravière, afin de préserver les terrains agricoles. Elle affirme qu'au lieu de 16 parcelles agricoles touchées, il n'y en a plus que 6.

La gravière suscite, quant à elle, beaucoup d'inquiétudes. En effet, de nombreuses personnes s'affirment opposées à son développement et craignent des nuisances.

L'experte répond que la gravière n'est pas le sujet du projet et qu'il existe un plan directeur des gravières que l'Etat doit appliquer. Elle précise également que la durée de vie de la gravière dépend du rythme d'extraction ; cela peut donc être 8 ans comme 20 ans. Elle indique que cette dernière doit se trouver normalement à au moins 100 mètres des habitations. Il peut y avoir une dérogation, mais dans ce cas, l'accord de la commune et des propriétaires avoisinants est nécessaire.

Enfin, malgré ces remarques, la plupart des personnes présentes semble satisfaite de l'évolution du tracé. Selon un participant, le projet a évolué de manière tout à fait logique.

Agriculture

La seconde représentante du canton de Genève, experte des questions agricoles, explique que la couverture permet également de préserver une ouverture sur le grand paysage, ainsi qu'une continuité des terres agricoles. Elle démontre que la couverture du barreau a permis d'éviter de créer une nouvelle poche d'urbanisation et ainsi préserver les surfaces d'assolement.

Cette couverture permettra également de maintenir un équilibre dans les usages en surface puisque l'espace préservé sera dédié uniquement aux riverains, aux agriculteurs et à la mobilité douce.

Elle termine sa présentation en expliquant que les jardins familiaux actuels vont être déplacés de l'autre côté du barreau et que les terrains actuellement occupés par les jardins redeviendront des terres agricoles. Le but de ce basculement est de garder une logique territoriale de gradation en direction de la campagne.

En conclusion

Les personnes présentes semblent rassurées par l'explication des deux expertes. Les participants se disent contents d'avoir été entendus pendant les ateliers. Cette démarche est d'ailleurs saluée et semble avoir porté ses fruits malgré les tensions ressenties ces derniers mois. **Une personne confie : « Je me sens entendue par le canton... On a bien fait de se révolter ! Le projet aujourd'hui n'a rien à voir avec ce qui nous avait été présenté au mois de novembre ».**

Les participants disent encore préférer une couverture complète, mais acceptent la conciliation de tous les intérêts. La satisfaction semble donc générale.

Au final, seules quelques demandes et craintes persistent :

- Proposition d'installer une passerelle piétonne au-dessus du barreau, afin de pouvoir rejoindre le bois de Chébé à pied. Selon certains participants, le piéton est le parent pauvre du projet et devrait être mieux pris en compte.
- Questionnement sur l'organisation de la circulation en lien avec le barreau (Réponse de l'experte : cela sera analysé en temps voulu).
- Demande de prolongation de la végétation depuis le passage à faune jusque vers la ZITUIL.
- Préoccupation quant à la qualité de l'air et des particules de poussières (Réponse de l'experte : des études vont être menées).
- Crainte d'un « trop plein de béton ».

Concernant les affiches, les personnes les trouvent claires et précises. Les textes sont simples, succincts et bien construits, l'unique problème relevé étant l'orientation des cartes. Il est en effet parfois difficile de se repérer d'un panneau à l'autre, le nom des routes n'étant pas indiqué et le nord variant de position d'une image à l'autre.

Poste 3 : Transformation du cadre de vie (secteur ZIMEYSAVER)

Préambule

Durant l'exposition qui a précédé la séance d'information publique du 25 juin 2018, cinq postes thématiques permettaient une interaction avec les experts impliqués dans le projet de barreau routier de Montfleury. Le présent document retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'exposition au poste 3, traitant de la transformation du cadre de vie dans le secteur ZIMEYSAVER. Le poste comprenait une maquette de la partie sud du projet (secteur Canada-ZITUIL) un film ainsi que deux posters. Cette synthèse a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Résumé des interactions

La grande majorité des participants salue la couverture de la route. Ils se montrent satisfaits de la forte réduction des nuisances sonores et visuelles par rapport à la version antérieure du projet. Certains restent dubitatifs concernant la disposition des bâtiments de la ZITUIL telle que présentée à ce stade de la planification. Plusieurs participants demandent également l'agrandissement de la passerelle dédiée à la faune. Le film a été un support très apprécié des participants, pour la vue d'ensemble qu'il offre, alors que la maquette physique a été très utile pour visualiser la zone industrielle, les zones d'habitation ainsi que la couverture et le tracé du futur barreau routier. En revanche, les posters n'ont pas été souvent consultés.

Discussions

Jardins familiaux

La question du déplacement des jardins familiaux a été posée deux fois.

L'expert explique que les jardins vont tous être déplacés vers les villas de Canada et seront desservis par un bus. Chacun sera relocalisé et des discussions auront lieu concernant la taille des parcelles selon les besoins et souhaits.

Parking relais (P+R)

Les participants questionnent l'emplacement du parking relais qui devait être construit et ne figure plus sur les plans, ils sont soulagés de ne pas le voir sur les terrains au nord de la route de Peney.

L'expert répond que le projet de parking à cet emplacement n'est plus d'actualité et qu'une nouvelle localisation est à l'étude.

Zone industrielle de la Tuilière (ZITUIL)

Les participants sont satisfaits que les gabarits des bâtiments de la zone industrielle soient minimisés (hauteur maximale 13 mètres). Certains participants critiquent toutefois la disposition des bâtiments.

L'expert indique que l'implantation définitive ainsi que les hauteurs des bâtiments seront fixées grâce à un plan directeur qui sera réalisé par la suite. Ceci induit des nuisances

sonores et visuelles très faibles à la très grande satisfaction des participants. Les plus hauts gabarits devraient être localisés côté forêt.

Giratoire et Tunnels

Beaucoup de participants questionnent l'utilité du giratoire.

L'expert leur explique que celui-ci uniquement a pour but de desservir la zone industrielle ainsi que les quartiers résidentiels, les autres automobilistes prenant les tunnels, plus rapides. L'expert explique également que la longueur des tunnels (480 mètres) a été limitée car un système de ventilation supplémentaire est nécessaire dès 500 mètres ce qui augmente fortement les coûts.

Faune & zone agricole

Quelques participants questionnent l'impact sur la faune.

L'expert explique qu'un biotope pour la faune va être créé à proximité du bois de Chébé. Lors de la construction du Barreau routier, une partie de la forêt devra être défrichée, mais elle sera compensée ailleurs. De plus, les vergers et l'espace naturel en face des villas seront maintenus.

Quelques participants demandent d'étendre le passage à faune prévu (25 mètres) plus proche des tunnels afin que les habitations au-dessus reçoivent moins de bruit.

Comme l'explique l'expert, le but de la passerelle est qu'elle ne soit empruntée que par la faune et non par d'autres usagers et que cette proposition pourrait avoir l'effet inverse et faire caisse de résonance. De plus, un espace à ciel ouvert de 350 mètres est nécessaire à la sortie du tunnel.

Une participante questionne également la prise en compte des salamandres dans l'écosystème, les bâtiments de la zone industrielle étant sur l'un des bassins de réserve.

L'expert lui explique que l'emplacement des bâtiments n'est pas encore fixé, il s'agit pour l'instant d'une image illustrative.

Mobilité douce et transports publics

Les participants questionnent l'expert sur les transports publics et les arrêts qui seront desservis.

Celui-ci répond que les arrêts n'ont pas encore été définis.

Les participants sont également satisfaits des trottoirs, passages piétons et pistes cyclables prévues.

Coûts

Un participant questionne également le coût du nouvel ouvrage, avec les tunnels. Ce à quoi l'expert répond que cela a considérablement fait augmenter le coût (presque 2x plus cher) mais que la solution est optimale, **ce que confirme la grande majorité des participants.**

Trafic routier

Quelques participants relèvent le problème des camions sortant de chez Givaudan et allant en direction de l'aéroport ou Lausanne.

L'expert explique que le trafic principal sur cette route sera celui lié à Givaudan, soustrayant les autres véhicules qui empruntent actuellement cette route en direction de Vernier et qui prendront alors les tunnels, passant sous la zone industrielle.

Les riverains questionnent l'utilisation de la route de Peney.

L'expert explique que la partie villageoise de cette route, actuellement cantonale, deviendra une desserte de quartier. Le trafic sera limité aux véhicules à destination de Vernier Village (riverains, usagers et clients des commerces et services).

Un participant demande si la demi-jonction Vernier-Canada deviendra une jonction complète à l'horizon 2030 ?

L'expert explique que cela ne sera jamais une jonction complète. En revanche, le fonctionnement de l'autoroute sera amélioré.

Un des participants suspecte que le trafic sera repoussé et que le problème sera identique, avec des embouteillages à la douane de Bardonnex.

L'expert explique que des voies autoroutières supplémentaires sont également prévues, et que les routes de Vernier et Meyrin étant déchargés d'une partie importante du trafic de et vers la ZIMEYSAVER par la nouvelle demi-jonction, cela fluidifiera globalement le trafic.

En conclusion

Avantages du projet de barreau routier

Les participants sont en grande majorité très satisfaits de la couverture proposée.

Un participant est content car le projet de barreau routier va permettre une continuité urbaine, cette urbanisation ne s'était pas réalisée jusqu'à présent à cause de l'impossibilité du déclassement des zones, ce que le barreau et l'urbanisation de la ZITUIL vont, à présent, rendre possible. Le secteur sera également bien desservi selon les participants.

Une participante note avec satisfaction l'amélioration de l'accès à son immeuble (rte de Montfleury), qui n'avait pas été intégré dans la précédente version du projet.

Les participants se réfèrent à Meyrin et sa tranchée couverte pour comprendre le système de couverture du barreau.

Points négatifs

Certains participants mécontents ont tout de même énoncés des points de vue négatifs sans cependant donner plus d'explications.: « C'est quand même une foutaise ! » « Je ne comprends pas qu'ils le fassent quand même »..

D'autres ont avoué avoir de la peine à se projeter et à se déterminer, notamment à cause des immeubles de la zone industrielle, dont l'implantation précise sera définie ultérieurement dans un plan localisé, alors que le projet de barreau routier se précise.

Poste 4 : Évolution du trafic et de l'offre de mobilité

Préambule

Durant l'exposition qui a précédé la séance d'information publique du 25 juin 2018, cinq postes thématiques permettaient une interaction avec les experts impliqués dans le projet de barreau routier de Montfleury. Le présent document retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'exposition au poste 4, traitant de l'évolution du trafic et de l'offre de mobilité. Les supports de discussion étaient une maquette du projet ainsi que deux posters. A noter que des remarques concernant la mobilité ont été discutées aux autres postes (se référer aux autres synthèses). Cette synthèse a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

Résumé des interactions

La version retravaillée du projet a globalement plu au public qui a apprécié les changements apportés par les porteurs du projet. Les discussions ont principalement porté sur :

- La circulation (déviation, routes fermées etc.)
- La tranchée couverte
- L'offre de mobilité
- Des requêtes spécifiques

L'expert a décrit les principaux changements du projet : la couverture de 40% de la tranchée, la suppression du 2^{ème} giratoire initialement prévu à Satigny, le déplacement des jardins familiaux, l'amélioration de l'offre en transports publics, un tracé légèrement modifié et les nouvelles règles de circulation du secteur. Ces changements résultent de la prise en compte des critiques, remarques et demandes de la population présentes lors des ateliers participatifs.

L'expert a beaucoup utilisé la maquette physique pour expliquer le projet, et peu les posters.

Discussions

La circulation

Le public a eu du mal à appréhender les routes qui allaient être fermées et ouvertes à la circulation. En effet, l'évolution du trafic prévue perturbe les pratiques actuelles de certains. Les principales incompréhensions ont concerné les restrictions de circulation sur les routes du Canada, de la Garenne et de Montfleury.

Une partie des personnes étaient satisfaites de la fermeture de la route de la Garenne à la circulation (sauf tracteur, vélo et riverains). Cependant, l'un des propriétaires a demandé que l'on trouve une solution pour l'accès de ses employés et de ses clients car son entreprise se situe sur cette route.

L'expert a annoncé que la fermeture de la route se fera grâce à des bornes qui s'ouvriront à l'aide de télécommande. Il a également été mentionné la possibilité pour ce propriétaire de demander à ce que la route soit fermée sur un tronçon qui ne concerne pas son entreprise.

Au sujet du nouveau tracé de la route du Canada, ce dernier empêche l'accès d'un propriétaire à ses vignes. L'expert propose le nouvel accès qui se fera par le giratoire.

La fermeture de la route de Montfleury pose problème car les habitants aux alentours du giratoire de Satigny ne peuvent ainsi plus rejoindre la route de Satigny. L'expert a évoqué la possible création d'une sortie pour les riverains concernés.

La régulation du trafic, notamment sur la route de Peney n'était pas claire pour tout le monde. Il a alors été précisé que les feux qui réguleront le trafic sur cette route favoriseront le trafic en direction de l'autoroute et du barreau et restreindront l'accès au trafic dans la zone résidentielle.

La tranchée couverte

Grâce à la couverture partielle de la tranchée, tout au plus 3'000 véhicules circuleront sur les voies en surface, contre 25'000 sans la couverture. Cela représente une nette amélioration sur les impacts liés au bruit du futur barreau. **La population félicite cette prise de décision. Certains se sont tout de même demandé pourquoi le tunnel est coupé en deux, faisant ressortir le trafic à la hauteur des jardins familiaux.** L'expert a expliqué que le dénivelé du terrain est la cause de cette ouverture partielle.

Offre de mobilité

L'expert a énoncé les différents changements de lignes et de tracé des transports publics. Il y aura notamment une augmentation des services de transports publics avec la mise en place de *bus à haut niveau de service* (BHNS). D'autre part, l'expert annonce que le réseau de pistes cyclables sera également développé et adapté au futur nouveau contexte urbain, ce que les participants ont apprécié.

Pour finir, l'utilité d'un parking P+R, combiné à l'offre de transport public semble pertinente aux yeux des personnes présentes, quand bien même ils ne peuvent en l'état se prononcer sur ce projet qui n'est pas encore défini.

Demandes spécifiques

Le public a formulé plusieurs demandes :

- La mise en place de mesures anti-bruit supplémentaires aux sorties des tunnels et aux alentours de la gravière.
- La mise en place d'un feu de circulation au débouché de la route de la Garenne sur la route de Satigny.
- La mise en place de radars aux points stratégiques, afin d'éviter les excès de vitesse.

Outre ces différents commentaires, la population a félicité les porteurs de projets et la manière dont les préoccupations énoncées durant les ateliers ont été prise en compte dans la finalisation du projet, et ce malgré des coûts supplémentaires conséquents.

Commentaires sur les supports

Les posters ont été peu utilisés au profit de la maquette, plus attractive pour les participants.

Malgré tout, on peut relever plusieurs difficultés en lien avec l'usage de la maquette :

- Les participants n'arrivaient pas à se représenter la partie couverte de la tranchée couverte (côté route du Canada) qui de fait, n'est pas visible, et certains croyaient que seul le court tronçon après les jardins familiaux serait couvert. En effet, une route continuera à passer à la surface dans la ZITUIL, et les participants la confondent avec le tronçon couvert.
- Les aménagements routiers à proximité du site de *Givaudan* manquent de précision.
- Le nom des voiries est parfois source de confusion, c'est un élément pourtant essentiel pour aider personnes à se repérer.
- De manière générale, sans les explications de l'expert, la maquette restait difficilement compréhensible par le public.

Avez-vous participé aux ateliers de concertation?

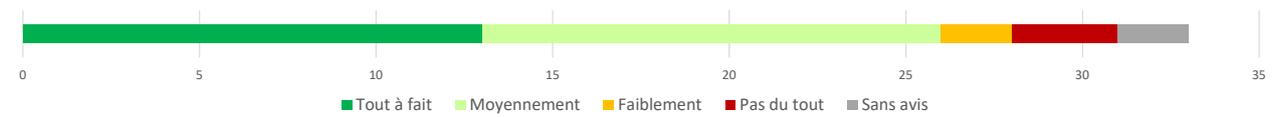


DANS L'ENSEMBLE, l'évolution du projet me semble satisfaisante



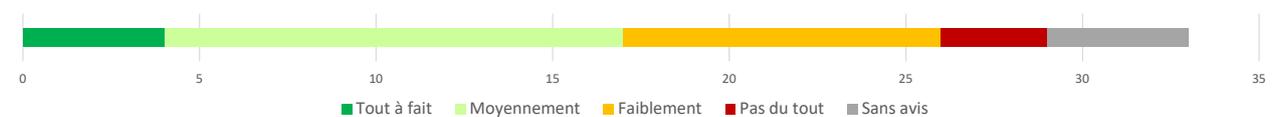
Tout à fait :	Diminution importante du bruit / Conservation du domaine agricole Les demandes concernant l'adaptation du trafic, les demandes des riverains ont été globalement prises en compte Nos remarques, documentées, ont été prises en compte Couverture de l'autoroute et création des tunnels Les demandes de préserver les riverains, la nature et agriculture ont été prises en compte
Moyennement :	Protections contre le bruit pas toutes vers les habitations ! Couverture partielle Pas assez de couverture Car une plus grande partie est couverte Partiellement couverte Manque surfaces couvertes C'est toute une région qui sera transfigurée: la ville est là! On favorise le trafic routier C'est toujours trop près des habitations de Canada et de la route de Peney Tranchées couvertes déjà + conséquentes
Faiblement :	C'est une amélioration par rapport au projet initial. Mais je souhaiterais que le tunnel soit plus long et que la forêt ne soit pas aussi isolée de l'espace habité. Dévaluation de mon bien

AGRICULTURE : les mesures prises me semblent satisfaisantes



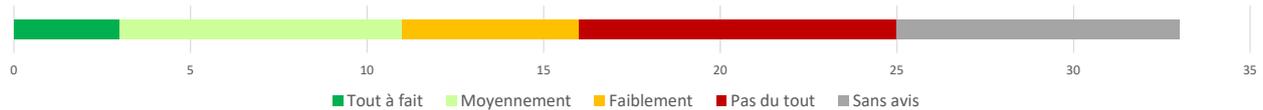
Tout à fait :	Je me sens plus concerné par le futur de la forêt, de la pollution sonore et visuelle pour les habitants, ainsi que par la pollution de l'air. Moins de parcelles touchées Les parcelles sont préservées beaucoup plus qu'avant Zones agricoles mieux respectées
Moyennement :	Construire une route impacte des parcelles d'agriculteurs, même si l'impact est faible, c'est encore réduire le peu de terrains agricoles de Genève. Sauvons le peu de zone agricole Perte de surface et surtout la gravière Surfaces agricoles sacrifiées La ZA pourrait être encore mieux protégée ... Accès aux champs libre de "bornes"?
Pas du tout :	Il y a besoin de plus d'arbres et de voies piétonnes

NUISANCES SONORES : les mesures prises me semblent satisfaisantes



Tout à fait :	Route de transit enterrée sur une grande partie du tracé au niveau du Canada Enfin une couverture qui protège la moitié des habitants impactés
Moyennement :	Les camions dans la montée non couverte feront des nuisances sonores certaines A compléter On aurait pu enterrer davantage cette route. Il faudra voir si les camions à la montée de la route du Canada (le bruit monte) ne seront pas beaucoup plus bruyants que l'autoroute On ne connaît pas l'impact de la création des bâtiments de la ZI des Tuilières avec le bruit des avions A voir une fois le projet réalisé
Faiblement :	J'ai peur que le bruit puisse monter depuis la sortie sud pour atteindre les espaces habités et les promenades dans les forêts. Beaucoup trop de trafic + de trafic = + de bruit Il n'est pas tenu compte de l'ensemble des nuisances subies (avions, autoroute ...)
Pas du tout :	Faut pas rêver déjà avec l'autoroute de contournement il y a un bruit discontinu Mauvaises solutions immeuble Prolonger le tunnel s'il-vous-plaît
Sans avis :	Attendons de voir ... d'entendre plutôt ... car le son monte

QUALITE DE L'AIR : les mesures prises me semblent satisfaisantes



Moyennement : Déplacement de la pollution

C'est bien, mais n'aurait pas pu faire que le trafic soit davantage dévié?

Nouvelles émissions de gaz

Faiblement : Trop de pollution

Augmentation trafic = pollution

Pas du tout : Plus de trafic + impact = pollution inévitable

On remet une "couche"

Je pense que la thématique n'a pas été suffisamment explorée. Plus d'arbres pourraient aider à combattre la pollution.

Il y aura toujours autour du trafic et si ce sont pas des voitures électriques il n'y aura pas de changement en terme de pollution de l'air

Entre l'aéroport et la circulation, l'Etat se fout totalement de la qualité de l'air sur la rive droite!

Sans avis :

On n'a pas vraiment abordé le sujet

Un trafic routier soutenu est une pollution sonore, lumière nocturne et les gaz d'échappement

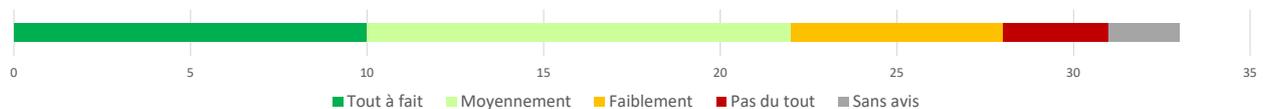
? Difficile à juger ...

Je ne suis pas un spécialiste!

Difficile à évaluer aujourd'hui

L'évolution de qualité de l'air n'était pas expliquée. On doit planter des arbres pour compenser l'augmentation de poussières

FAUNE: les dispositifs proposés me semblent satisfaisants



Tout à fait : Corridor biologique (route de la Garenne)

Moyennement : Bonne initiative que ce passage à animaux

Il faudra voir comment se développe la ZI Tuilière si on en fait une ZI totalement intégrée à la forêt

Les couloirs biologiques, de façon globale, nécessitent d'être affinés (celui prévu élargi + en bas niveau Rhône ; assuré)

La passerelle pour les animaux, c'est bien, mais toute la pollution va sortir du tunnel. Ce n'est bon ni pour les animaux ni pour les riverains.

Faiblement :

Manque "écuroduc" :)

La passerelle pour les animaux est très importante. Pourtant, j'aurais trouvé préférable de prolonger le tunnel au sud.

Si non les animaux doivent passer au-dessus d'une autoroute bruyante et polluée ...

La source du Nant-de-Chebé (zone de reproduction des salamandres) doit être mieux protégée.

Les couloirs "verts" doivent être étudiés plus en détail (rives du Rhône)

Pas du tout :

Il y a une partie des bois qui va être enlevée

Ils vont tous fuir à cause du bruit, de l'éclairage et de l'activité humaine

PAYSAGE : le projet s'intègre de manière satisfaisante dans le paysage



Tout à fait : Mais c'est la ZI Tuilière qui impactera sur le paysage !

Moyennement : Tranchée couverte mais encore peu de possibilité de le faire entièrement couverte ...

Je m'inquiète encore pour la pollution visuelle potentielle due à la nouvelle zone industrielle ZITUIL et pour le bout de forêt qui sera enlevé pour cette zone.

Bonne tentative préserver ce qu'on peut

On peut mieux faire

Nette progression, OK au niveau avant-projet, à détailler au niveau projet

C'est quand même une grande route

Des arbres à forte densité pourraient être plantés entre les habitations du "Canada" (au sens large) et l'autoroute

pour aider à faire "disparaître" le trafic et absorber le bruit entre la Tuilière et le bas de la pente (autour du passage à faune)

Faiblement :

Destruction du paysage

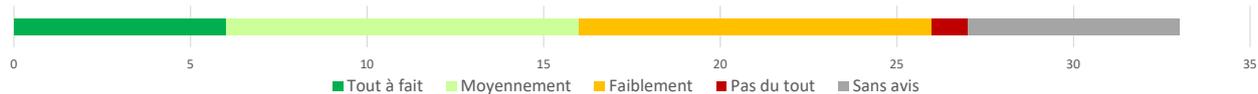
Passage de la campagne à une zone industrielle n'est pas pour améliorer le paysage

Le petit lac est une bonne idée mais la zone industrielle doit plus intégrer avec de la flore (plantes, arbres) autour

Pas du tout :

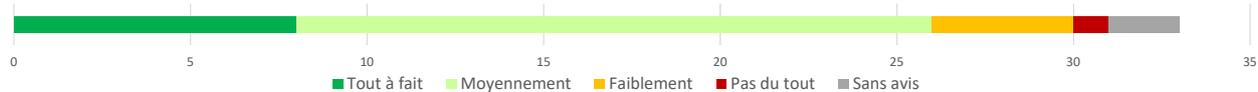
Pour toutes les raisons (nuisances) déjà évoquées

OFFRES DE MOBILITE ET TRAFIC ROUTIER : le concept mis en place me semble satisfaisant



Tout à fait :	Très important, surtout les transports publics et je suis entièrement satisfait sur ce sujet.
Moyennement :	Avoir beaucoup de bus À voir, c'est pas gagné
Faiblement :	Les frontaliers doivent apprendre à utiliser les bus! Trafic logistique lié à l'agrandissement ZIMEYSA mal évalué Routes Garenne etc... à réserver aux agriculteurs, sans barrière physique Juste un nouvel aspirateur à véhicules frontaliers Pas convaincu Il y a besoin d'une passerelle pour les piétons pour accéder au bois On n'a pas toutes les infos concernant bus / train / "téléphérique" cf réunion Meyrin Attendons pour voir quel sera l'impact positif sur le Nant d'Avril et route de Vernier
Sans avis :	Difficile de se faire une idée en l'état ? Difficile à juger, offres pas vraiment présentes

DEVELOPPEMENT GLOBAL ZIMEYSAVER : le développement m'apparaît maîtrisé



Tout à fait :	Au détriment de la nature et des habitants c'est la ville!
Moyennement :	Effort d'écoute... mais quid développement sur autre rive !!! Pour l'effort d'écoute des remarques des habitants, par contre ... quand verrons nous des grands projets sur la rive gauche? Les coûts environnementaux restent trop grands. On ne peut prévoir la situation économique en 2024. Ça peut exploser ou stagner. Pour que la vision du trafic soit maîtrisée, au-delà des intentions exprimées Espérons que la ZI ne s'agrandira davantage au prochain Plan Directeur Cantonal On attend des retours fiscaux sur Vernier pour équiper les habitants de boules Quiès et masques à gaz! Constructions industrielles et pas de logements -> d'où augmentation trafic
Pas du tout :	Non pas d'accord

LES STANDS THEMATIQUES m'ont permis de mieux comprendre l'évolution du projet et ses mesures



Tout à fait : La présentation était très claire.
Panneaux, maquettes et explications claires
Ecoute, explications, merci!

Moyennement : Réponses claires

LES DOCUMENTS A DISPOSITION étaient suffisants pour comprendre l'évolution du projet



Tout à fait : Clairs
Clairs, bien expliqués par les représentants présents. Vidéo très utile.

Moyennement : J'aurais aimé plus de personnes disponibles aux modèles pour expliquer où exactement se situent les axes.
à disposition sur quel site Net?

LA DEMARCHE DE CONCERTATION a permis de faire évoluer le projet de manière satisfaisante



Tout à fait : Très bonne évolution du projet en très peu de temps
Remarque : un grand MERCI d'avoir écouté les Verniolans et Satignotes

Faiblement : C'est une bonne évolution, mais je ne suis toujours pas satisfait.

L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION a été satisfaisante



Tout à fait : Ateliers bien organisés
Plusieurs volets, chacun consacré à un point particulier

Moyennement : L'annulation du 3ème atelier, la façon dont le projet initial est apparu de nulle part

J'AI L'IMPRESSIION QUE MON POINT DE VUE A ÉTÉ ENTENDU



Tout à fait : Je retrouve nos propositions principales dans le projet modifié
MERCI : > couverture (bruit pris en compte) > protection de la faune

Faiblement : J'ai peur que le projet ne change plus
Ce qui me préoccupe : le fait de supprimer de nombreux arbres et verdure en bordure de la forêt.
Il faut planter des arbres autour des sorties de tunnel et près du petit lac. 1 ou 2 immeubles en moins et plus de forêt.
Cela améliorera l'attractivité de la zone et la qualité de l'air. Vous ne pensez pas aux personnes qui vivent en bordure de Canada.

J'AI D'AUTRES REMARQUES :

Une question qui n'a pas été soulevée: la végétation. Je ne suis pas du tout satisfait par la quantité d'arbres qui devra être enlevée, surtout dans la région ZITUIL.

Merci pour le travail et ... le résultat

Merci pour votre engagement

Un travail d'optimisation au niveau nature reste à faire au niveau de la ZI Tuilière et du Bois de Chébé

Merci - Attention à poursuivre le processus de concertation pour l'aménagement de la ZI Tuilière et les jardins familiaux

Pourquoi les premiers concernés ne sont toujours pas contactés personnellement??

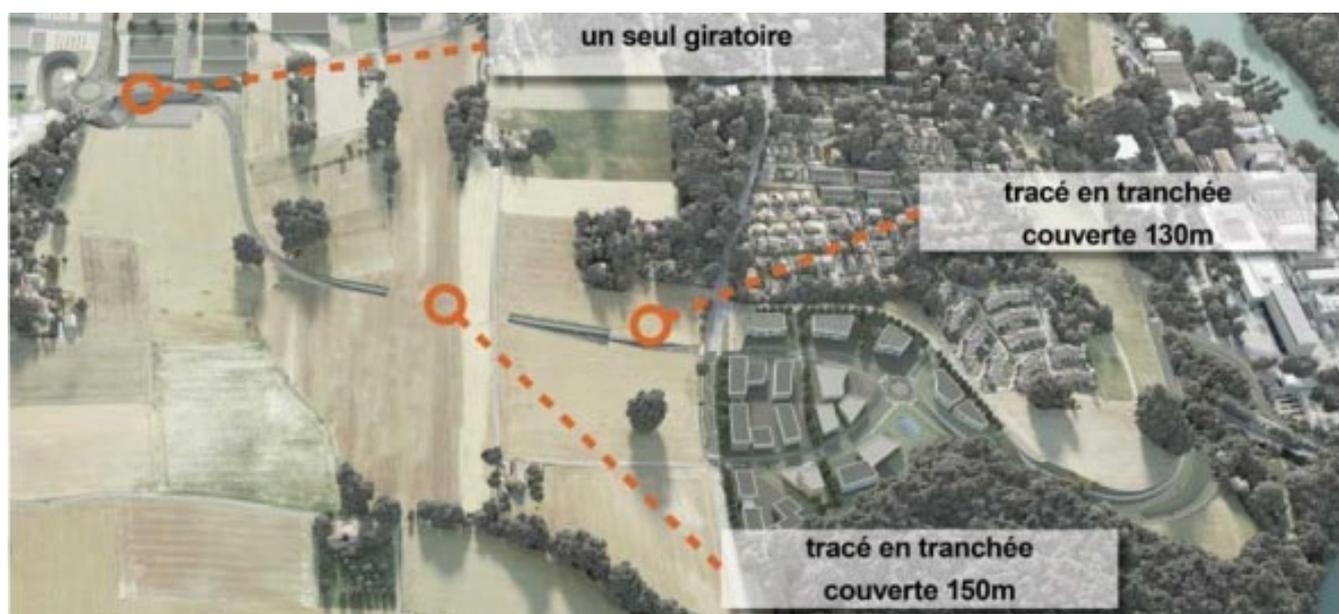
Les compromis c'est bien mais mettre plus la priorité sur les habitants c'est mieux!

Personnellement, j'aurais souhaité qu'une possibilité de réponse libellée "correctement" soit disponible.



Barreau routier de Montfleury

Un projet de nouvelle infrastructure sur les communes de Satigny et Vernier afin de connecter les zones industrielles de la ZIMEYSAVER de manière adéquate au réseau routier et réduire de manière importante le trafic sur le réseau secondaire.



28 juin 2018 - Autres communiqués

Version adaptée de l'avant-projet du barreau routier de Montfleury

Le 25 juin 2018, près de 300 personnes ont assisté à une exposition et à une séance d'information publique à Satigny.



7 novembre 2017 - Autres communiqués

Grand projet Zimeysaver et barreau routier de Montfleury

Une séance d'information publique a eu lieu le 6 novembre 2017 à l'attention des habitants de Vernier et Satigny.

Le projet

Publications

Autres documents

Fil du projet Barreau de Montfleury et concertation

28 juin 2018 - Documents d'information

Panneaux d'exposition Barreau routier de Montfleury 2018

26 juin 2018 - Documents d'information



Documents pratiques

Film Avant-projet 2018 du barreau routier de Montfleury

26 juin 2018 - Vidéos, audio

Barreau routier de Montfleury - Synthèse des ateliers

12 mars 2018 - Synthèses



Études et rapports

Barreau de Montfleury - Agriculture et gravière

9 avril 2018 - Études et rapports

Barreau de Montfleury - Autoroute et bretelle d'accès

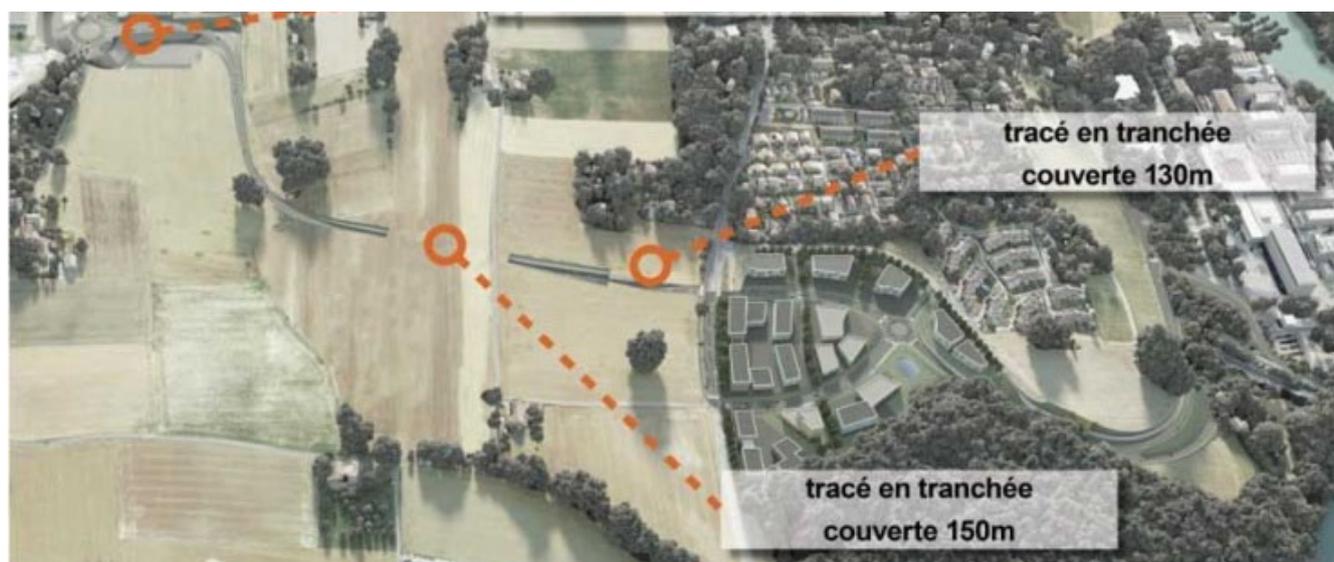
3 avril 2018 - Études et rapports



Version adaptée de l'avant-projet du barreau routier de Montfleury

Type de publication:	Autres communiqués
Date de publication:	28 juin 2018
Auteur	Office de l'urbanisme, Département du territoire (DT), Département des infrastructures (DI)
Publié dans:	Barreau routier de Montfleury, Nouveaux quartiers, Aménager le territoire, Département du territoire (DT)

Le 25 juin 2018, près de 300 personnes ont assisté à une exposition et à une séance d'information publique à Satigny.



Une version adaptée de l'avant-projet du barreau routier de Montfleury a été présentée sous forme de panneaux d'exposition, film, maquettes physiques et 3D. Le public a pu échanger avec les responsables du projet autour de stands reprenant les thématiques des ateliers de concertation de l'hiver 2018.

Les études actuelles d'avant-projet présentent désormais une tranchée couverte sur une longueur totale de 655 m sur 1.7 km. Plusieurs améliorations visant à répondre aux préoccupations exprimées par les participants aux ateliers ont été prises en compte.

- Au nord, le barreau routier est déplacé sur la future gravière afin de réduire l'impact sur les parcelles agricoles. Les nuisances du trafic poids lourd seront réduites grâce aux accès directs à la gravière depuis la route. Un seul giratoire sera réalisé.
- Au centre, une couverture est réalisée entre devant Crotte-au-Loup jusqu'à la route du Canada, induisant une réduction du bruit pour les habitants, une conservation et continuité des surfaces agricoles, ainsi qu'une réduction de l'effet barrière sur le paysage.

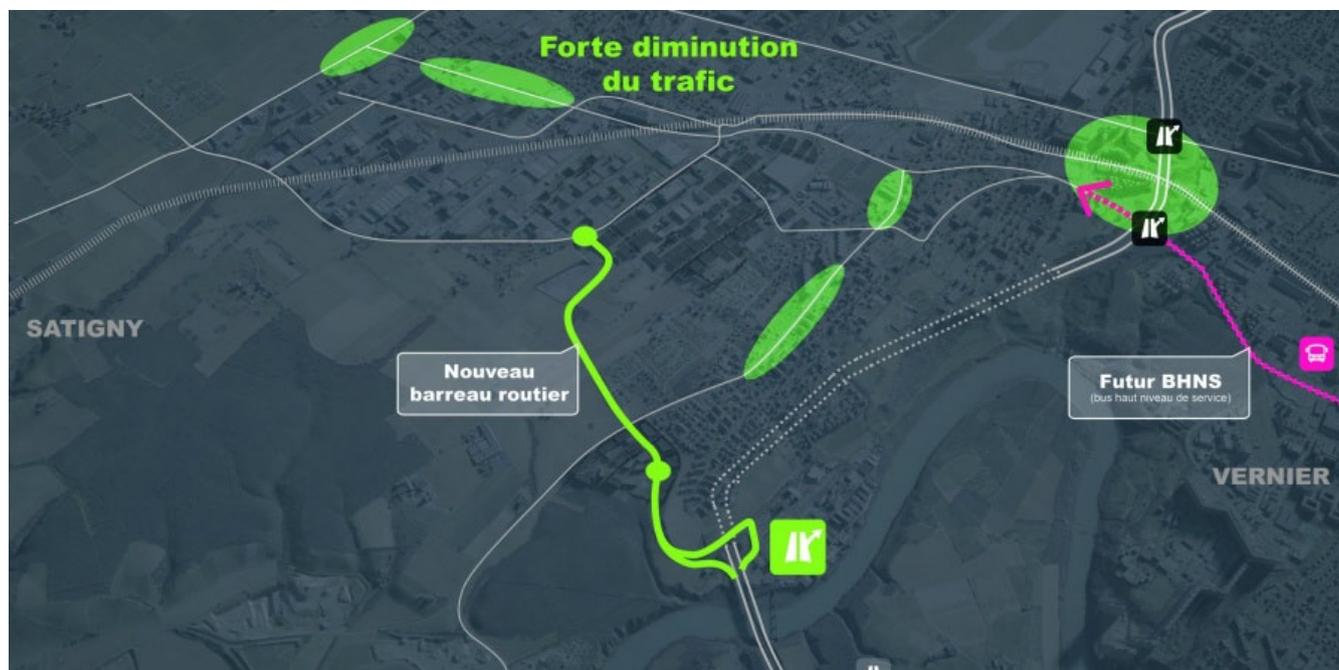
- Au sud, un passage pour la moyenne faune de 25 m est réalisé. Le barreau passera sous la zone industrielle de la Tuillière (ZITUIL), ce qui diminuera les nuisances sonores pour les riverains. Le giratoire de la ZITUIL est réduit.

On peut ainsi considérer que cette version optimisée du barreau routier prend davantage en compte les riverains, le monde agricole, la faune et le paysage.

- Panneaux d'exposition
- Film



Barreau routier de Montfleury Objectifs mobilité



Une importante réduction de la charge de trafic sur plusieurs axes routiers

La réalisation du barreau routier de Montfleury s'inscrit dans le cadre du grand projet ZIMEYSAVER et permettra de connecter les zones industrielles ZIMEYSAVER de manière adéquate au réseau routier du canton. Cette nouvelle route répond à la motion M1986 du Grand Conseil de 2010.

Grâce à cette infrastructure, on peut estimer une importante réduction de la charge de trafic sur les axes suivants :

- Rte de Peney (- 11'800 véhicules/jour)*
- Rte de Vernier (- 14'000 véhicules/jour)*
- Rte du Mandement (- 4'800 véhicules/jour)*
- Av. Louis-Pictet (- 10'600 véhicules/jour)*
- Rte du Nant-d'Avril (- 7'000 véhicules/jour)*

* estimations à l'horizon 2030 entre une situation avec et sans barreau routier

Le tracé retenu présente la meilleure solution au regard des diverses thématiques territoriales qui ont été examinées : impact pour les riverains, qualité de vie, gravières, jardins familiaux, forêt, zone villas et agriculture. La route présente une couverture de 655 mètres sur 1,7 kilomètre ainsi qu'un passage à faune.



Barreau routier de Montfleury Mesures d'accompagnement



Diverses mesures en faveur des riverains, du monde agricole, de la nature et du paysage ont été intégrées à l'avant-projet.

Les changements induits par la nouvelle infrastructure seront évalués de manière coordonnée et constante durant toutes les étapes de réalisation de cette nouvelle route. Diverses mesures d'accompagnement pour le barreau routier seront ainsi proposées, parmi lesquelles :

- le respect de l'ordonnance sur la protection contre le bruit grâce aux murs antibruit et à une couverture totale de la route de 655 m ;
- la couverture du barreau en certains endroits qui permet de ménager une cohérence agricole et paysagère ;
- la limitation des emprises du barreau routier sur les surfaces agricoles. Avec la réalisation de tronçons couverts, seules 6 parcelles agricoles sont désormais impactées ;
- la réalisation d'un passage à faune de 25 m au sud du barreau;
- la préservation du réseau de chemins agricoles existant qui sera en partie réaménagé pour le trafic agricole et la mobilité douce.

◀ Objectifs mobilité



Barreau routier de Montfleury Demi-jonction de Vernier-Canada



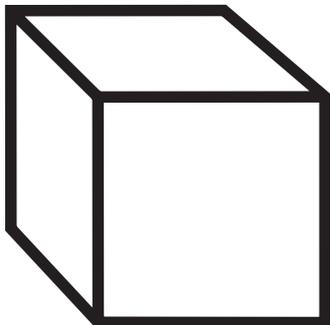
Deux nouvelles bretelles sont prévues en direction du sud : l'une pour la sortie et l'autre pour l'entrée sur l'autoroute.

La demi-jonction de Vernier-Canada consiste en la construction d'une bretelle de sortie de l'autoroute en venant du sud et d'une bretelle d'entrée en direction du sud, ainsi qu'en l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) dans chaque sens comme troisième voie jusqu'à la jonction autoroutière de Bernex. Cette solution permettra la fluidification du trafic sur l'autoroute en attendant la réalisation de la troisième voie définitive actuellement en cours d'étude.

Ainsi, la construction de la nouvelle demi-jonction de Vernier-Canada aura un double avantage :

- donner au barreau de Montfleury, prévu dans le cadre du grand projet ZIMEYSAVER, un accès à l'autoroute lui permettant de remplir pleinement ses fonctions de desserte de la zone Industrielle et de redistribution du trafic de manière appropriée sur Vernier et Satigny, permettant de soulager certains axes routiers ;
- délester les jonctions autoroutières de Meyrin et Vernier, actuellement saturées, et par conséquent fluidifier le trafic dans le tunnel de Vernier.

En effet, en créant un accès à l'autoroute pour le trafic de Genève Sud venant ou allant à la ZIMEYSAVER à travers le barreau de Montfleury, on favorisera une réduction du trafic sur les axes principaux de Vernier (zones fortement densifiées) qui aujourd'hui emprunte les jonctions de Vernier et de Meyrin.



grand projet

ZIMEYSAVER

BARREAU ROUTIER DE MONTFLEURY



Crédit photo : Hepia

Genève est une région économiquement florissante, et les besoins des entreprises doivent être pris en compte et coordonnés à une échelle cantonale. À ce titre, les zones industrielles du canton accueillent plus de 60'000 emplois, soit 16% du PIB genevois.

Le grand projet ZIMEYSAVER, lancé en 2013 par le canton en collaboration avec les communes, a pour objectif de contribuer au développement d'une offre attrayante et diversifiée de terrains et de locaux équipés à des prix abordables pour les entreprises locales. La restructuration de cette zone industrielle, la plus importante du canton, s'inscrit dans cette logique. Il s'agit en particulier d'aménager de manière optimale l'ac-

cueil des entreprises, d'améliorer la fluidité du trafic et le transport des marchandises ou encore d'encourager les transports collectifs et la mobilité douce. Ces objectifs se concrétisent en respectant l'environnement, les espaces naturels et agricoles voisins, ainsi que les secteurs habités adjacents à la zone industrielle.

De leur côté, les entreprises s'engagent, aux côtés de la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI), dans la voie de l'écologie industrielle par la réalisation d'éco-Parcs, soit une mutualisation et une optimisation des infrastructures, des équipements et des ressources, dans le respect des principes du développement durable.

Novembre 2017



OBJECTIFS DU GRAND PROJET

Le périmètre des zones industrielles de Meyrin, Satigny, Vernier (ZIMEYSAVER) est le plus grand secteur d'activités du canton accessible par le rail et la route, et par conséquent le secteur le plus adéquat pour accueillir de nouvelles entreprises. C'est un des sites dévolus à la relocalisation d'une partie des activités du projet Praille Acacias Vernets (PAV).

OBJECTIFS D'URBANISATION

La restructuration de la zone a pour but d'optimiser l'espace industriel ainsi que le transport des marchandises et des personnes, afin d'accueillir de nouvelles entreprises.

Ces objectifs se concrétisent par :

- La densification des zones industrielles existantes.
- La valorisation de la desserte ferroviaire.
- Le développement de la mixité des secteurs d'activités industrielles (secondaire et tertiaire).
- L'accueil des PME locales.
- La relocalisation des entreprises du PAV.

À terme, la ZIMEYSAVER accueillera 10'000 emplois et 300 logements supplémentaires.

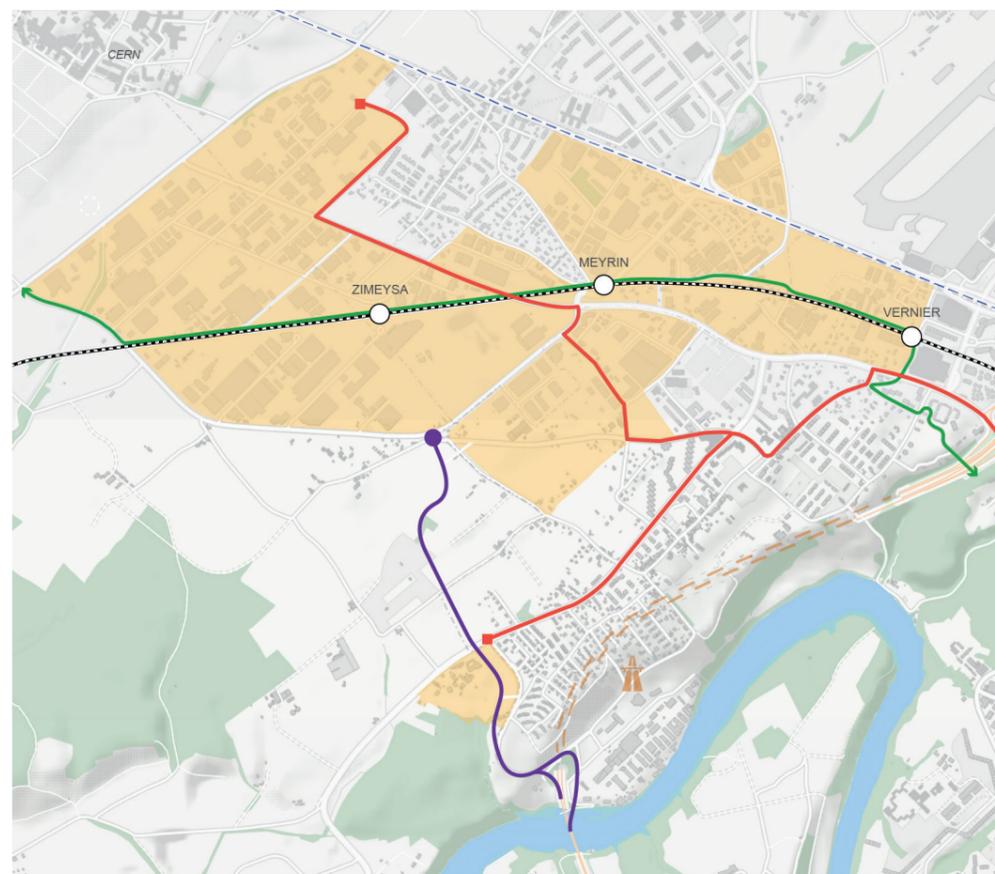
OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX

Le développement de la ZIMEYSAVER se fait dans le respect des enjeux environnementaux grâce :

- Au développement d'écoParcs industriels.
- Au maintien de la zone d'habitation du Canada.
- À la protection des habitations contre le bruit.
- À la préservation des jardins familiaux.
- À la préservation de la faune.
- À la préservation des ressources naturelles.
- À une limite claire entre les zones d'activités et les zones résidentielles.
- À une limite claire entre les zones industrielles et la zone agricole (photo ci-dessous).



Crédit photo : François de Limoges



- Autoroute
- Nouvel axe fort de transports en commun
- Barreau routier de Montfleury
- Halte ferroviaire
- Voie ferrée
- Voie verte d'agglomération
- Tram 18
- Périmètre des secteurs de la ZIMEYSAVER

OBJECTIFS DE MOBILITÉ

Le développement de la ZIMEYSAVER s'accompagne de nombreuses mesures d'accompagnement en matière de mobilité.

Par exemple :

- Rationalisation des déplacements de personnes et des marchandises.
- Rénovation des gares et prolongement des quais.
- Mise en service du Léman Express et nouvelle offre ferroviaire en 2019.
- Passage des trains au 1/4 d'heure en 2025.
- Création d'un axe fort de transports en commun.
- Mobilité douce : voie verte d'agglomération de 22km à travers le canton depuis le CERN.

Évolution du trafic routier

	2014	2030 sans barreau	2030 avec barreau	gain
Rte de Peney	14'500	19'850	8'050	-11'800*
Rte de Vernier	38'000	49'950	35'950	-14'000*
Rte du Mandement	12'800	14'000	9'200	-4'800*
Av. Louis-Pictet	16'500	19'100	8'500	-10'600*
Rte du Nant-d'Avril	25'300	30'500	23'300	-7'000*

*Estimations



Barreau routier et son dispositif antibruit
Crédit photo : Hepia

BARREAU ROUTIER DE MONTFLEURY

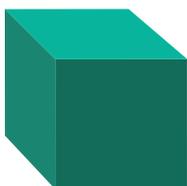
La réalisation du barreau routier de Montfleury permettra de connecter les zones industrielles de la ZIMEYSAVER de manière adéquate au réseau routier du canton. Il répond à la motion M1986 du Grand Conseil de 2010. Grâce à cette infrastructure, on peut estimer une importante réduction de la charge de trafic sur les axes suivants :

- Rte de Peney (- 11'800 véhicules/jour)*
- Rte de Vernier (- 14'000 véhicules/jour)*
- Rte du Mandement (- 4'800 véhicules/jour)*
- Av Louis-Pictet (- 10'600 véhicules/jour)*
- Rte du Nant-d'Avril (- 7'000 véhicules/jour)*

Le tracé retenu présente la meilleure solution au regard des diverses thématiques territoriales qui ont été examinées : gravières, jardins familiaux, forêt, zone villas et agriculture.

Des mesures d'accompagnement sont proposées pour en réduire l'impact sur l'environnement et les habitants :

- La mise en place de mesures paysagères qualitatives pour compenser l'impact du barreau routier sur les milieux naturels.
- La limitation des emprises du barreau routier sur les surfaces agricoles.
- La préservation du réseau de chemins agricoles existant qui sera en partie réaménagé pour le trafic agricole et la mobilité douce.
- Le respect de l'ordonnance sur la protection contre le bruit grâce aux murs antibruit. (voir image ci-contre)



ÉTAPES

2010	Motion n°1986 pour la création d'une nouvelle route sur le plateau de Montfleury
2012	Études de faisabilité demi-jonction
2013-2014	Études de faisabilité 1 : barreau routier de Montfleury
2015-2016	Études de faisabilité 2 : barreau routier de Montfleury
 2017-2018	Avant-projet du barreau routier de Montfleury
2017-2018	Adoption du plan directeur de zone de développement industriel et artisanal des Batailles (ZIBAT)
Printemps 2018	Enquête publique de la modification de zone ainsi que du plan directeur de la zone d'activités mixtes de Meyrin – Satigny (ZDAM)
Hiver 2018	Enquête publique de la modification de zone ainsi que du plan directeur de zone industrielle de la Tuilière (ZITUIL)
2018-2019	Avant-projet pour la voie verte d'agglomération, section centre de Vernier-Route du Mandement
2018-2019	Début des planifications pour les plans directeurs de ZIMEYSA nord et sud
2024	Mise en fonction du barreau routier de Montfleury

Le grand projet ZIMEYSAVER en chiffres :

380 hectares
3 communes :
Meyrin, Vernier, Satigny

Situation actuelle :
Plus de **1'100 entreprises**
Plus de **20'000 emplois**

Horizon 2030 :
+ 10'000 emplois
+ 300 logements

Contact :
Mikaël Meyer, chef de projet
Office de l'urbanisme
mikael.meyer@etat.ge.ch

Pour en savoir plus :
nouveauxquartiers.ge.ch
fti.geneva.ch
 GE- nouveaux quartiers