

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.