

## Table 5 : Paysage et forêt

### Préambule

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

### Code de lecture

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

## Résumé

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

### Les impacts sur la faune et la zone agricole

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

### Le compromis du lacet du projet

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

### Les impacts liés au bruit

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

### Un projet péjorant l'environnement et le social

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

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

## Discussions

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

### Documents présentés aux participants

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

### Les impacts sur la faune et la zone agricole

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

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

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

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

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

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

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

### Les impacts liés au bruit

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

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

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

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

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

*Il a été répondu à la table 2 que les entreprises seront des industries orientées vers des affectations de type technologique, à haute valeur ajoutée, et ne produiront pas de gêne au niveau du bruit<sup>1</sup>.*

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

**Questions en suspens :** est-il possible d'avoir des matériaux de façade spécifique qui atténuerait ces réverbérations ? Quels sont les degrés de nuisances prévisibles selon le projet actuel<sup>2</sup> ? Quelles sont les hauteurs des bâtiments prévus sur la Z.I<sup>3</sup> ?

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

---

<sup>1</sup> Voir synthèse « Zones industrielles et économie », atelier 2 du 1<sup>er</sup> mars 2018.

<sup>2</sup> Voir synthèses « Bruit, mesures anti-bruit », ateliers du 8 février et du 1<sup>er</sup> mars 2018.

<sup>3</sup> Gabarits de 11-13 mètres, voir synthèse « Zones industrielles et économie », atelier du 1<sup>er</sup> mars.

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

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

### **Un projet péjorant l'environnement et le social**

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

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

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

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

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

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

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

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

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