

Question présentée par la députée :

M^{me} Christina Meissner

Date de dépôt : 23 novembre 2016

Question écrite urgente

VEA : un enterrement pour la couverture ?

A la fin de l'année 2007, l'Etat s'engageait dans un vaste projet d'agglomération franco-valdo-genevois rebaptisé 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^e 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. Les connexions naturelles, de grands espaces verts et même des zones villas étaient préservés.

Force est de constater, six ans plus tard, que la planification directrice actuelle s'est fortement éloignée des contours esquissés lors des PACA. Ce constat est particulièrement flagrant pour le PACA Genève-Meyrin-Saint-Genis qui comprend la façade sud de l'aéroport.

La présentation du développement de la façade sud de l'aéroport faite par le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), le 25 avril 2016, a permis de constater que la future vitrine économique de l'aéroport (VEA) 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).

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 villa 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 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 ?

Dès lors, mes questions sont les suivantes :

- ***Quelle est la superficie (longueur et largeur) de la vitrine économique prévue en front d'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï ?***
- ***Quel est le coût d'acquisition des mètres carrés nécessaires à la réalisation de la vitrine économique prévue à cet endroit ?***
- ***A combien s'élèveront les surcoûts liés à l'isolation acoustique des immeubles du fait du bruit autoroutier ?***
- ***A combien s'élèveront les surcoûts liés à l'isolation acoustique des immeubles du fait du bruit autoroutier et du bruit des avions ?***
- ***Quel serait le coût de construction de la couverture partielle de l'autoroute (entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï) ou complète (de la route de Meyrin jusqu'à Palexpo, uniquement construction de la dalle permettant la construction d'immeubles dessus) ?***
- ***Comment entend-on traiter la « cohabitation » de la ligne à haute tension Alpiq avec la future VEA et quel serait le coût de son enfouissement à l'instar de ce qui a été réalisé pour permettre la réalisation de Palexpo au-dessus de l'autoroute ?***

Je remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.

Références :

- *Plan guide Vernier Meyrin Aéroport Etat 29 septembre 2014*
- *MZ 29'508 Meyrin Vernier en consultation pour préavis auprès de communes*
- *Cahier n°70-6 / PACA Genève-Meyrin-St Genis / Rapport du 2^e degré / version définitive du 18/02/2010*