

Table 5 : Autoroute et bretelles d'accès

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 8 février 2018 concernant la mobilité et ses impacts. 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 « Autoroute et bretelles d'accès ». 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.

Documents

Les plans présentés ont un caractère uniquement indicatif et ne représentent pas nécessairement la solution effective qui sera retenue par l'OFROU. Ils visent à illustrer de manière concrète les conditions cadre du projet et permettre aux interlocuteurs de formuler leurs questions et remarques.

Résumé

De nombreuses questions ont été posées aux experts, articulées autour de quatre thématiques : les flux de véhicules, la position des bretelles, la tranchée couverte, l'aménagement futur du projet.

La stratégie de l'Office fédéral des routes (OFROU) pour la suppression des goulets d'étranglement grâce à l'augmentation de la capacité des axes actuels a été présentée aux participants. La création de la demi-jonction d'autoroute avant le tunnel de Vernier, raccordée au projet de Barreau de Montfleury pour desservir la ZIMEYSAVER, a été expliquée, ainsi que son intégration dans la stratégie globale de l'OFROU.

L'essentiel des participants convient qu'une solution routière est nécessaire, même s'ils sont pour une autre forme et soutiennent, en particulier, une solution enterrée pour le Barreau de Montfleury.

Discussions

Les participants s'accordent sur la nécessité d'organiser les flux de véhicules, flux qui seront en augmentation notamment avec le développement de la ZIMEYSAVER. Cependant, la solution présentée avec la maquette ne correspond pas à leurs attentes. Ces derniers demandent l'étude plus poussée d'une couverture du barreau au vu des nuisances engendrées (bruit, pollution, paysage, environnement...).

Trafic autoroutier

Le mandat de l'OFROU est de supprimer les goulets d'étranglement dans la région notamment en augmentant la capacité du réseau actuel.

La distribution du trafic autoroutier, avec et sans la création de la demi-jonction a été présentée. L'ajout de la demi-jonction permettra de réduire le nombre de véhicules passant par le tunnel de Vernier (les véhicules se rendant à la ZIMEYSAVER passent actuellement par cet itinéraire).

Par ailleurs, la réaffectation des bandes d'arrêtes d'urgence en voies d'insertion et de sortie, entre la nouvelle demi-jonction et l'actuelle jonction de Bernex, permettra une fluidification du trafic sur ce tronçon.

A plus long terme, les projets de suppression des goulets d'étranglement, dont les études du projet général sont en cours, permettront l'augmentation de la capacité de l'autoroute.

La solution technique correspondant à cet élargissement n'est pas encore arrêtée.

Cependant, selon les participants, les goulets d'étranglement ne seront pas réduits par ces aménagements. Les problèmes de circulation étant plus globaux, la saturation à la douane de Bardonnex a été notamment citée comme élément contraignant. Toujours dans ce thème de discussion, mais sortant du périmètre, le projet de traversée du lac a été mis en discussion autour de la table, mais cette infrastructure n'apparaît pas comme une solution pour les besoins de la zone.

Position des bretelles entrée/sortie

L'emplacement des bretelles est un sujet de discussion récurrent. Le positionnement de la voie de décélération a été questionnée, et l'option d'accoler les deux bretelles a été débattue. Selon les participants, cette solution permettrait à la fois de réduire l'impact sur le paysage, mais également de contenir le bruit grâce à l'utilisation de la pente naturelle.

Les motifs techniques de la disposition prévue des bretelles d'entrée et sortie ont été présentés aux participants. Ceux-ci concernent notamment la topographie particulière des lieux et les contraintes de géométrie des routes.

La voie d'accélération a également été largement évoquée.

De même que la présence du giratoire, qui, selon certains participants, n'a pas lieu d'être et pourrait même entraîner des ralentissements, des nuisances sonores supplémentaires, une dégradation plus importante du paysage. Un participant a soumis le croquis d'un croisement permettant de se passer de ce giratoire.

L'expert représentant du Canton annonce vouloir étudier cette proposition plus en détail.

En outre, à de nombreuses reprises, il a été question de définir la limite exacte entre les projets de demi-jonction et du Barreau de Montfleury., ainsi que les responsabilités (financières) de l'OFROU et du Canton.

Le projet étant amené à évoluer, il n'est pas facile d'arrêter un point précis sur la carte, mais l'OFROU conduit et finance le projet de demi-jonction ; le barreau de Montfleury étant de la responsabilité du canton et non de l'OFROU.

Tranchée couverte

Un débat animé s'est articulé autour de la question de la tranchée couverte. La limitation des nuisances a été un des points les plus marquants de cette discussion. Plusieurs craintes ont été énoncées à propos du bruit, de la faune, de la pollution, du paysage. Les participants ont voulu savoir sous quels critères et quels seuils sont évalués ces dernières.

Pour le Canton, il s'agit de questions de proportionnalités (dépassement de seuils / compensations) sur tous ces facteurs. Il faut aussi tenir compte du cadre légal qui est appliqué dans toute la Confédération.

La thématique de l'étude de différents tracés / solutions pour le barreau routier de Montfleury a aussi été prise à cœur autour de la table. Le sentiment que la solution est déjà fixée et sans marge de manœuvre a été mis en avant par certains participants.

Il a été rappelé que le projet n'est en rien terminé, et que certaines études sont encore à faire. Ce dernier point doit s'effectuer de façon à limiter les impacts sur l'environnement et le paysage tout en restant dans des coûts réalistes. Le projet d'une entrée et d'une sortie d'autoroute avant le tunnel de Vernier a été accepté, mais le reste est encore à ajuster. La solution présentée sur la maquette est la représentation d'une possibilité, non-définitive, et le projet est encore en cours d'étude.

La présence d'un couloir de faune (en majorité des grands cervidés) sur le tracé de la future demi-jonction a été évoqué. Ces animaux passent actuellement par les champs agricoles.

Les différentes étapes de projet intègrent un rapport d'impact sur l'environnement qui traite notamment le sujet de la faune (projet général et projet définitif). Dans le cadre des procédures d'approbation, les consultations menées (notamment des services cantonaux et fédéraux compétents en matière d'environnement), assurent que l'ensemble des éléments à prendre en compte concernant l'environnement soient traités. La mention, par un participant, de l'existence d'un couloir faunistique traversant la route du Canada en direction des vignes situées au-dessus du site de Givaudan SA a été prise en note pour vérification.

Dans l'une des discussions, il a été énoncé que certaines entreprises seraient prêtes à offrir les coûts de protections anti-bruit le long des nouveaux aménagements contre la possibilité d'installer des panneaux solaires.

Ce point est resté en suspens mais les représentants du canton ont invité ces entreprises à se manifester.

(Ré-)Aménagement futur du projet

Ce projet de demi-jonction prévu pour 2024 est très proche de la mise en application de projets fédéraux à plus grande échelle, 2035 ; comprenant notamment la création d'une troisième voie dans ce secteur. Les inquiétudes des participants se sont centrées sur l'après construction de ces bretelles et les futurs travaux théoriquement nécessaires en 2035. L'utilité d'un ouvrage éphémère de 11 ans (probablement moins avec les oppositions théoriques) a été questionné.

Comme indiqué dans la présentation initiale, la création de la demi-jonction, avec la réalisation du Barreau de Montfleury dont elle dépend, est un élément de la stratégie de l'OFROU en coordination avec le Canton. Elle constitue un élément de fluidification du trafic sur le tronçon entre les jonctions de Bernex et de Vernier, utile et anticipé par rapport aux projets d'augmentation de la capacité (projets de suppression des goulets d'étranglement).

Les planifications respectives et le phasage des études et procédures sont organisées de manière à permettre à la fois d'avancer sur le projet de demi-jonction et une coordination effective avec les projets de suppression des goulets d'étranglement.