

*Proposition présentée par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Christina Meissner, Anne Marie von Arx-Vernon, Delphine Bachmann, Geneviève Arnold, Olivier Cerutti, Guy Mettan, François Lance, Jean-Marc Guinchard, Jean-Charles Lathion, Jean-Luc Forni, Bertrand Buchs, Marie-Thérèse Engelberts*

*Date de dépôt : 3 novembre 2017*

## **Proposition de motion**

### **Vitrine de l'aéroport : des ponts plutôt qu'une impasse**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- la demande de renseignement (DR n°18 496) relative à la future vitrine économique de l'aéroport (VEA) couvrant une superficie de 50 000 m<sup>2</sup> ;
- la volonté exprimée dans le cadre projet d'agglomération de limiter sévèrement la consommation de sol rural et de profiter au maximum des infrastructures existantes et, dans le périmètre de l'aéroport, de traduire cette volonté en « jetant un pont au-dessus du réseau routier afin de gagner en surfaces de continuité urbaine et lier la zone aéroportuaire au centre-ville » ;
- que l'option actuellement retenue est de construire la vitrine (VEA) sur la ZD3 et la zone villas existant le long de l'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï (zone dite de Cointrin Ouest) ;
- que cette option impliquera l'achat des parcelles privées actuellement occupées par des villas ;
- que le coût d'acquisition du foncier au prix moyen actuel en zone de développement pour des villas (1800 F/m<sup>2</sup>) représente un investissement d'environ 90 millions de francs ;
- que la couverture de l'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï représenterait une surface d'environ 40 000 m<sup>2</sup> (environ 700 mètres linéaires) ;

- que la couverture de l'autoroute entre l'avenue Louis-Casaï et Palexpo représenterait une surface d'environ 90 000 m<sup>2</sup> (1400 mètres linéaires) ;
- que l'autoroute est entièrement en mains publiques ;
- que la Confédération a débloqué les financements nécessaires à la réalisation de la 3<sup>e</sup> voie autoroutière entre l'échangeur de Ferney et le tunnel de Vernier ;
- que cette couverture permettrait de résoudre le problème du bruit autoroutier dans ce secteur ;
- que le financement des mesures antibruit de la Confédération prévues à cet endroit pourrait être affecté à la couverture de l'autoroute ;
- que le canton de Fribourg, confronté à une problématique semblable a estimé les coûts d'une couverture autoroutière à environ 100 000 F le mètre linéaire (ml) ;
- qu'il est opportun de mener une réflexion sur un concept d'urbanisme et de mobilité intégrée ;
- que cette couverture permettrait de réaliser un projet de densification urbaine répondant à la philosophie voulue par la nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) ;
- que la couverture permettra également de nouvelles connexions en mobilité douce ainsi qu'une réorganisation des flux de circulation,

invite le Conseil d'Etat

- à développer, conjointement avec la Confédération, une vision à long terme du secteur compris entre l'échangeur de Ferney et le tunnel de Vernier prenant en compte les adaptations futures des voies de circulation dont la 3<sup>e</sup> voie autoroutière et ses jonctions avec le réseau de mobilité à cet endroit ;
- dans le cadre de cette vision, à étudier la faisabilité du point de vue technique et temporel de couvrir totalement ou partiellement l'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï et entre l'avenue Louis-Casaï et Palexpo, variante de couverture légère et variante permettant de construire des immeubles plus conséquents ;
- de déterminer la répartition du coût de cet ouvrage entre les différents acteurs impliqués (Confédération, canton, aéroport, CFF, communes,...) ;
- à rendre rapport au Grand Conseil.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

A la fin de l'année 2007, l'Etat s'engageait dans un vaste projet d'agglomération franco-valdo-genevoise rebaptisée depuis Grand Genève. L'étude des options d'aménagement était accompagnée d'un processus participatif décliné sous forme de tables rondes réunissant habitants, associations et collectivités publiques cantonales et communales.

Dès 2008, les PACA (périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération), au nombre de 11, ont pris forme grâce aux idées novatrices des équipes mandatées et des remarques judicieuses émises lors des tables rondes par les collectivités locales et la société civile. Ces PACA ont ensuite été fusionnés et regroupés en plans de synthèse.

Vers la fin 2010, ces travaux ont abouti à un rapport de recommandations, élaboré avec tous les acteurs du périmètre (élus et représentants de la société civile), servant de base à l'orientation ou à la révision des principaux outils d'urbanisme et d'aménagement du territoire de chaque collectivité. Ils ont permis d'identifier les mesures phares à mettre en œuvre en matière d'urbanisation, de mobilité, d'environnement et de paysage. Ces mesures ont été reprises dans le projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération signé en juin 2012 et dont le financement a été adopté par le Grand Conseil en octobre 2016.

Les images qui ressortaient des PACA étaient à la hauteur du postulat de départ : une agglomération compacte et verte ; les projections tenaient compte des remarques et propositions faites par les participants lors des tables rondes ; les usages étaient superposés pour limiter sévèrement la consommation de sol rural et profiter au maximum des infrastructures existantes.

Force est de constater six ans plus tard que la planification directrice actuelle s'est fortement éloignée des contours esquissés lors des PACA. Le développement de la façade sud de l'aéroport, future vitrine économique de l'aéroport (VEA) enregistrée à l'office des autorisations de construire sous la forme d'une demande de renseignement (DR n°18 496), est toujours d'actualité, cependant, il n'est plus question de couvrir complètement ou partiellement l'autoroute mais de construire uniquement en bordure sud de cette dernière.

Les premiers contours des futurs plans localisés de quartier présentés n'intègrent pas du tout le principe retenu de « jeter un pont au-dessus du réseau routier afin de gagner en surfaces de continuité urbaine et lier ponctuellement la zone aéroportuaire au centre-ville ». Alors même que le Collège des PACA identifiait cette continuité urbaine comme permettant de « dégager un potentiel de dynamique économique majeure séduisante à plus d'un titre, les acteurs de cette immense scène pouvant aussi y trouver leur compte », seul le concept de vitrine a été retenu, la couverture et même les « ponts jetés au-dessus de réseau routier » ont été abandonnés.

L'option retenue est de construire la vitrine (VEA) sur la ZD3 et la zone villas existant le long de l'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï (zone dite de Cointrin-Ouest) (PL 12137) et de l'autre côté de l'avenue Louis Casaï et Palexpo, entre les chemins des Sapins, Riant-Bosquet et Terroux) (zone dite de Cointrin-Est) (PL 12136).

Or, selon l'Etat (SABRA), la construction de la VEA protégera le quartier résidentiel actuel et futur du bruit de l'autoroute **mais** entraînera aussi de nouvelles nuisances sonores contre lesquelles des mesures constructives seront nécessaires ! A ce stade, on ne parle même pas du bruit aéroportuaire...

« Le projet VEA constitue un écran acoustique en faveur du quartier de villas situé derrière, notamment pour le bruit routier, très important à cet endroit. Les phénomènes de réflexions du bruit des avions dans le quartier situé derrière ne seront pas prépondérants mais, par contre, le gain sera un effet d'écran intéressant du point de vue acoustique contre le bruit routier.

Dans le futur, l'Etat prévoit de densifier la zone villas avec des immeubles. A ce moment, des réflexions entre les futurs immeubles et le quartier VEA pourront avoir lieu. Il s'agira alors d'apporter une attention particulière à cette question, qui peut se gérer par exemple avec une disposition adaptée des futurs bâtiments et/ou des choix architecturaux sur les façades. »

Compte tenu de ces contraintes, ne serait-il pas pertinent de considérer une couverture partielle ou totale de l'autoroute afin de gagner un espace considérable et une qualité de vie bienvenue pour les quartiers d'habitation prévus en façade sud de l'aéroport ?

Les projets de construction et de densification se répartissent tout le long de la bordure immédiate de l'autoroute entre le tunnel de Vernier et Palexpo (VEA, PL 12136 et 12137, le projet du quartier de l'Etang, future piscine olympique (PL 11706) sur le site de Pré-Bois). La Confédération a initié l'étude de la 3<sup>e</sup> voie autoroutière entre l'échangeur de Ferney et le tunnel

autoroutier de Vernier. Toutes les connexions entre l'autoroute et le réseau de mobilité devront être revues dans ce secteur compris entre l'échangeur de Ferney et le tunnel de Vernier. Le moment est donc opportun pour développer une vision à long terme intégrant urbanisme et mobilité.

Le terrain occupé par l'autoroute étant déjà en mains publiques, il n'y aurait pas de coût d'acquisition du foncier, reste le coût de la couverture de l'autoroute et des variantes selon le type d'infrastructures ou d'immeubles que l'on souhaite ériger dessus.

A la question du coût de cette couverture, question posée en 2016 (QUE 561), le Conseil d'Etat s'est référé au projet de couverture autoroutière dans le canton de Fribourg (A12 à Chamblieux, [https://fr.ch/ww/fr/pub/actualites.cfm?fuseaction\\_pre=Detail&NewsID=56696](https://fr.ch/ww/fr/pub/actualites.cfm?fuseaction_pre=Detail&NewsID=56696)).

« Deux variantes sont en cours d'étude : la première, d'une longueur de 600 mètres, est pour l'instant estimée à 63 millions de francs. Les coûts de la seconde, longue de 1000 mètres, se montent à 93,8 millions de francs. Dans le cadre de ses obligations légales d'assainissement du bruit autoroutier et pour contribuer à la densification des agglomérations découlant de la loi sur l'aménagement du territoire, l'OFROU affectera le montant de 33 millions de francs prévus dans ce secteur pour la construction de parois antibruit au projet de couverture autoroutière. Le canton devient le maître d'ouvrage du projet. La plus-value foncière réalisée grâce à la valorisation des terrains alentour permettra de financer le solde, selon un système encore à prévoir entre les partenaires publics et privés.

Meilleure solution pour résoudre la question de la protection contre le bruit dans ce secteur, la couverture de l'autoroute représente un défi stratégique pour le développement de l'agglomération et du canton de Fribourg. Elle permettra une densification urbaine, dans la philosophie voulue par la nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT). Seules des structures légères seront prévues directement sur la couverture, mais les terrains la jouxtant pourront être valorisés grâce à plusieurs types de constructions (commerces, bureaux, écoles, logements, etc.). La couverture permettra également de nouvelles connexions en mobilité douce ainsi qu'une réorganisation des flux de circulation. Elle se trouve dans un quartier bien desservi par les transports publics et à proximité de la future gare de Givisiez. »

« Ce projet fribourgeois présente un coût de l'ordre de 100 000 F par mètre linéaire, pour accueillir uniquement des structures légères sur la couverture de l'autoroute, et non de nouveaux immeubles.

Sur la base de ce ratio, 700 mètres linéaires représenteraient un investissement de 70 millions de francs et 2100 mètres linéaires représenteraient un investissement de 210 millions de francs.

Seule une étude technique poussée permettrait d'évaluer précisément le coût permettant de construire des immeubles au-dessus de la dalle de couverture de l'autoroute. »

Il conviendrait alors d'examiner les coûts respectifs d'une couverture permettant d'accueillir des structures légères et ceux d'une couverture permettant d'accueillir des immeubles plus conséquents. Il faudrait prendre en compte, comme à Fribourg, la valorisation des terrains et la contribution antibruit de la Confédération mais aussi les financements relatifs à la réalisation de la 3<sup>e</sup> voie autoroutière et les contributions financières des autres partenaires. Dans ces conditions, le coût de la couverture de l'autoroute devient intéressant par rapport au coût d'acquisition du foncier en ZD3 actuellement en zone villas et les négociations et temporalité y relatives.

Dans sa réponse à la QUE 561, le Conseil d'Etat précisait aussi que « Le projet VEA ne pourra être réalisé que si l'enfouissement de la ligne à haute tension se concrétise ».

Or le 13 octobre 2017, le parlement a été saisi du PL 12195, loi qui vise à assurer le financement de l'enfouissement de la ligne électrique aérienne à très haute tension (THT) appartenant à la société Swissgrid SA, dans le cadre du projet d'Axe stratégique réseau développé le long de la façade sud de l'aéroport. Pour un montant d'un peu plus que 16 millions de francs (part cantonale).

Cette étape indispensable à la réalisation de la VEA étant lancée, il conviendrait d'initier en parallèle l'étude technique et temporelle de la couverture totale ou partielle de l'autoroute pour réaliser la VEA.

Il serait en effet très regrettable de rater une possibilité de réaliser un développement véritablement ambitieux pour Genève, conçu en tenant compte du potentiel urbanistique et intégrant les enjeux de mobilité, respectueux de la volonté de réaliser une agglomération compacte et utilisant au mieux dans un endroit stratégique du canton, les mètres carrés limités de notre canton.

Pour toutes ces raisons, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver bon accueil à cette motion.

**Références**

- PL 12195
- QUE 561-A, VEA
- Plan guide Vernier Meyrin Aéroport Etat 29 septembre 2014
- Cahier n°70-6 / PACA Genève-Meyrin-St Genis / Rapport du 2<sup>e</sup> degré / version définitive du 18/02/2010