

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.