

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.