

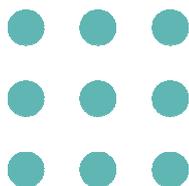
BARREAU ROUTIER DE MONTFLEURY

SECTEUR ZIMEYSAVER



RAPPORT FINAL DE LA CONCERTATION

AVRIL 2019



Rapport d'étude préparé pour le département du territoire, office de l'urbanisme
et le département des infrastructures, direction générale du génie civil

Rédaction :

Julie Barbey Horváth julie.barbeyhorvath@heig-vd.ch

Prof. Florent Joerin florent.joerin@heig-vd.ch

Prise de notes et restitutions orales lors des ateliers :

Thibaud Chassin, Julien Devaud, Luana Generoso,
Chloé Noverraz et Oriane Montfort.



HAUTE ÉCOLE
D'INGÉNIERIE ET DE GESTION
DU CANTON DE VAUD

www.heig-vd.ch



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

Table des matières

La démarche en bref	4
Résumé	6
1. Phase 1 - Diagnostic (août à novembre 2017)	9
1.1. Séances de travail internes	9
1.2 Historique du projet	11
1.3 Entretiens	12
1.3.1 Action des collectivités publiques : des attentes en matière de communication et de concertation.....	13
1.3.2 La mobilité, les routes, et le développement urbain remis en question	14
1.3.3. Le projet de barreau mal compris	15
1.3.4 Les impacts : le bruit, la forêt, la faune, les surfaces agricoles.....	15
1.4 Propositions	16
1.4.1 Expliquer l'origine, les objectifs et le calendrier du projet	16
1.4.2 Mettre en évidence les enjeux.....	16
1.4.3 La délicate question des marges de manœuvre et des risques	18
1.4.4 Les mesures d'accompagnement.....	19
2. Phase 2 - Concertation (octobre 2017 à juin 2018)	20
2.1 Cadrage du dispositif de concertation	20
2.2 Ateliers de discussion du 8 février et 1 ^{er} mars 2018.....	22
2.2.1 Organisation et déroulement des ateliers	22
2.2.2 Résultats	23
2.3. Soirée publique de restitution du 25 juin	25
2.3.1 Organisation et dispositif	25
2.3.2 Résumé des échanges	26
2.3.3 Bilan de la soirée	26
2.4 Bilan de la concertation	29
Conclusions et perspectives	30

La démarche en bref

Dans le cadre du grand projet ZIMEYSAVER, l'Etat de Genève projette la réalisation du barreau routier de Montfleury, qui doit relier l'autoroute de contournement à la zone industrielle ZIMEYSAVER en se connectant à la route de Peney et à la route de Satigny. Ce projet est lié à la création de la demi-jonction autoroutière de Vernier – Canada (projet de compétence fédérale). La mise en service des deux projets est prévue pour la mi-2024.

En 2017, le projet de barreau routier de Montfleury a fait l'objet de divergences d'opinions entre les acteurs locaux (riverains, exploitants, associations) et les porteurs du projet. Le Canton de Genève, suite à une présentation du projet aux riverains en mai 2017, a souhaité poursuivre sur une nouvelle base afin de permettre un véritable échange entre les parties.

Cette démarche de concertation s'est déroulée en trois phases :

1. Un diagnostic, sur la base d'entretiens avec des acteurs locaux et des représentants d'associations, complétés par des séances de travail avec les représentants des collectivités impliquées (Canton de Genève, Ville de Vernier, Commune de Satigny). *La complexité et l'interdépendance des enjeux liés au projet ont été relevées, de même que la forte opposition au projet tel qu'il avait été présenté aux riverains en mai 2017.*
2. Deux ateliers de discussion les 8 février et 1^{er} mars 2018, qui ont réuni des habitants de Vernier et Satigny, des riverains du projet, des agriculteurs impactés par le projet, et des représentants d'associations. *En lien avec les thématiques porteuses des principaux enjeux (mobilité, trafic routier, bruit, agriculture, zones industrielles, paysage, faune), les participants ont pu établir un dialogue avec les représentants du canton et mandataires, faire part de leurs préoccupations et apporter leur regard sur les études en cours.*
3. Le 25 juin 2018, une séance d'information, précédée d'une exposition, a permis au canton de présenter les évolutions du projet, notamment les améliorations répondant aux préoccupations exprimées lors des ateliers. Les améliorations apportées permettent de :
 - réduire l'impact de la future route sur les parcelles agricoles et d'offrir une continuité des surfaces agricoles
 - minimiser l'effet de barrière de l'infrastructure sur le paysage et sur la faune
 - réduire le bruit du trafic
 - réduire les emprises des aménagements routiers et des giratoires d'accès

Les interventions des participants, ainsi que le sondage réalisé à la fin de séance, ont montré que les améliorations du projet ont été appréciées. Par ailleurs, les différents porteurs du projet ont constaté qu'une telle démarche a renforcé la qualité du projet et amélioré la collaboration transversale entre services cantonaux.



LES PHASES DE LA CONCERTATION

TRACÉ INITIAL (nov. 2017) Etude préliminaire



TRACÉ OPTIMISÉ (juin 2018) Avant projet



2506/2018 - Page 27



2506/2018 - Page 28

LE PROJET DE BARREAU ROUTIER TEL QUE PRÉSENTÉ EN NOVEMBRE 2017 ET EN JUIN 2018

Résumé

Dans le cadre du grand projet ZIMEYSAVER, l'Etat de Genève projette la réalisation d'un barreau routier reliant l'autoroute de contournement à la zone industrielle ZIMEYSAVER. Ce projet est lié à la création de la demi-jonction autoroutière de Vernier – Canada (projet de compétence fédérale). La mise en service des deux projets est prévue pour la mi-2024.

Le 31 mai 2017, à la demande de huit associations de riverains concernées par le projet routier, le Canton de Genève a organisé une rencontre d'information avec leurs représentants. Cette séance, qui devait à l'origine rassembler une trentaine de personnes, a réuni plus de cent personnes qui se sont montrées particulièrement critiques vis-à-vis du projet.

Suite à cette séance, le Canton de Genève a mandaté l'Institut insit de la Heig-vd afin d'établir un diagnostic de la situation et proposer un dispositif permettant d'établir des bases de dialogue saines. Ce premier travail qui s'est déroulé entre août 2017 et février 2018, a consisté à mener :

- des séances de travail internes avec les représentants du Canton de Genève et des communes (Vernier, Satigny) impliqués dans le projet, et
- des entretiens auprès des acteurs concernés (riverains, exploitants, associations).

Ce diagnostic a mis en évidence une grande complexité des enjeux, des contraintes importantes liées à la planification du projet et notamment sa coordination avec le projet autoroutier. Il a également confirmé la forte opposition au projet tel qu'il avait été présenté aux acteurs locaux en mai 2017.

Suite à ce diagnostic, il a été proposé aux porteurs du projet de ne pas focaliser les efforts uniquement sur une seule soirée publique – qui avait déjà été agendée au 6 novembre 2017¹ – mais d'organiser une série de rencontres avec les acteurs concernés permettant d'aborder progressivement les différents volets du projet et de ses impacts.

L'Institut insit de la Heig-vd a par la suite été sollicité à nouveau pour appuyer le Canton de Genève dans l'organisation de ces rencontres, qui se sont tenues le 8 février et le 1^{er} mars sous la forme d'ateliers participatifs, ainsi que le 25 juin 2018, sous la forme d'une exposition suivie d'une séance publique.

Les deux premières rencontres ont réuni des habitants de Vernier et Satigny, des riverains du projet, des agriculteurs impactés par le projet, et des représentants d'associations, autour de

¹ Cette soirée du 6 novembre n'a pas permis d'atténuer les craintes : une partie du public (30 à 50 personnes) a même quitté la salle immédiatement après les allocutions, l'analyse des variantes n'a été présentée que lors des questions-réponses qui ont suivi, et aucune référence n'avait été faite aux entretiens menés avec les acteurs concernés.

différents thèmes qui offraient la possibilité aux participants d'exprimer leur point de vue et d'établir un dialogue avec les représentants du Canton de Genève.

Lors du 1er atelier du 8 février 2018 qui avait pour titre « La mobilité et ses impacts », 5 tables ont réuni 48 participants autour des thèmes suivants :

- Trafic individuel motorisé et transports publics,
- Accès, giratoires, zone industrielle ZIMEYSAVER,
- Mesures anti-bruit (tranchée couverte, écrans, revêtements),
- Mobilité douce, requalification des voiries,
- Autoroute et bretelle d'accès.



TABLE « ACCÈS, GIRATOIRES, ZONE INDUSTRIELLE ZIMEYSAVER », ATELIER DU 8.02.2018
CENTRE DE QUARTIER DE POUSSY, VERNIER

Lors du 2ème atelier du 1er mars 2018 « Agriculture, paysage et économie », 5 tables rondes ont réuni 19 participants autour des thèmes :

- Agriculture et gravière,
- Zones industrielles et économie,
- Mesures anti-bruit (tranchée couverte, écrans, revêtements),
- Faune et corridors,
- Paysage et forêt.

Au cours de ces ateliers, les participants ont pu établir un dialogue avec les représentants du canton et leurs mandataires, prendre position par rapport au projet, faire part de leurs préoccupations et apporter leur regard sur les études en cours et les transformations prévues dans le secteur. Les discussions ont été synthétisées par des preneurs de notes présents à chaque table². Les synthèses ont ensuite été mises à disposition des participants sur le site internet du canton de Genève.

² Lire les synthèses en annexes 3 et 5

Parallèlement à ces rencontres, le projet a passablement évolué en tenant en compte des critiques soulevées par les participants. Des améliorations ont pu être apportées, en maximisant les tronçons en tranchée couverte afin de réduire les atteintes au paysage et les discontinuités de la zone agricole. Un passage supplémentaire pour la faune à proximité de la forêt (bois de Chébé) a aussi été ajouté au projet. Ces améliorations ont été chiffrées, validées par le Comité de pilotage du projet le 12 avril 2018, puis acceptées par le Conseil d'Etat, et enfin présentées au public lors de la soirée du 25 juin 2018.



SOIREE DE RESTITUTION DU 25.06.2018, SALLE DU TRAITEUR DE CHATELAINE, SATIGNY

La soirée publique du 25 juin a débuté par une exposition sous formes de postes³, présentant le projet du barreau routier et ses améliorations, et reprenant les thèmes de l'agriculture, des impacts sur l'environnement, de la mobilité, et du développement de la zone industrielle. Le déroulement de la démarche participative a été également présentée au public. Un film⁴, deux maquettes, ainsi qu'une maquette numérique permettant une visualisation du projet en trois dimensions, ont permis aux participants de se projeter dans le futur de leur territoire, en visualisant précisément l'implantation du barreau routier.

La deuxième partie de la soirée était consacrée aux allocutions de Mme Revaclier (Conseillère administrative de Satigny), et de MM. Hodggers et Dal Busco, Conseillers d'Etat, et d'une présentation du projet par le chef de projet de l'Office de l'Urbanisme Mikael Meyer.

Les échanges qui ont eu lieu lors de l'exposition et la discussion qui a suivi les allocutions des magistrats ont révélé que les participants étaient globalement satisfaits des améliorations du projet.

Le bilan réalisé auprès des porteurs du projet a mis en évidence que la démarche a renforcé la qualité du projet et amélioré la collaboration transversale entre services cantonaux.

³ Voir posters de l'exposition en annexe 8

⁴ Voir <http://www.ge.ch/dossier/barreau-routier-montfleury>

1. Phase 1 - Diagnostic (août à novembre 2017)

Cette étape de diagnostic a pour vocation de révéler les enjeux, contraintes et marges de manoeuvre liés au projet. Il a été réalisé en exploitant simultanément trois sources d'information entre août et octobre 2017 :

- des séances de travail avec les porteurs de projet
- une étude de dossier et articles de presse mettant en évidence l'historique du projet
- des entretiens avec les riverains et associations impliquées

1.1. Séances de travail internes

4 séances de travail sur un laps de temps court ont permis d'établir des premiers éléments de diagnostic d'une façon efficace. Etaient présents des représentants des collectivités publiques :

- de l'Office de l'urbanisme (DDU-Rive droite),
- de la Direction générale du génie civil (Dir. des grands projets et des services généraux),
- de la Direction générale des transports (Direction régionale Lac-Rhône),
- de la Direction générale de l'agriculture et de la nature (Service de l'agriculture)
- de la Direction générale de l'agriculture et de la nature (Service paysage et des forêts)
- de la Direction générale de l'environnement (SERMA),
- de la Fondation pour les terrains industriels,
- de la Ville de Vernier, et
- de la Ville de Satigny.

Les séances de travail internes ont eu pour objectif d'établir un historique du projet puis d'identifier et valider, du point de vue de l'acteur public : les enjeux, les risques et les marges de manoeuvre du projet. Ces séances ont permis de mettre en évidence :

- une grande complexité liée à une forte interdépendance entre les nombreux enjeux de développement urbain et de mobilité du secteur ZIMEYSAVER, et ce, à différentes échelles géographiques,
- une planification du projet de barreau très contrainte (dépendance d'autres planifications et projets, notamment de niveau fédéral) et peu flexible (calendrier figé et financement des études déjà engagé),

TABLEAU 1 : IDENTIFICATION ET CLASSEMENT DES ENJEUX

Domaine	Enjeux	Bénéficiaires	Affectés	Echelle
Agriculture	Perte Surface agricole		Agriculteurs	Local
Agriculture	Perte SDA		Canton	Canton
Economique	Maintien surface gravière	Gravière	Agriculteurs	Local
Economique	Perte valeur immobilière		Riverains	Local
Economique	Retombées fiscales (ZI)	Vernier, Satigny, Canton		Local / Canton
Economique	Accessibilité Marchandises	ZIMEYSA, ZI Tuilière		Agglo
Economique	Accessibilité employés	ZIMEYSA, ZI Tuilière		Agglo
Economique	Logement secteur PAV (relocalisation ZI)	Ville et Canton de Genève		Agglo
Environnement	Réseaux écologiques	Faune/Flore		Canton
Paysage	Maintien cadre bucolique	Riverains		Local
Transport/Mobilité	Augmentation TIM		Vernier, Satigny	Local
Transport/Mobilité	Apaisement TIM	Vernier, Satigny		Local
Transport/Envir./Santé	Augmentation Bruit		Riverains	Local
Transport/Envir./Santé	Apaisement Bruit	Vernier, Satigny		Local
Transport/Mobilité	Enterrement route ou tronçon	Faune/Flore Riverains Agriculteurs	ZI	Local
Transport/Mobilité	Soulager Jonction Vernier Meyrin	Usagers autoroute		Agglo
Transport/Mobilité	Fluidité Tunnel Vernier	Usagers autoroute (-> Genève)		Agglo
Transport/Mobilité	Financement Confédération	Agglomération, Canton		Agglo
Transport/Mobilité	Amélioration réseaux mobilité douce	Riverains, pendulaires		Local
Transport/Mobilité	Amélioration performance TP (axe Vernier)	Pendulaires, Vernier, riverains		Canton

Les enjeux apparaissent de nature diverse, à différentes échelles territoriales, et impactant d'autres territoires, en particulier le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV) amené à se densifier et à voir une partie de ses entreprises et industries délocalisées dans la ZIMEYSAVER, d'où l'impact sur le trafic et la demande de mobilité.

Ces multiples liens impliquent selon la heig-vd une réponse particulière de la part du canton :

1. Il apparaît nécessaire de gérer le projet de façon transversale et coordonnée. Le processus de prise de décision menée via une direction de projet préparant les décisions prises par le comité de pilotage ZIMEYSAVER apparaît justifié, en ce qu'il permet de structurer les différents services cantonaux et les communes concernées par le projet.
2. Des négociations bilatérales pièce par pièce risqueraient de démanteler le projet. En effet, les enjeux sont imbriqués, le niveau de conflictualité élevé, dès lors, il est important de favoriser une grande transparence dans les processus de prise de décision.
3. Le territoire est sous pression et en transition rapide : il est important de prendre en compte cet état de fait et de communiquer ces changements, en situant le projet de barreau dans une vision plus globale de ce territoire en mutation.

1.2 Historique du projet

	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	..	2019	2020	2021	2024
Actions de l'Etat														
Sollicitations extérieures														
Communication														
Concertation														
Plan directeur Vernier : réserve pour l'intégration d'un projet de barreau														
Motion M1986 au Grand Conseil														
Réponse CE à la motion														
Etudes faisabilité 1/2-jonction Vernier-Canada														
Fiche de projet barreau Montfleury dans le cadre du PA2														
Création du GP ZIMEYSAVER														
Motion au CM Vernier 322 + Résolution 317 (vérifier date)														
Séance d'information publique GP ZIMEYSAVER														
Dépôt R317 CM Vernier "Breillele autoroutière du Canada : ne pas oublier les habitants"														
Vote M222 CM Vernier "Pour éviter le piège d'une jonction autoroutière meurtrière"														
Etudes de faisabilité barreau Montfleury														
Validation du plan guide T3 ZIMEYSAVER														
"Groupe" barreau dans le Copil ZIMEYSAVER														
Dépôt demande PE Gravière (GESA) - 1ères négociations														
Présentation du tracé T4 aux agriculteurs														
Validation du diagnostic agricole														
Validation de l'étude (et tracé T21) Copil														
Lettre des agriculteurs demande d'une réelle concertation														
Rendu du rapport ACADE Barreau de Montfleury - ZIMEYSAVER - Volet agricole														
Lettre LB aux agriculteurs														
Déblocage du crédit d'études par le GC (PA2)														
Lettres associations riverains sollicitant une séance info														
Lancement de l'étude d'avant-projet														
Dépôt de la 2ème demande PE gravière (GESA)														
Rencontre Pro Natura - WWF - ATE														
Motion du CM de Satigny demandant l'enterrement barreau														
Séance du 31 mai (riverains et associations d'habitants)														
Rencontre avec les riverains (Ménétreay, ...)														
Début mandat concertation (HEIG-YD)														
Complément d'études variantes souterraines														
Résolution R250 CM Vernier														
Séance publique du 6 novembre														
Mise à l'enquête publique														
Autorisation de construire														
Démarrage du chantier														
Mise en service														

TABLEAU 2 : LE FIL DU PROJET (EXTRAIT, POUR LES DETAILS : VOIR ANNEXE 1)

L'étude de l'historique du projet, en lien avec les enjeux soulevés a révélé :

- une planification dépendante de la réalisation d'autres planifications et projets, notamment la mise en service d'une nouvelle demi-jonction autoroutière « Vernier-Canada », qui dépend de l'Office fédéral des routes,
- une gestion de projet peu flexible au stade actuel, le financement des études d'avant-projet étant déjà engagé,
- une communication discontinue et comprenant de longues périodes, près de 3 ans, sans action particulière de communication.

Compte tenu du fait que les sollicitations extérieures et demandes d'information augmentaient au fil du projet, le défi était d'intégrer une phase de dialogue dans ce calendrier très serré (mise en service du barreau prévue pour 2024). Les recommandations formulées à ce stade visaient :

- à permettre aux porteurs de projet de libérer du temps pour la concertation et d'identifier les oppositions et risques susceptibles de retarder le projet.
- à prendre le temps de communiquer les fondements du projet dans leur ensemble (lien avec le PAV, zones industrielles, développement économique).

1.3 Entretiens

7 entretiens avec des représentants de 14 associations ont été réalisés entre le 30 août et le 10 octobre 2017.

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	Exploitant-Agricole	10.10.2017

TABLEAU 3 : ENTRETIENS REALISES

Ces entretiens ont révélé une forte opposition au projet qui avait été présenté aux acteurs locaux le 31 mai. Cette opposition était fondée sur des aspirations diverses, parfois divergentes⁵ sur les options à privilégier pour la région, en lien avec la question du développement économique de la région.

Les entretiens ont aussi mis en évidence l'existence d'un réseau coordonné d'acteurs qui portent ensemble une multitude de préoccupations liés aux enjeux propres à la région (voir tableau 1).

Les entretiens ont permis d'établir le portrait de ces différents enjeux portés par les acteurs concernés par le projet. Nous avons structuré ces enjeux en cinq grands thèmes (action des collectivités publiques, infrastructure, mobilité et développement urbain, impacts, attentes sur la concertation), présenté dans le tableau 4 et développés dans les chapitres suivants.

⁵ Certains favorables à freiner la croissance économique de la région, d'autres favorables à la construction de nouvelles routes ou à une adhésion à un projet qui paraîtrait optimal (variante enterrée du barreau routier).

Une communication jugée insuffisante Une coordination complexe Des attentes sur la concertation	Action des collectivités publiques
Quid du système de mobilité à l'échelle du grand périmètre? Un intérêt pour les mobilités douces et les mesures alternatives Un développement de la zone industrielle remis en question	Mobilité, transports et développement urbain
Une infrastructure mal comprise Une analyse des variantes source d'incompréhension	Le projet de barreau
Un faisceau d'arguments mettant en évidence les impacts du projet	Les impacts

TABLEAU 4 : SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DES ENTRETIENS, CLASSES PAR THÈMES

1.3.1 Action des collectivités publiques : des attentes en matière de communication et de concertation

La vision des acteurs interrogés était globalement critique sur l'action des collectivités publiques en matière de communication, jugée insuffisante (à noter, le rôle moteur des associations dans le début de cette concertation), inappropriée (jugée trop « marketing »), et ne répondant pas aux questions et demandes d'information des riverains (notamment sur les impacts et le choix des variantes). D'autre part, les attentes étaient très fortes sur la suite du processus de concertation initié par la présente étude.

Il est à noter que les associations ont formé une opposition très structurée. De fréquents échanges entre associations ont eu lieu avant les entretiens et l'opposition au projet tel que présenté le 31 mai 2017 était manifeste.

Dans l'ensemble, on a pu constater que le développement du secteur n'était pas remis en question de la même façon par tous les groupements interrogés, les aspirations variant entre « ne rien construire » (afin de limiter la croissance du trafic) et une adhésion à une variante de barreau routier enterrée. En revanche, les personnes rencontrées perçoivent un cumul de nuisances (bruit des avions, trafic industriel, etc...) qui met à mal leur adhésion à un projet qui risque de susciter de nouvelles nuisances. De plus, pour la majorité des groupes d'habitants interrogés, les nuisances engendrées par la nouvelle route semblent dépasser les gains.

Face aux attentes des interrogés sur le processus de concertation, il a été suggéré

- de ne pas minimiser les questions des riverains,

- de répondre aux interrogations des associations avec précision,
- d'intégrer ces préoccupations à l'étude des impacts du projet,
- d'expliquer le choix de la variante retenue et ses impacts,
- de permettre aux habitants de se représenter le développement urbain et paysager (forêt, espaces agricoles) en lien avec le projet de barreau routier,
- d'expliquer ce qui est modifiable et ce qui ne l'est pas (quelles sont les marges de manœuvre du projet).

1.3.2 La mobilité, les routes, et le développement urbain remis en question

Les acteurs interrogés sont dans l'ensemble très critiques sur l'impact d'une nouvelle infrastructure de transport. Une bonne partie d'entre eux semble prendre au sérieux le risque que le barreau de Montfleury induise davantage de trafic routier dans le secteur, au risque même d'être lui-même congestionné par la suite. La question de la saturation de l'autoroute a été soulevée à maintes reprises, et des doutes émis quant à l'efficacité de la nouvelle jonction et du barreau pour répondre à la congestion de l'autoroute. De manière quelque peu paradoxale, les entretiens ont montré une crainte d'une augmentation du trafic par effet d'« appel d'air », tout autant qu'une remise en question de l'attrait du barreau routier en raison de la congestion préexistante à la douane de Bardonnex.

Les solutions alternatives à la voiture (transports publics, mobilité douce, covoiturage) sont venues naturellement dans tous les entretiens comme des mesures indispensables pour éviter cette saturation et limiter le recours à la voiture.

En matière de transport de biens, les nuisances liées aux camions ont été citées, en raison du bruit et de la poussière que ces transports génèrent.

Enfin, le développement global de la zone ZIMEYSAVER préoccupe les représentants interrogés, et son lien avec le développement du secteur PAV (Praille-Acacias-Vernets) est revenu dans la plupart des entretiens. Plusieurs personnes ont relayé le sentiment d'être dépositaires de la plupart des installations et activités dont personne ne veut dans le canton, et soulèvent l'inégalité de traitement entre la rive droite qu'ils habitent, et la rive gauche du canton. Face à cela, certains remettent en question un développement urbain davantage source de nuisances que d'externalités positives pour les territoires le supportant.

1.3.3. Le projet de barreau mal compris

Au fil des entretiens, il est apparu que le projet de nouvelle infrastructure nécessitait des explications complémentaires de la part des porteurs de projet. A quoi servent les giratoires (présents en grand nombre dans la première version du projet⁶) ? Pour quels flux est orientée la nouvelle demi-jonction d'autoroute ? Ne va-t-elle pas se transformer à terme en jonction complète ? Est-ce que les pendulaires travaillant dans le secteur ZIMEYSAVER vont vraiment utiliser le barreau si l'autoroute reste saturée depuis Bardonnex ? Pourquoi une variante souterraine n'a-t-elle pas été véritablement étudiée ? Comment les variantes de tracé du barreau ont-elles été évaluées ?

Ces questions, tout comme les prises de position par rapport à la mobilité du secteur (point précédent) ont montré qu'il était nécessaire de mieux expliquer les fonctions du barreau de Montfleury, ses accès, et plus généralement l'évolution du trafic routier dans le secteur en lien avec le développement des transports publics et d'autres offres de mobilité (réseau de mobilité douce, requalification de la route de Peney, P+R). Enfin, la coordination entre le projet de barreau et les différents projets autoroutiers (demi-jonction Vernier-Canada, amélioration de la capacité de l'autoroute de contournement) méritait d'être présentée en détail.

1.3.4 Les impacts : le bruit, la forêt, la faune, les surfaces agricoles

Les associations représentants des riverains ont relevé un nombre important d'impacts liés au projet. Parmi ces impacts, les nuisances sonores (bruit routier) sont une préoccupation majeure, amplifiée encore par le cumul des sources de bruit dans le secteur (avions, autoroute, trafic des poids lourds depuis les zones industrielles). Le barreau n'est pas perçu comme un moyen de réduire ou de canaliser ces nuisances, en raison de l'augmentation du trafic par effet « d'appel d'air » (voir 1.3.2), et du fait qu'il soit à ciel ouvert.

Autre préoccupation, exprimée surtout par les habitants du Canada, l'impact du barreau sur la forêt proche (bois de Chébé) et sur la faune dans le secteur, qui, aux dires des habitants, voit régulièrement passer des cervidés. Le barreau constituerait dès lors un obstacle aux déplacements de la faune locale. Plus généralement, le barreau est apparu comme menaçant le lien des habitants avec leur paysage naturel ou agricole.

Enfin, les impacts du projet sur les surfaces agricoles ont été très vivement critiqués, non seulement parce que l'infrastructure réduit les surfaces dévolues à l'agriculture, mais également parce que la coupure de la route complexifiera l'exploitation des parcelles, alors que des variantes en tranchée couverte diminueraient fortement cet impact.

⁶ L'adaptation du projet présentée le 25 juin 2018 a supprimé un giratoire dans la partie nord, et réduit la taille du giratoire dans la ZITUIL (partie sud).

1.4 Propositions

Suite à cette première phase de diagnostic, et en raison du constat du niveau élevé d'opposition au projet, il est apparu qu'une action de communication ou concertation était nécessaire, d'une part, pour mieux faire comprendre le projet, et d'autre part, pour établir un climat de confiance entre la population concernée et les porteurs du projet.

Miser sur une seule soirée publique, agendée au 6 novembre 2017, pour restaurer la confiance et apporter les informations nécessaires, a été présenté comme une option risquée, qui devait être suivie par un dispositif de concertation.

Les objectifs suivants ont été communiqués aux porteurs de projet afin d'élaborer la communication de la séance publique du 6 novembre, dans l'objectif que le dialogue se poursuive ultérieurement.

1.4.1 Expliquer l'origine, les objectifs et le calendrier du projet

Cet objectif doit permettre de situer le projet du barreau dans une planification plus globale touchant le développement du canton et des communes concernées. Il est également utile de rappeler les origines du projet (cf. Historique en annexe 1).

Il est d'ailleurs important d'expliquer le calendrier du projet : les étapes précédentes, les étapes à venir, ainsi que les contraintes liées à d'autres acteurs et d'autres planification.

1.4.2 Mettre en évidence les enjeux

De nombreux enjeux sont apparus de manière récurrente dans les entretiens. Il est important de les aborder publiquement, soit durant la soirée du 6 novembre, soit ultérieurement. Il a été proposé de regrouper ces enjeux en différents thèmes-clés :

La mobilité (trafic, accès ZI, alternatives écomobiles)

Les enjeux de mobilité, actuels et futurs, et en présence ou non du barreau routier occupent une place centrale des préoccupations des acteurs rencontrés. Il s'agit notamment d'aborder les risques d'un système de mobilité non-maîtrisé générant des nuisances amplifiées en l'absence du projet de barreau. Il s'agit aussi de discuter des mesures permettant d'atténuer les impacts de l'augmentation du nombre de véhicules traversant le secteur (murs antibruits, transfert modal, infrastructures de mobilité douce, etc)

L'analyse comparée de variantes

Plusieurs participants aux entretiens ont mentionné ou proposé des variantes sur lesquelles ils ont souhaité qu'une analyse soit réalisée. Par ailleurs, certaines personnes interrogées

n'avaient pas conscience que le projet était déjà issu d'une analyse comparative de variantes, et d'autres ont souhaité que celles-ci leur soient présentées.

Les porteurs de projet n'ont pas souhaité communiquer sur les différentes variantes lors de la soirée publique du 6 novembre. Toutefois, une présentation complémentaire de cette analyse a été élaborée et a pu être projetée en réponse aux questions des participants. De même, lors de l'élaboration des ateliers, il n'a pas été jugé pertinent de revenir sur cette analyse de variantes, en revanche, les connexions, accès et fonctions du barreau en lien avec le tracé retenu ont pu être présentées.

La possibilité d'enterrer complètement ou en partie l'infrastructure

L'enterrement partiel ou complet de l'infrastructure a été très souvent mentionné dans les entretiens. Il semble faire l'objet d'attentes fortes et précises, notamment concrétisés par la proposition de variantes alternatives imaginées par les acteurs impactés.

Les études d'impacts (bruit, air, mais aussi faune, forêt, flore, agriculture)

Les entretiens révèlent une préoccupation générale face aux impacts de l'infrastructure. Bruit, poussières, qualité de l'air, mais également les effets sur la faune, la forêt, la flore, et l'agriculture : des attentes ont été formulées sur la réalisation et le champ des études d'impact sur l'environnement.

L'évolution des zones industrielles (y.c. ZITUIL)

L'évolution des ZI est directement associée à la construction du barreau routier, à la fois comme effet ou comme cause. Il apparaît ainsi que cette évolution des ZI soit la source d'un ensemble d'enjeux indirects qu'il serait souhaitable d'aborder avec les acteurs concernés (accessibilité globale du secteur, augmentation du trafic, promotion d'alternatives à la voiture, etc.).

La « 3ème voie autoroutière »

La coordination entre les projets d'augmentation de la capacité autoroutière (projet de « 3^{ème} voie autoroutière »), pilotés par l'Office fédéral des routes, et celui du barreau routier, suscite de nombreuses questions de la part des acteurs locaux. Certains se demandent même si le barreau sera encore utile si une troisième voie, donc un nouveau tube, est réalisé sous Vernier.

L'agriculture

La préservation de bonnes conditions à la réalisation des activités agricoles est un enjeu mentionné par plusieurs personnes, y compris - mais non uniquement - par les agriculteurs.

1.4.3 La délicate question des marges de manœuvre et des risques

De manière transversale à l'ensemble des thèmes, il a été estimé important de distinguer clairement dans les communications à venir, d'une part les composantes du projet qui peuvent encore évoluer et faire l'objet de discussion et d'autre part, celles qui sont aujourd'hui définitivement posées. Il est évidemment souhaitable pour apaiser la dynamique conflictuelle observée de proposer un grand nombre d'objets de débat, mais il serait aussi contre-productif de mettre en discussion des composantes du projet qui ne peuvent plus évoluer. Symétriquement, affirmer comme intangibles des composantes qui pourraient être encore amenées à évoluer pourrait nuire à la relation de confiance entre les porteurs du projet et les acteurs concernés. Cette distinction entre ce qui est ou non discutable a ainsi été jugée essentielle dans l'évolution des collaborations entre l'Etat et les associations qui se sont mobilisées contre le projet.

La définition des marges de manœuvre réelles du projet n'a pas fait l'objet d'un consensus au sein du groupe de travail au stade de préparation de la soirée publique du 6 novembre 2017 et, au moment du bilan, il apparaît qu'il était difficile pour les porteurs de projet, lors de la soirée du 6 novembre, de livrer au public les marges d'évolution du projet, à plus forte raison que celles-ci n'avaient pas encore été validées par les autorités.

Les marges de manœuvre, ou le potentiel d'évolution des projets, est une question récurrente dans les processus participatifs. D'un côté, il est nécessaire de montrer aux participants que leur voix a un impact réel sur le projet : le contraire décrédibiliserait la démarche. De l'autre, lorsque le projet est déjà avancé dans son processus de planification, « ouvrir le champ des possibles », avec les acteurs locaux implique de gérer plusieurs risques, qui vont du retard du projet⁷ à la remise en cause de certaines fonctionnalités⁸ : des pesées d'intérêts qu'il est nécessaire de faire valider par les décideurs⁹.

Parmi les risques d'un dialogue ouvert, on peut également citer l'effet des demandes sur le coût du projet. Cependant on peut aussi relever que si l'argument du coût a été avancé par l'acteur public lors de la soirée du 6 novembre 2017 pour refuser certaines demandes exprimées (enterrement du barreau), celles-ci auront finalement été en partie testées et acceptées par la suite (enterrement partiel du barreau). En définitive, l'augmentation globale de la fonctionnalité du projet (ici, le maintien, voire l'intention d'amélioration du foncier agricole,

⁷ Dans le cas du barreau de Montfleury, ce risque est accentué par la nécessité de coordonner les travaux avec la nouvelle demi-jonction autoroutière.

⁸ Au final, la suppression d'un giratoire permet de préserver la surface agricole mais diminue l'accessibilité d'une parcelle d'activités dans la zone industrielle.

⁹ Le « Copil ZIMEYSAVER » déjà en place et composé des magistrats du Canton et des communes, s'est révélé une structure efficace pour valider les adaptations du projet de barreau.

ainsi que la construction d'un passage pour la faune) a finalement pesé dans l'évaluation des coûts et bénéfices d'un projet adapté suite aux demandes locales.

1.4.4 Les mesures d'accompagnement

Durant la phase de diagnostic, diverses sollicitations et propositions d'améliorations ont été suggérées, qui pourraient participer à atténuer les impacts ou à négocier des contreparties à la réalisation du projet de barreau routier :

Atténuation des impacts

- Murs anti-bruit
- Revêtements routiers et joints. Par exemple, le bruit lié au roulement au niveau des joints de l'autoroute (pont sur le Rhône) est jugé problématique pour certains résidents (secteur Vidollet-Devancet), et renforcé par temps pluvieux.
- Passages à faune
- Enterrement (partiel, complet) et tracé de l'infrastructure

Contreparties

- Amélioration transports publics, vélo, marche, covoiturage, stationnement mutualisé
- Requalification urbaine de certains secteurs des communes traversées
- Diminution du trafic sur le réseau routier des communes traversées (axes secondaires, rues de quartier)
- Améliorations des conditions d'exploitation agricoles par des mesures d'amélioration foncières (remembrement et équipement des parcelles agricoles, p.ex)

Cette liste de mesures, non exhaustive, a servi de base à la communication sur le projet, et a nourri les études et améliorations du projet. Ces mesures d'accompagnement ont été retenues dans le choix des thèmes abordés dans la démarche de concertation : elles permettent de préciser les attentes des riverains et intéressés au projet.

2. Phase 2 - Concertation (octobre 2017 à juin 2018)

2.1 Cadrage du dispositif de concertation

Suite au diagnostic réalisé, une proposition de dispositif de concertation a été présentée et discuté avec les porteurs de projet les 10 octobre, 28 novembre et 15 décembre 2017.

En préambule, les recommandations suivantes ont été posées :

- La soirée du 6 novembre ne permettra pas à elle-seule de changer l'opinion :
 - Une séance plénière limite les possibilités d'interaction et de dialogue.
 - Une grande quantité d'information sera communiquée en peu de temps.
- La communication de l'information doit être diversifiée. Elle peut intégrer les médias ou supports suivants :
 - Site internet
 - Images et schémas
 - Animations
 - Maquette
 - Présentation accompagnée de commentaires
 - Articles de presse
- Prendre au sérieux les attentes qui avaient été exprimées sur la concertation

Il faut rappeler que la séance publique du 6 novembre 2017 avait été agendée, avant la réalisation de la phase de diagnostic, et en réponse à la séance publique du 31 mai 2017, sollicitée par les riverains, et au cours de laquelle les acteurs locaux avaient fortement manifesté leur opposition au projet.

Il était prévu que le Canton puisse communiquer, lors de cette séance du 6 novembre, la façon dont il entendait poursuivre la suite des échanges avec la population.

La soirée du 6 novembre n'a pas permis d'atténuer les craintes et oppositions face au projet : une partie du public (30 à 50 personnes) a même quitté la salle immédiatement après les allocutions.

Le point qui a pu sembler critique était la présentation d'un projet qui a probablement été perçu comme figé, sans référence explicite aux variantes et optimisations possibles.

De plus, le diagnostic mené par la heig-vd, et notamment les entretiens réalisés avec les acteurs, n'a pas été cités le 6 novembre, ce qui n'a certainement pas contribué à apaiser la salle. Cependant, la démarche de concertation n'était, à ce stade, pas encore suffisamment consolidée pour pouvoir annoncer aux participants du 6 novembre quelles seraient le déroulement et les objets précis de cette concertation.

Un bilan de la soirée a permis de faire ressortir les autres éléments suivants :

- la nécessité d'une infrastructure routière n'a pas été remise en question par le public présent,
- la couverture du barreau routier est réclamée,
- le bruit et les conséquences sur l'agriculture sont ressortis comme préoccupations majeures, et les impacts sur la nature et le paysage sont également vus comme problématiques,
- les supports de communication diversifiés ont été jugés adaptés pour aider à la discussion, en particulier la maquette du projet, qui offrait aux porteurs de projet un moyen direct d'interagir avec le public.

Les suites de la concertation, définies suite à ce bilan ont consisté en trois séances sous formes de tables-rondes ou « ateliers de discussion », selon la formule choisie pour l'occasion¹⁰.

La structure en ateliers offre l'avantage de favoriser les échanges de personne à personne, en petit groupe (tables-rondes d'au maximum 12 personnes), ce qui permet d'échanger un maximum d'informations.

Une première soirée a été agendée au 8 février 2018, permettant de traiter de « La mobilité et ses impacts », en 5 tables-rondes parallèles, sur les thèmes :

- Trafic individuel motorisé et transports publics,
- Accès, giratoires, zone industrielle ZIMEYSAVER,
- Mesures anti-bruit (tranchée couverte, écrans, revêtements),
- Mobilité douce, requalification des voiries,
- Autoroute et bretelle d'accès.

Une deuxième soirée, agendée au 1^{er} mars 2018, a abordé « L'agriculture, le paysage et l'économie » en 5 tables-rondes, sur les thèmes :

- Agriculture et gravière,
- Zones industrielles et économie,
- Mesures anti-bruit (tranchée couverte, écrans, revêtements),
- Faune et corridors,
- Paysage et forêt.

Une troisième soirée, initialement prévue le 15 mai, a été repoussée au 25 juin 2018 en raison d'une contrainte d'agenda politique. Son déroulement a été différent : une première partie « exposition » a permis de présenter l'évolution du projet sous plusieurs angles thématiques et avec de nombreux supports de présentations, tels que maquettes, film, maquette numérique 3D, posters thématiques, et la présence des représentants du canton pour échanger avec le public. La seconde partie a pris la forme d'une allocution des magistrats suivi d'échanges avec la salle.

¹⁰ Voir invitation en annexe 6, diffusée dans les boîtes aux lettres des habitants de Vernier et Satigny.

2.2 Ateliers de discussion du 8 février et 1^{er} mars 2018

2.2.1 Organisation et déroulement des ateliers

Les participants se sont inscrits aux ateliers par l'intermédiaire d'un formulaire internet sur le site du canton de Genève. Ils ont ainsi pu préciser les thèmes qui les intéressaient. La plupart d'entre eux sont des riverains, les autres représentent des associations.

Deux sessions sous forme « atelier » de 2x40' par soirée étaient proposées, ce qui fait que chaque participant a pu prendre part à deux tables thématiques par soirée.

Lors de la première séance, deux courtes présentations¹¹ (retour sur le diagnostic et sur les entretiens réalisés, présentation du projet) ont précédé les discussions en tables.

Un animateur, représentant du canton, était présent à chaque table, et jouait le rôle de modérateur tout en répondant aux questions sur le projet et la thématique traitée¹². Un preneur de note, étudiant engagé par la heig-vd, était présent à chaque table, et a pu établir une synthèse orale des discussions à sa table, en fin de soirée, ainsi qu'une synthèse écrite mise à disposition des participants et du public sur le site internet du canton quelques semaines après l'atelier.

Sur toutes les tables, des cartes et documents spécifiques à la thématique avaient été préparés, ce qui permettait à l'expert de faire une courte présentation en début d'atelier. Une maquette du projet (élaborée pour la soirée publique du 6 novembre) ainsi qu'une orthophoto du secteur ZIMEYSAVER étaient consultables dans la salle.



TABLE « ZONES INDUSTRIELLES ET ECONOMIE », ATELIER DU 1.03.2018

¹¹ Voir présentation projetée lors de la soirée du 8 février en annexe 2

¹² Des mandataires ingénieurs en transports étaient également présents pour répondre aux questions, tout comme des représentants de l'Office fédéral des routes, de Vernier et de Satigny.

2.2.2 Résultats¹³

Participation et ambiance

46 personnes sont venues à la 1^{ère} soirée du 8 février. Les thèmes du bruit, du trafic motorisé et transports publics, ainsi que les accès et lien avec la zone industrielle ont réuni plus de 10 participants, tandis que la participation au thème mobilité douce et requalification des voiries était plus faible (6-7 participants).

La deuxième soirée n'a réuni que 19 participants, peut-être en raison d'un 1^{er} mars très enneigé et froid.

Un questionnaire distribué aux participants a révélé des réactions globalement très positives pour les deux soirées. La collation offerte durant la pause et à la fin de la soirée offrait aussi la possibilité d'échanger de façon informelle.

Des interrogations sur les principes du barreau routier

La plupart des participants ne remettaient pas en question la pertinence et les objectifs du projet de barreau. Toutefois, les arguments visant à minimiser le coût du projet semblaient, du point de vue des participants, prendre trop d'importance par rapport aux impacts environnementaux (au sens large)

Une partie des participants ont remis en question la croissance de la zone industrielle (dans le contexte de la rive droite déjà fortement marqué par les nuisances),

Certains participants ont suggéré que les mesures d'atténuation (couverture du barreau, murs anti-bruit, etc.) soient financées par les revenus (fiscaux) liés à cette croissance de la ZIMEYSAVER, ou souhaitent que soient explorés d'autres moyens de financer le coût de ces mesures.

Des demandes persistantes sur l'infrastructure et son tracé

Les participants ont souhaité comprendre l'analyse des variantes qui a conduit au choix de la variante présentée.

La demande d'une tranchée couverte est systématiquement revenue dans les discussions, avec l'évocation d'exemples de réalisations intéressantes (contournement de Bulle) ; le projet présenté ne convenait à personne. La couverture de la tranchée a été demandée à la fois par les agriculteurs (nord de la route de Peney) et par les habitants (au sud de la route de Peney)

Le nombre de giratoires et leur emprise a été remis en question dans les discussions liées à la mobilité et à la zone industrielles.

¹³ Lire également les synthèses des discussions en annexes 3 et 5

Des questions précises ont également été posées concernant les bretelles d'accès, les carrefours (avec ou sans feu).

La crainte d'une augmentation générale et non-maîtrisée du trafic individuel pendulaire

Un scepticisme a été exprimé concernant les effets attendus du barreau sur le réseau de transport dans la région : est-ce que le barreau et ses mesures liées vont vraiment pouvoir contenir la croissance du trafic ? La saturation de l'autoroute à Bardonnex ne va-t-elle pas décourager les pendulaires à emprunter le barreau ?

Les participants se sont accordés généralement sur la nécessité de développer les autres formes de mobilité pour le trafic pendulaire (train, transports public, covoiturage, etc.).

Des impacts du projet qui préoccupent

Les impacts du projet ont suscité de nombreuses réactions, non seulement aux tables traitant des thématiques du bruit ou de la mobilité, mais également en lien avec l'agriculture, la nature, le paysage :

- Une question est apparue sur l'absence d'évaluation environnementale stratégique (EES) lorsque le projet a été initié (une EES n'aurait-elle pas dû guider le choix des variantes ?)
- Les impacts sur l'agriculture et la faune plaident selon les participants en faveur de la couverture.
- Le cumul des sources de bruit (trafic pendulaire, camions, gravière, avions et réverbération) a été pointé.
- Le respect des exigences légales – OPB – n'a pas suffi à rassurer les participants concernant la prise en compte des nuisances sonores (cumulées). Le 2^{ème} atelier sur le bruit a été l'occasion de transmettre des informations demandées lors du 1^{er} atelier.
- Une demande d'accès à l'étude d'impacts a été formulée.
- Le risque de dévaluation foncière a été jugé préoccupant pour les habitants

Les participants souhaitent mieux comprendre les phases d'évolution de leur cadre de vie

Outre le barreau routier, de nombreux projets verront le jour dans le secteur. Il a été proposé une chronologie des projets permettant aux acteurs de se représenter ces changements :

- 3^{ème} voie autoroutière
- Etapes du développement de la Gravière
- Accueil des entreprises et évolutions de la ZIMEYSAVER (PAV, ...)
- Etapes d'amélioration des transports publics (train au ¼ h, BHNS, etc.)
- Voie verte d'agglomération
- Modification du paysage (panorama, forêts) et des lieux de loisirs
- La ZITUIL et son évolution
- Agrandissement de la Gravière

2.3. Soirée publique de restitution du 25 juin

2.3.1 Organisation et dispositif

La troisième soirée avait pour objectif de rapporter aux acteurs locaux comment les attentes et besoins exprimés ont-ils pu ou non être pris en compte dans l'évolution du projet. Cette soirée s'est tenue le 25 juin à la salle du Traiteur de Châtelaine à Satigny.

Cinq postes ont été proposés¹⁴, reprenant les thématiques déjà abordées en ateliers :

- Le trafic et la mobilité
- Les transformations du cadre de vie (développement urbain et territorial du secteur)
- L'agriculture, l'environnement et le paysage
- Le projet de barreau et son tracé
- La démarche de concertation

A chaque poste, étaient présents des experts, représentants du canton, en vue de répondre aux questions du public, ainsi que des preneurs de notes de la heig-VD, afin de garder trace des échanges.

Un film¹⁵, deux maquettes, ainsi qu'une maquette numérique permettant une visualisation du projet en trois dimensions, ont permis aux participants de se projeter dans le futur de leur territoire, en visualisant précisément l'implantation du barreau routier et en imaginant ses effets sur le cadre de vie et la mobilité.

La deuxième partie de la soirée était consacrée aux allocutions de Mme Revaclier (Conseillère administrative de Satigny), et de MM. Hodggers et Dal Busco, Conseillers d'Etat, et d'une présentation du projet par le chef de projet de l'Office de l'Urbanisme Mikael Meyer.

Les améliorations du projet présentées ont apparemment répondu aux préoccupations exprimées. Elles avaient pour but :

- De réduire l'impact de la future route sur les parcelles agricoles et d'offrir une continuité des surfaces agricoles,
- De minimiser l'effet de barrière de l'infrastructure sur le paysage et sur la faune,
- De réduire le bruit du trafic,
- De réduire les emprises des aménagements routiers et des giratoires d'accès.

¹⁴ Voir posters de l'exposition en annexe 8

¹⁵ Voir <http://www.ge.ch/dossier/barreau-routier-montfleury>

2.3.2 Résumé des échanges

Suite à ces échanges et présentations, de nombreux participants, aussi bien au cours de l'exposition que lors de la partie en plénière qui a suivi, ont exprimé leur satisfaction face aux modifications présentées, qui leur semblaient une amélioration notable du projet¹⁶.

Cela dit, les participants restent attentifs aux impacts, notamment à l'augmentation de trafic dans le secteur, qui soulignent la nécessité de mesures d'accompagnement dont certaines ont été mentionnées dans les discussions :

- Requalification de la route de Peney en direction du village, aménagements cyclables, amélioration de la desserte des bus
- Limitation et gestion du trafic des poids lourds,
- Feux de circulation, mesures anti-bruit, limitations, de vitesse
- Amélioration de la circulation dans l'autoroute de contournement

D'autre part, le développement du secteur et ses impacts suscitent encore certaines préoccupations :

- Densification des zones industrielles et implantations industrielles (ZITuil, Givaudan),
- Nuisances liées à la gravière (poussières, poids lourds),
- Projet de P+R,
- Déplacement des jardins familiaux,
- Qualité de l'air, rejets de poussières,
- Accès au Bois de Chébé,
- Disparition d'espaces naturels, crainte d'un « trop plein de béton ».

Une poursuite de la communication, voire du dialogue, sur ces éléments, dont certains vont faire l'objet d'études, se justifiera pour éviter des oppositions ou conflits ultérieurs.

2.3.3 Bilan de la soirée

Dispositif et communication

La formule en deux parties, exposition, puis séance publique a été appréciée. Il importera lors de futurs dispositifs d'informer peut-être encore plus clairement le public sur ces deux parties distinctes, la première permettant d'aborder le sujet de manière plus technique et localisée, et également de recueillir les réactions des participants, et la seconde plus généraliste avec les allocutions des élus et la présentation générale du projet.

Pour beaucoup de participants la soirée n'était pas vécue comme un élément de la concertation mais uniquement comme un moment de restitution, et certains participants ont

¹⁶ Lire les synthèses des discussions aux postes en annexe 9.

retenu que le troisième atelier (agendé au 31 mai) avait été annulé, et non remplacé par la soirée du 25 juin.

Outils et supports : maquettes, BIM, film, posters

Les nombreux supports de communication permettant de présenter le projet et ses modifications ont clairement été l'un des points forts de la soirée.

Les supports « maquette » disposées aux postes mobilité et cadre de vie ont eu du succès : de nombreux participants se sont concentrés à proximité pour mieux comprendre l'implantation du barreau, et les experts privilégiaient également ces supports pour leurs explications. A noter que sans les explications de l'expert, l'orientation et le repérage sur la maquette était difficile pour les participants.

La maquette 3D (Building information model, BIM), manipulée par un opérateur, a également été une attraction, qui permettait aux riverains de visualiser le projet depuis leur point de vue habituel. Tout comme les maquettes « physiques », cet outil numérique s'est révélé un très bon vecteur d'échanges entre l'expert présent et les participants.

Le film a également été visionné avec attention par les participants.

Quant aux posters, seuls les postes qui étaient dépourvus d'autres supports (p.ex. thème de l'agriculture et de l'environnement) ont vu les participants les étudier en détail.

Ces posters, qui avaient été minutieusement préparés et révisés en amont de la soirée, ont été mis à disposition sur le site internet du projet à l'issue de la soirée, de même que le film. Ces supports ont certainement été étudiés par les participants après la soirée et par ceux qui n'avaient pas pu être présents le 25 juin.

Organisation

Globalement, les porteurs du projet ont salué l'implication de tous les contributeurs à la soirée.

La possibilité de mener des discussions bilatérales et d'expliquer les modifications du projet a été appréciée et est source d'information utile pour la suite du projet et les futurs projets à mener dans le secteur.

Le climat convivial, permettant les échanges, y compris avec les élus présents et impliqués, a été ressenti positivement par les responsables du canton et par les preneurs de notes.

Les questionnaires d'évaluation récoltés durant la soirée ont montré qu'une grande majorité des participants ont exprimé un avis positif, tant sur l'évolution du projet que sur l'organisation de la soirée.

Il ressort enfin qu'un tel événement nécessite une excellente préparation et coordination entre tous les acteurs présents, un pilotage et une définition des allocutions devant être suffisamment anticipés et validés entre les parties.



LA MAQUETTE DU PROJET LORS DE LA SOIREE DE RESTITUTION DU 25.06.2018

2.4 Bilan de la concertation

La démarche de concertation a fait l'objet d'un bilan avec les représentants des services du canton entre septembre et octobre 2018.

La démarche a offert plusieurs moments d'interaction avec les riverains et associations :

- Entretiens (7 entretiens avec 1 à 5 représentants de riverains et associations)
- Ateliers (2 soirées avec 5 tables d'env 12 personnes au maximum)
- Exposition (présence libre des participants aux 5 postes de discussion, débat public)

Ces méthodes participatives ont été complétées par une analyse du projet, de son contexte et de son évolution, au moyen d'une revue de la presse et des documents-clés liés au projet, et surtout au fil de séances avec les représentants des services cantonaux (15 séances y compris le comité de pilotage).

Cette diversité de méthodes a été jugée pertinente, et a permis de prendre en compte les remarques des habitants, mais également d'intégrer les différents points de vue des services cantonaux.

Ces services ont parallèlement œuvré à améliorer le projet de barreau routier de manière à favoriser son intégration territoriale et à garantir ses fonctions, tout en réduisant les impacts identifiés par les acteurs locaux. Le surcoût des adaptations du projet a pu, dans le temps de la concertation, être validé par le Comité de pilotage Zimeysaver en présence de deux Conseillers d'Etat et des Conseillers administratifs des communes concernées, puis présenté aux Conseil d'Etat pour avaliser la planification financière revue.

Le positionnement neutre de la heig-vd (expertise académique, non genevois) a été jugé positivement, renforcé par la présence des étudiants. Cette neutralité était compatible avec la faculté d'établir une relation de confiance avec les riverains et habitants dès les entretiens, proximité forcément utile à la compréhension des attentes et problèmes soulevés.

La démarche de concertation a permis d'accompagner les différents services de l'Etat dans un projet complexe, d'aider à la compréhension des missions et positions respectives des services cantonaux, et de faire évoluer ces positions. En plus d'aider à nouer un dialogue avec les riverains en vue d'améliorer le projet, la démarche semble ainsi avoir favorisé la transversalité au sein de l'Etat, ce qui n'était pas forcément un résultat attendu.

Conclusions et perspectives

Cette conclusion n'engage que la heig-vd.

Les entretiens et la participation active aux ateliers et séances publiques ont révélé une forte mobilisation des acteurs locaux, qui ont joué une importance décisive dans l'évolution du projet de barreau routier, et en particulier sa couverture partielle.

Un parallèle peut ainsi être établi avec d'autres projets de mobilité, et notamment avec l'autoroute de contournement inaugurée en 1993, qui, sans la mobilisation d'associations de riverains dans les années 1980, n'aurait pas été autant enterrée. Et plus récemment, le projet de gare souterraine à Cornavin, solution ardemment défendue par les habitants du périmètre, dès l'annonce en 2009 d'une extension de la gare, alors planifiée en surface par les CFF.

Les porteurs de projet et leurs mandataires ont la mission d'identifier les besoins et attentes des populations bénéficiaires et impactées par tout nouveau projet et planification, et ce, dès la définition du projet.

Toutefois, ils sont dans le même temps tenus à une gestion rationnelle des calendriers avec des moyens financiers limités, et il semble que la mobilisation citoyenne soit alors déterminante dans l'évolution des projets en vue d'une intégration renforcée au contexte social et territorial.

Pour les grands projets cantonaux, un *diagnostic socio-territorial* accompagné par un processus de concertation réalisé suffisamment en amont des choix décisifs, aide certainement à éviter une escalade des tensions, mais surtout, permet de débattre des options avec la population. De tels processus permettent également de renforcer le sentiment d'appartenance à un territoire et offrent la possibilité aux acteurs locaux de définir les éléments importants qui composent l'identité du lieu et son évolution.

A l'échelle d'influence du projet de barreau routier, il semble que la vocation agricole locale, l'importance de la préservation des zones et paysages naturels, de même que la situation de cumul de nuisances vécue sur la rive droite, sont des éléments qui ont pu être pris en compte par les porteurs de ce projet cantonal, au même titre que ses effets sur le trafic et sur le potentiel de développement économique au bénéfice du canton.

Annexes

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

Autres documents consultables

Films

- 2018 : <https://www.ge.ch/document/film-projet-2018-du-barreau-routier-montfleury>
- 2017 : <https://www.ge.ch/actualite/grand-projet-zimeysaver-barreau-routier-montfleury-7-11-2017>