

Poste 1 : Infrastructure

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 1, traitant de l'infrastructure barreau routier de Montfleury. Le poste comprenait un système de projection d'une maquette numérique 3D (BIM), manipulée par un technicien, 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

A ce poste, très peu de questions précises ont été posées aux experts. La maquette numérique 3D (« BIM ») a permis de montrer les points de vue depuis différents endroits précis. De nombreux participants ont demandé de voir la vue de leur maison en direction du barreau de Montfleury : quelle sera la vue depuis mon jardin ou ma fenêtre ? ... Dans la majorité, les retours ont été positifs de la part du public. De nombreux participants ont noté une très forte amélioration du projet par rapport à la première solution proposée, notamment grâce aux tranchées couvertes. Arrivés devant l'écran, les visiteurs ont eu besoin de quelques secondes d'adaptation et souvent d'un point de repère pour se situer dans la scène. La prise en main est ensuite très simple et les participants n'ont plus besoin de nouvelles indications et explications sur le modèle 3D. En plus de ces points de vue, certains sujets en lien avec le tronçon sud (route du Canada) ont été abordés avec les experts : la faune et la flore, les nouveaux itinéraires (bus, mobilité douce), l'évolution de la zone industrielle, les infrastructures routières et la nouvelle version du projet.

Discussions

Faune et flore

L'existence d'une forte concentration de faune (renards, sangliers, biches ...) dans le Bois Chébé a été rappelée par les participants, qui semblent satisfaits de trouver deux passages à faune au-dessus du barreau permettant de ne pas couper les flux d'animaux. Cependant, l'étroite largeur de cette traversée laisse des interrogations. L'expert a affirmé que des clôtures seraient posées en bordure de route afin de canaliser les flux de faunes vers ces passages.

La présence d'un cours d'eau présent en lisière de forêt a aussi été discuté. Les experts ont affirmé que ce dernier serait maintenu.

Une question sur le devenir de la qualité de l'air a été posée. En effet, cette dernière se serait déjà fortement dégradée avec les particules en suspension causées par la gravière. L'expert a indiqué qu'avec cette solution de tranchée couverte, les répercussions pour la faune et les habitants seront minimales.

Nouveaux itinéraires

La construction du barreau de Montfleury coupe l'accès à travers champs au Bois Chébé. La traversée par le passage n'étant pas conseillé pour éviter d'effrayer les animaux, depuis le quartier de Canada ou le centre de Vernier, il faudra maintenant, à pied, passer par le nouveau rond-point de la ZITUIL.

Ce nouveau rond-point en lien avec la nouvelle jonction autoroutière réduit grandement la distance d'accès à l'autoroute depuis les villas du Canada. **Une des personnes présentes a même été jusqu'à annoncer qu'il s'agissait presque d'un accès privatif pour rentrer chez elle.** Dans cette même thématique, plusieurs discussions entre participants ont cherché à optimiser leurs trajets en utilisant l'autoroute dans les deux sens (Lausanne ou France).

Le nouvel itinéraire du bus a été aussi discuté, ce trajet passera maintenant par le début du barreau de Montfleury puis, le bus prendra la sortie en extérieur vers le rond-point de la ZITUIL qu'il contournera pour de nouveau suivre son itinéraire actuel. Les jardins familiaux seront déplacés, l'accès actuel y étant difficile, l'expert a indiqué qu'ils seront replacés plus proche des habitations et qu'un bus allait être mis en place pour faciliter son accès.

La nouvelle voie de mobilité douce créé entre la route du Canada et le barreau a suscité de nombreux retours positifs. Il a été rappelé par l'expert la volonté de renforcer le réseau de mobilité douce en délestant la voirie d'une part importante du trafic routier : en effet, dès la mise en place du barreau de Montfleury, certaines routes passeront en sens unique ou seront limités aux accès des riverains.

D'autres discussions ont porté sur le flux de camions qui devront maintenant prendre le barreau, ou encore sur le devenir de la route de Peney qui devrait voir son flux journalier de véhicules fortement réduit.

Evolution de la ZITUIL

La proposition d'évolution de la ZITUIL qui était représentée sur la maquette numérique a suscité des débats. Cette dernière n'était cependant pas une version finale, mais plutôt un principe directeur pour le développement de la zone. Ces nouveaux bâtiments à forte densité d'emploi, permettant notamment de favoriser et développer les déplacements en transport en commun, seraient investis par des entreprises de services (domaine tertiaire), n'ayant pas besoin d'accès logistique (peu de poids lourds pour le transport à destination de la ZITUIL). **La hauteur des bâtiments a été discutée, 4 étages paraissant un peu haut.** Cependant, ces bâtiments pourront agir en tant que barrière supplémentaire contre les nuisances sonores.

Une comparaison entre l'état actuel et la nouvelle proposition du barreau a mis en évidence la disparition de la ZI actuelle. Selon l'expert, il s'agit bien de la volonté des autorités. **Par ailleurs, les participants ont aussi remarqué la disparition d'une petite partie du bois de Chébé constituée d'arbustes** (visible sur google maps). Cela sera malheureusement le cas, la nouvelle ZI empiètera sur cette partie, cependant, dans le but de compensation, de nombreux arbres seront ajoutés à la nouvelle zone industrielle.

Infrastructures et nouvelle proposition

Les participants ont tout de suite fait le lien entre la proposition de tranchée couverte, et celle qui se trouve actuellement à Meyrin du fait de leur ressemblance. Le

fonctionnement et l'utilisation de cette infrastructure ont été expliqués par l'expert. 2 tubes donnent accès à la tranchée couverte et une sortie centrale permet de se rendre en surface. Les temporalités du projet ont été abordées pendant les discussions autour de l'écran, la construction débutera en 2022 pour une mise en service en 2024. **Selon les visiteurs, 2 ans de chantier paraissent un peu court**, mais l'expert a rappelé que la construction de la tranchée présente à Meyrin n'a pas mis beaucoup plus de temps et que le retard a été causé par la présence d'alluvions dans la zone de construction.

La hauteur du talus avant de passer en souterrain n'a pas très bien été appréhendée par les participants, car paraissant plus petite que les 7m prévus dans le projet. Des précisions sur la quantité de travaux nécessaires à la création de la troisième voie sur le pont traversant le Rhône ont été demandées. Ces derniers sont minimes, il s'agit de l'utilisation de la voie d'arrêt d'urgence déjà existante, les modifications consistent donc à seulement changer le marquage sur l'autoroute. Par ailleurs, le prolongement de cette 3^{ème} voie le long de l'axe Lausanne/France et notamment dans le tunnel de Vernier sera fait à l'horizon 2030.

Enfin, un participant a demandé pourquoi ne pas allonger cette tranchée couverte d'une centaine de mètres supplémentaires. Les experts ont répondu qu'une des raisons principales est le coût de l'ouvrage, déjà fortement augmenté avec cette nouvelle solution.

Conclusion

Cette nouvelle proposition a dans l'ensemble très bien été reçue par les participants même si certains ont annoncé que les oppositions sur ce type de projet sont inévitables. De nombreux compliments ont été faits sur la qualité de la maquette et l'aide qu'elle procurait quant à la visualisation et la représentation de cette proposition. A noter tout de même le point de vue plus nuancé d'un des visiteurs, qui estime que Vernier devrait garder son caractère villageois et qu'il serait bien de ne pas trop accélérer son développement urbain.