

Table 1 : Agriculture et gravière

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 1 et le thème « Agriculture et gravière ». 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 propos des deux tables de discussion se sont souvent éloignés du thème agriculture et gravière, pour aborder d'autres thèmes, indirectement liés. En effet, pour la majorité des participants, le tracé T21 proposé par l'avant-projet n'est pas une proposition soutenable en vue des nuisances qui l'accompagnent (sur les écosystèmes, le bruit, le découpage de la zone agricole, l'emprise au sol, le paysage). Pour de nombreux participants, les demandes d'enterrer le barreau ou de supprimer un giratoire visent l'économie de terres agricoles. Les discussions ont donc porté sur comment réduire cet impact et comment financer ces mesures de réduction d'impact.

Trafic routier et nuisances

Un premier point de discussion a été celui du trafic routier induit par le projet du Barreau : les participants ont regretté un manque de vision globale vis-à-vis du projet, notamment parce que la jonction de Bernex aurait pu de leur point de vue prendre en charge le trafic du Barreau (sans nécessiter une nouvelle bretelle autoroutière). Ils ont aussi souligné que ce projet risque d'induire une augmentation du trafic de manière générale (sur la route de Satigny ou plus loin, à la frontière de Bardonnex, déjà en difficulté en heure de pointe). La peur de voir le trafic augmenter sur les routes annexes (Peney, ou route de la Garenne) tout comme de voir la bretelle doublée dans le futur ont également été abordé¹.

Alternatives de tracés et financement

La discussion s'est également beaucoup centrée sur les alternatives de tracés qu'il était possible d'envisager. Notamment sur la possibilité d'enterrer le tracé, du moins en partie. Le projet étant encore à l'étude, de telles possibilités ne sont pas encore écartées aujourd'hui : à la façon de la semi-autoroute de contournement de Bulle, le Barreau routier pourrait être en partie enterré, ce qui permettrait de libérer des surfaces au sol et générer un revenu par la mise à disposition de terrains industriels supplémentaires. Cette plus-value pourrait financer l'enterrement du Barreau qui semble d'ailleurs techniquement réalisable en profitant de l'effet naturel de la pente qu'il existe entre la ZITUIL et l'autoroute. De la même façon, imaginer retirer l'un des deux giratoires dans le secteur nord du Barreau amoindrirait l'impact

¹ Voir à ce sujet la synthèse de l'atelier 1 – Table 5 Autoroute et bretelles d'accès.

sur les zones agricole et de gravière tout en libérant de l'espace exploitable à l'avenir et en permettant de récupérer des SDA.

Gravière

Beaucoup d'éléments relatifs à l'exploitation future de la gravière au sud de la ZIMEYSA ont également fait l'objet de discussions. La question notamment de la procédure ou encore des nuisances induites par la future exploitation étaient au centre de cette discussion. Il a été rappelé que cette exploitation est tenue de répondre aux exigences légales fixées par l'ensemble de la législation fédérale et cantonale (contre le bruit notamment).

Discussions

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

Documents présentés aux participants

- Extrait de la carte du plan directeur des gravières : basé sur les critères fixés par le canton, comme les distances aux habitations (100m), aux forêts (30m) et aux routes (10m). Il définit une zone exploitable de gravière au sud de la ZIMEYSA et à l'ouest du projet de Barreau routier. Celle-ci diminue à l'emplacement de la future route mais augmente là où le barreau empiète sur la forêt (modification de la limite de 30m).
- Surface agricole : carte regroupant l'affectation du sol entre les zones villa, les surfaces d'assolement, les autres zones cultivées et la forêt. Intègre notamment les éléments relatifs au projet de demi-jonction autoroutière Vernier-Canada² et permet de mesurer l'impact au sol du projet de barreau sur les différentes zones.

Face à ces documents, la question de l'agriculture a été dans un premier temps traitée de façon implicite : les participants ont avant tout mis en avant leurs craintes relatives à la question du trafic routier. Ils se sont ainsi globalement entendus sur un ressenti général de pas avoir écouté : à leur sens, le projet tel que présenté (tracé T21) n'est pas soutenable, en raison de l'ensemble des nuisances qu'il va générer sur le bruit pour les riverains, le paysage, les écosystèmes ainsi que sur la zone agricole qui s'en retrouve fragmentée et la dévaluation des biens fonciers. L'ensemble se combinant avec le trafic aéroportuaire qui engendre déjà de fortes nuisances dans le secteur, les participants craignent de voir un cadre de vie amoindri.

Le Barreau en est encore au stade d'avant-projet et d'autres variantes et ajustements sont à l'étude, notamment afin d'éviter un trop fort morcellement de la zone agricole. La séance d'aujourd'hui est justement un moyen pour le canton de prendre en note les remarques des habitants et des agriculteurs afin de pouvoir inclure les propositions dans la suite du processus de projet, qui est encore en cours.

Trafic routier et nuisances

Aux yeux des participants, le canton fait preuve d'un manque de vision à long terme. En effet, le projet du Barreau routier va arriver parallèlement au développement de la troisième voie sur le tronçon routier entre le tunnel du Confignon et Bernex, en même temps que le développement de la jonction de Bernex, ainsi que celui de la zone

² Voir à ce sujet la synthèse de l'atelier 1 – Table 5 Autoroute et bretelles d'accès.

industrielle. Selon eux, le calendrier n'a pas fait preuve d'assez de réflexion puisque l'ensemble de ces projets va apporter son lot de nuisances, qu'il faudra ensuite combler avec de nouveaux projets dans le futur.

Le projet du Barreau routier n'est pas une solution à long terme, mais uniquement une façon de repousser le problème : en faisant appel d'air, il va générer plus de trafic plus loin, demandant de nouveaux investissements du canton avec par exemple le doublement de la nouvelle bretelle autoroutière. Ceci d'autant plus que le développement de la ZIMEYSAVER va amener tous les travailleurs qui seront habitués à faire le trajet en voiture. Pour les participants, il aurait fallu mettre l'accent sur d'autres moyens de transport afin d'éviter de rentrer dans une spirale d'augmentation de la demande au niveau routier.

Avec le développement de la ZIMEYSAVER, la demande de trafic routier va de toute façon augmenter. Le canton a donc décidé d'augmenter l'offre de transport afin de donner une égale répartition entre les modes des transports. Ce projet de Barreau permettra tout de même de réduire les nuisances dans les zones habitées, où une augmentation de trafic incontrôlée toucherait beaucoup plus de personnes.

La crainte de l'ensemble des nuisances apportées par le Barreau a été évoquée à plusieurs reprises : l'augmentation du bruit, de la pollution pour la zone agricole tout comme de la potentielle augmentation du trafic induit par le Barreau qui pourrait se retrouver sur des routes annexes (Peney ou Garenne sur lesquelles des contrôles stricts devraient être imposés).

Le projet du Barreau, en étant localisé à cet endroit, a pour but de limiter ses impacts sur les zones habitées de Vernier où le trafic sera même soulagé (pour n'avoir plus que du trafic riverain). Au niveau de la zone agricole, certains ajustements sont en cours d'étude, afin de prévenir un trop grand morcellement des surfaces d'assolement. Le déplacement des jardins familiaux, qui arrivent en fin de bail, permettra également de faire gagner de la surface exploitable et de récupérer des SDA. Concernant les routes annexes : sur la Garenne est prévu un axe de mobilité douce, où le trafic serait limité.

Alternatives de tracés et financement

Unanimement lors des deux tables, l'avant-projet dans sa forme actuelle ne semble convenir à personne. Les participants évoquent à nouveau deux variantes qui avait été proposées mais qui ne sont plus étudiées : un tracé rectiligne et couvert entre le croisement route de Peney et Barreau, en traversant la zone de gravière jusqu'à la route de Satigny au nord. Et une variante utilisant les voies actuelles, soit le chemin de la Petite Garenne puis le chemin du Sorbier pour rejoindre la zone industrielle. Cette variante aurait l'avantage de longer la zone agricole sans l'impacter. Certains ont d'ailleurs mis en avant d'autres exemples de projets routiers du même type, à la forme différente et plus convaincante, tel que le contournement de Bulle, semi-autoroute enterrée sur certains tronçons mais pas sur l'ensemble du parcours. Une telle solution permettrait pour les participants de limiter les nuisances et l'impact sur la zone agricole. Certes le coût en est augmenté, mais les sources de financement pourraient être trouvées ailleurs, par exemple en ne construisant pas la demi-jonction pour utiliser l'argent afin d'enterrer le Barreau.

Le projet de demi-jonction est géré au niveau fédéral. Son financement vient de Berne et ne pourrait être utilisé pour le Barreau. La demi-jonction Vernier-Canada trouve justement son utilité en étant raccordée au barreau, afin de maîtriser le trafic lié à la ZIMEYSAVER en provenance du sud du canton.

Si la décision de ne pas enterrer le Barreau n'est qu'une question d'argent, une gestion à plus grande échelle ne pourrait-elle pas être envisagée ? Pourquoi ne pas attendre de voir les nouveaux revenus fiscaux de la ZITUIL et de la ZIMEYSA (et également du PAV qui est directement relié) pour financer un tunnel ? D'autant plus que l'effet naturel de pente en direction de l'autoroute pourrait être utilisé à l'avantage du Barreau et les besoins de creuser ne sont que limités. De plus, le fait de proposer un Barreau enterré permettrait de libérer plus d'espace au niveau de la zone agricole et de la ZITUIL, qui pourrait ainsi accueillir davantage d'entreprises et générer plus de revenus, dont une partie pourrait financer l'enterrement de la route. Le projet se financerait ainsi de lui-même.

Au stade d'avant-projet où nous nous trouvons, d'autres alternatives de tracés et de possibilité de couverture (même partielle) du Barreau sont encore à l'étude. C'est notamment le cas pour la possibilité de couvrir la partie entre le sud de la ZITUIL et environ la zone actuelle des jardins familiaux.

La possibilité d'un tracé couvert ou enterré est une alternative qui a fait l'unanimité chez les participants : la réduction de l'ensemble des nuisances est un élément important aux yeux de tous. Il pourrait également faire profiter le développement de la ZITUIL et de la future gravière avec davantage de surfaces utilisables. Le carrefour entre le barreau routier et la route de Peney (qui se fait en surface sur le tracé T21), pourrait être réalisé à la façon de ce qui s'est fait au niveau de l'autoroute de Lancy, avec une sortie directement depuis le tunnel.

Enfin, la question des giratoires au nord du projet du Barreau a également été abordée : pour tous les participants, la création de deux giratoires n'est pas utile et génère une emprise au sol très forte. Réduire à un seul giratoire permettrait encore de libérer de l'espace pour la zone agricole, industrielle et de gravière. Passer à un seul giratoire serait donc une opportunité de lever plus de fonds.

Cette question est également encore à l'étude.

Gravière

De nombreuses questions ont été formulées aux experts concernant le développement futur de la zone gravière, présentée dans l'extrait du plan directeur cantonal y relatif. Ces interrogations portent sur le stade d'avancement de ce futur développement ainsi que sur la procédure d'implantation d'une nouvelle gravière.

Toute la planification est gérée au niveau cantonal, via le plan directeur des gravières. Celui-ci a été adopté en 2010 et permet d'adopter des plans d'extraction sur les secteurs identifiés : leur procédure reprend exactement celle des plans localisés de quartier (enquête technique, enquête publique, possibilité d'opposition puis adoption par le Conseil d'Etat). Enfin, c'est l'autorisation d'exploiter qui peut être délivrée : celle-ci fixe les questions techniques au cas par cas. Dans le cas de la future gravière (au sud de la ZIMEYSAVER), un projet est en cours de procédure mais le plan d'extraction n'a pas encore fait l'objet d'une enquête publique.

La question des nuisances liées à l'exploitation de la gravière a également été source de préoccupations, notamment vis-à-vis des surfaces agricoles qui s'en retrouvent péjorées et de la valeur des terrains à proximité.

Concernant les surfaces exploitables, les gravières ont généralement une durée de vie de quelques dizaines d'années, elles sont exploitées par étapes successives de quelques

années qui doivent être remise en état à l'avancement. Seules les éventuelles surfaces dévolues aux installations de traitement de gravier peuvent rester ouvertes durant toute l'exploitation d'un secteur. Les terrains sont remis en surface cultivable (la terre végétale et la sous-couche arable sont conservées pendant la durée de l'exploitation, avec un roulement afin de conserver leur qualité, et les couches plus profonde sont remblayées avec des matériaux d'excavation). Pour ce qui est des nuisances, ces points doivent encore être traités via le rapport d'impact sur l'environnement accompagnant le plan d'extraction, mais celui-ci est tenu de respecter les prescriptions légales en matière d'émission de bruit et d'autres polluants. Le plan directeur de gravière fixe d'ailleurs un certain nombre de critères d'exclusion, comme les distances aux habitations : une zone tampon de 100 mètres doit être respectée entre la une habitation et la limite d'extraction de la gravière. Cette zone peut exceptionnellement être réduite si les habitants des bâtiments concernés le consentent. Finalement, un certain nombre de mesures doivent également être fixées par le plan d'exploitation afin de limiter l'impact de la gravière.