

*Date de dépôt : 14 mai 2018*

## **Rapport**

**de la commission des travaux chargée d'étudier la proposition de motion de 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 : Vitrine de l'aéroport : des ponts plutôt qu'une impasse**

*Rapport de majorité de M. Serge Hiltpold (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Guy Mettan (page 17)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Serge Hiltpold**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des travaux s'est réunie à trois reprises afin d'étudier cette proposition de motion sous l'ineffable présidence de M. Guy Mettan. Elle a bénéficié de l'appui de M. Nicolas Huber (secrétaire scientifique au SGGC), et de M. Alan Rosset (responsable budget investissements au DF). Le procès-verbal a été tenu avec exactitude par M. Sébastien Pasche, que je remercie au nom de la commission.

#### **1. Séance du 9 janvier 2018 – Présentation de la motion**

M<sup>me</sup> Christina Meissner, première signataire, remercie la commission et explique que cette motion s'inscrit dans le contexte de la troisième voie autoroutière prévue, mais aussi d'une multitude de projets de constructions,

de modifications de zones, ainsi que le contexte de l'enterrement de la ligne à haute tension ; pour mémoire, il y avait déjà eu un enfouissement de ligne dans le cadre de l'extension de Palexpo. Elle souligne également que le bruit n'est pas seulement aéroportuaire mais aussi autoroutier. Elle évoque enfin l'exiguïté du territoire genevois qui oblige à densifier le plus possible. Ce texte demande donc de réfléchir et d'étudier les coûts et la faisabilité de cette **couverture** de l'autoroute, totale ou partielle, entre l'échangeur du Vengeron et le tunnel de Vernier. Pour information, dans le cadre des PACA, l'on envisageait aussi cette jetée de ponts, voire davantage, sur ce périmètre. Elle précise que les projets d'agglomération n'ont pas toujours trouvé grâce, mais que l'université par ailleurs a aussi fait des études pour réfléchir à cette couverture, de même que l'aéroport dans son projet « Vision ». Pour le moment, l'AIG ne s'est pas engagé seul dans ces travaux, sans doute pour des questions de coûts. Elle pense que le fait de pouvoir créer des parkings en utilisant la superficie de la couverture de l'aéroport pourrait être bienvenu. Elle relève qu'il y a actuellement un grand nombre de voitures parkées dans le quartier de l'Etang, mais que ce sera plus compliqué lors de sa reconstruction.

En complément, le canton de Fribourg envisage la couverture de l'A12, et ce projet a eu l'accord du Grand Conseil fribourgeois. Une convention a été signée avec la Confédération, laquelle participe au financement en utilisant l'indemnisation sur le bruit. Pour mémoire, M<sup>me</sup> Meissner avait posé en 2016 une question écrite urgente sur cette thématique au Conseil d'Etat et ce dernier lui avait fourni une réponse qui mentionnait ce projet fribourgeois. Elle précise qu'elle a réfléchi au projet par rapport aux informations données sur la question du nombre de mètres linéaires et sur les investissements, en se basant sur le projet de Fribourg et sur le prix du foncier à Genève. Elle relève que l'acquisition du foncier dans la zone villas qui se trouve dans le périmètre de la façade sud de l'aéroport représente un grand coût et que, en outre, chaque propriétaire a son propre projet de vie et donc que les acquisitions ne peuvent se faire que par à-coups. Par ailleurs, compte tenu de la notion de bruit, la VEA, si elle se trouve au-dessus de l'autoroute, permettrait de diminuer à la fois le bruit de la circulation et de faire du logement juste derrière dans de meilleures conditions, tout en préservant un peu de verdure à cet endroit. Par ailleurs, en tenant compte de la réalisation de la 3<sup>e</sup> voie autoroutière, elle pense qu'il y a des opportunités et donc de nombreux acteurs qui pourraient contribuer au financement de ce projet de couverture. Elle ajoute que cela offre des possibilités foncières considérables et elle invite le Conseil d'Etat à saisir cette opportunité, compte tenu du fait qu'il s'agit d'un périmètre qui est amené à changer et à se développer, puis à

présenter une étude de faisabilité, en envisageant une couverture totale ou partielle. Pour terminer, des structures plus légères, par exemple en bois comme cela s'est fait à Saint-Jean, permettraient aussi de réduire les coûts.

A la suite de cette présentation, les principales questions des différents commissaires peuvent être résumées ainsi :

- Quelle est l'ampleur du projet envisagé, tenant compte du fait que le projet de Fribourg s'étend sur 1,2 km, et faudrait-il étudier l'ensemble du secteur concerné ou seulement une partie de ce dernier ? (Réponse) M<sup>me</sup> Meissner pense que la première chose à faire est de chiffrer l'ensemble du projet. Il pourrait s'agir d'une couverture de 700 mètres linéaires (entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï), ceci pour un coût de 70 millions selon le projet fribourgeois, mais, si l'on prend 2100 mètres linéaires (route de Meyrin/Louis-Casaï-Palexpo), cela représenterait alors 210 millions de francs. Elle relève que le coût dépend aussi de ce que l'on veut mettre en place, mais qu'il convient de penser aussi à l'économie en termes d'acquisitions foncières et à l'opportunité des travaux pour la troisième voie autoroutière.
- Genève étant gérée par des lois, par types de zones, qu'est-ce que l'on créerait, dans ce projet, comme type de quartiers, de logements et dans quelles zones ? (Réponse) M<sup>me</sup> Meissner pense que ce secteur se prêterait mieux à du commercial et qu'on pourrait ensuite laisser le logement un peu plus loin, notamment compte tenu de l'enveloppe de bruit de l'aéroport.
- Lors de la rédaction de ce texte, quels contacts ont été pris avec l'AIG ou Palexpo ? (Réponse) L'AIG envisage la densification dans son projet « Vision », notamment des parkings et centres commerciaux. M<sup>me</sup> Meissner pense qu'il vaudrait la peine de reposer la question au nouveau directeur de l'AIG. Cela étant, la décision revient aux autorités, car c'est un espace en mains publiques. Elle relève que le fait que des autorités fédérales, cantonales et communales préparent le foncier permettrait aux promoteurs de s'intéresser à un éventuel partenariat.

## **2. Séance du 13 mars 2018 – Audition du DES et du DALE**

MM. Hendrik Opolka (DALE) et Patrick Baud-Lavigne présentent les grands enjeux qui serviront de base à la discussion.

*(A ce titre, je vous remercie de bien vouloir consulter la présentation en annexe.)*

M. Opolka rappelle être venu avec l'OCEN pour le projet Axe stratégique réseau (ASR) et il souligne que l'on voit ce projet sur le plan de sa présentation (p. 2). Il indique qu'il y a différents projets dans le secteur : un projet autoroutier qui démarre avec la jonction autoroutière du Grand-Saconnex, lequel est le premier jalon d'un élargissement de l'autoroute, pour ajouter une voie dans chaque sens ; le projet ASR qui a déjà été présenté ; des projets urbains d'importance qui portent soit sur du logement, soit sur de l'économique, soit sur les deux ; enfin, des perspectives d'agrandissement du terminal de l'aéroport. Il observe que la motion cible plutôt le secteur situé entre la route de Meyrin et Palexpo et fait référence au périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA), démarche qui a eu lieu en 2011 et pour laquelle il y a eu une réflexion assez large associant les communes et les associations et qui amenait des perspectives de développement. Il relève que l'on retrouvait d'une part l'idée de développer des activités économiques, car le secteur n'est pas propice pour faire du logement compte tenu des nuisances de l'autoroute et de l'aéroport, d'autre part le fait qu'il y a des enjeux pour les entreprises d'être visibles grâce à la proximité de l'aéroport et de l'autoroute. Il ajoute que cette orientation a donc été posée et il relève en outre que des accroches urbaines étaient indiquées et proposaient de relier l'aéroport à la ville au niveau de l'avenue Louis-Casaï, du terminal aéroportuaire et de Palexpo. Il souligne que, lorsque l'on zoome un peu plus, l'on arrive sur le périmètre de Meyrin et de Vernier ; il rappelle qu'il y a eu un certain nombre d'études qui ont précédé le grand projet aujourd'hui en cours et que l'un des candidats avait repris l'idée d'un élargissement du pont de l'Av. Louis-Casaï, en envisageant des constructions là-dessus. Il ajoute qu'il y avait aussi l'idée que le terminal de l'aéroport puisse franchir l'autoroute et enfin, une nouvelle idée : un franchissement plus conséquent de l'autoroute au niveau de l'immeuble ICC et de la passerelle Emile-Taddéoli. Il indique que l'on imaginait donc à l'époque à la fois un développement économique en bordure d'autoroute et l'on venait chercher de nouveaux potentiels par-dessus l'autoroute, sans avoir néanmoins l'ambition de tout recouvrir. Il évoque ensuite la vision de 2014 du grand projet Vernier Meyrin Aéroport avec un horizon à 2050. Il observe que, dans cette vision plus pragmatique, l'idée retenue était essentiellement un développement au niveau de l'aéroport et que l'on avait été un peu plus timoré sur le reste, car l'on ne savait pas comment faire ces franchissements, ni combien cela allait coûter. Il explique qu'un certain nombre de projets se sont développés, notamment le VEA, un projet dans le secteur de Pré-Bois, avec notamment le projet de piscine communale, puis des projets du côté du chemin du Jonc et au chemin Riant-Bosquet. Il précise qu'il s'agit en l'occurrence de demandes de renseignements, en somme des promoteurs qui

maîtrisent la totalité ou une partie des périmètres, qui ont déposé des dossiers pour expliquer ce qu'ils veulent faire et qui demandent ce que l'OU en pense. Il relève que la motion propose de décaler le projet VEA sur l'autoroute au lieu de longer cette dernière, afin de résoudre un certain nombre de problèmes. Il indique qu'ils sont un peu empruntés devant cette proposition, car ils pensent qu'il serait important de conforter la passerelle Emile-Taddéoli, peut-être de la doubler et, pourquoi pas, d'y mettre des constructions. Il estime que le fait de mettre tout le projet VEA sur l'autoroute est à ce stade un peu compliqué, d'autant plus que l'on a des acteurs privés qui ont déjà investi dans des études, avec la perspective de concrétiser ce projet autour de 2022-2025. Il ajoute qu'ils ont préparé un petit plan pour montrer que beaucoup de propriétaires ont déjà signé avec les promoteurs des demandes de renseignements et qu'énormément de parcelles ont déjà été rachetées par les promoteurs. Il souligne qu'ils comprennent les économies avancées par la motion, mais il observe que la **réalité opérationnelle** est autre et qu'il est difficile de dire aux promoteurs que l'on ne va rien faire avant 2030. Il souligne que l'OU entend donc aller plus loin pour évaluer le potentiel de couverture de l'autoroute, soit pour des espaces publics, soit pour de la mobilité, soit pour des espaces urbains, sur le secteur large situé entre le tunnel de Vernier et le Grand-Saconnex. Il explique que l'idée est donc d'être assez précis au niveau du génie civil, afin qu'un ingénieur puisse se connecter avec les projets d'élargissement de l'autoroute qui ont quand même passablement avancé. Il ajoute que, au niveau de l'urbanisme, s'il faut franchir l'autoroute à certains endroits, il conviendra d'étudier où cela est pertinent, quels sont les critères financiers et les horizons de réalisation potentiels. Il affirme qu'ils sont donc d'accord d'étudier cette motion, mais qu'ils ne veulent néanmoins pas arrêter, pendant plusieurs années, des projets qui sont déjà engagés. Il précise néanmoins qu'ils sont conscients qu'ils doivent faire attention à ce que les projets d'aujourd'hui soient compatibles avec les projets qui seront intéressants demain ; il observe enfin que l'on se trouve donc dans une double temporalité.

Un commissaire demande des précisions par rapport à l'exposé des motifs de la motion qui stipule : « 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 ».

M. Opolka indique que la conclusion du projet PACA était qu'il fallait aller en premier lieu au niveau de l'avenue Louis Casaï et de l'aéroport. Il relève qu'il y a eu ensuite la motion sur la passerelle Emile-Taddéoli, hors PACA, puis le site de la vitrine économique. Il explique que, aujourd'hui, ils respectent donc toujours l'intention de départ disant que l'on construit des immeubles sur ce tronçon, mais qu'ils ont par contre un peu perdu l'idée d'aller franchir l'autoroute au niveau de l'avenue Louis-Casaï, puis de faire quelque chose avec la passerelle Taddeoli. Il observe qu'il ne faut pas que leurs premières urbanisations soient un problème majeur pour des réalisations qui pourraient se faire ultérieurement.

Un commissaire relève l'agrandissement dans la zone de Palexpo, avec la construction de deux hôtels et se demande si l'on ne pourrait pas prolonger la couverture autoroutière justement au niveau de Palexpo pour une éventuelle extension ? M. Baud-Lavigne lui répond que le principal investissement de l'aéroport se fait sur l'aile **Est**, puis sur le terminal qu'ils doivent refaire, puisque ce dernier était initialement prévu pour accueillir entre 6 et 8 millions de passagers et que l'on est aujourd'hui à 17 millions. Il précise en outre qu'il y a aussi la question de l'aile **Ouest**, où il y a actuellement le T2 qui est une infrastructure vieille et peu accueillante. Il ajoute que se posera aussi la question de l'aménagement de la partie Nord et il observe enfin que l'on a en outre la question de l'élargissement de l'autoroute de contournement et l'éventuelle utilisation par l'aéroport de la surface disponible devant l'aéroport. Il évoque un ancien projet de couverture de l'autoroute (Cointrin Vision), mais précise que la question d'une couverture de l'autoroute aujourd'hui ne se pose plus, compte tenu des besoins de l'aéroport qui ont été identifiés.

S'agissant plus spécifiquement de l'éventuelle extension de Palexpo, la plus importante manifestation étant le Salon de l'auto, celui-ci sera sans doute appelé à muter d'ici aux années à venir. Il est relevé que les constructeurs ont tendance à se retirer des salons et que le concept même de salon est amené à évoluer. Il est donc encore trop tôt pour faire une évaluation fine des besoins.

Une commissaire se demande si dans le cadre de l'étude qu'ils vont mener, ils vont arriver à aborder la question des coûts et de leur répartition, comme le mentionne la motion. De plus, est-ce que le DSE a beaucoup de demandes pour des lieux d'activités, étant donné les projets déjà en cours dans la région ? M. Opolka indique qu'ils vont aborder les questions de coûts par rapport aux différentes variantes, mais qu'il va être difficile d'aborder les coûts selon une répartition précise. M. Baud-Lavigne ajoute que des groupes de travail se sont mis en place entre le DSE et le DALE sur ce thème et que

l'idée est de voir la valorisation possible de cet espace. La situation particulière de proximité avec l'aéroport fait qu'il s'agit d'une situation différenciée de celle des bureaux vides que l'on peut retrouver par exemple au centre-ville. Afin de mettre à jour les valorisations foncières qui toucheront l'ensemble du périmètre, quatre ateliers seront mis sur pied pour assurer un suivi et un développement.

### 3. Séance du 20 mars 2018 – Vote final

Les auditions étant terminées, il est procédé aux déclarations des groupes, résumées ainsi ci-dessous :

- Le groupe socialiste observe que cette motion parle de couvrir « partiellement » les voies d'autoroute et estime que le terme « partiellement » est intéressant. Il y a en effet peut-être des chantiers à imaginer, en termes d'agrandissement, de passages en surface sur ces voies, dans une zone très densifiée. Dès le moment où la Confédération aura des emmurements et des passages à construire pour réaliser la 3<sup>e</sup> voie de l'autoroute, il serait souhaitable que les espaces qui seront bâtis à ce moment-là puissent à certains endroits supporter potentiellement une charge supplémentaire. C'est donc plus pour prévoir l'avenir et inciter le département à étudier ces possibilités que le groupe soutiendra la motion.
- Les groupes des Verts et du PDC appuient également cette motion.
- Le PLR indique que la collaboration avec l'OFROU est capitale pour tous les dossiers, et plus particulièrement dans les développements autour de l'aéroport, mais il relève qu'elle existe déjà et que cela fonctionne bien entre les différents acteurs publics parapublics et privés. Le secteur est déjà au cœur des préoccupations, notamment avec le projet de la route des Nations, de la mise en terre de la ligne électrique de haute tension et de l'aile Est de l'aéroport.

Il estime que le fait de demander un rapport supplémentaire pour l'étude d'une couverture de l'autoroute est inutile et qu'il ne sert à rien de charger le travail des pouvoirs publics, étant donné que des ateliers sont mis en place entre le DSE et le DALE pour établir la transition du secteur concerné. Le PLR se prononcera donc contre la motion en vous invitant à étudier l'annexe au présent rapport.

Le président soumet au vote la M 2430 :

Pour : 5 (3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Contre : 6 (4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : 4 (1 EAG, 3 MCG)

[La motion 2430 est refusée.]

Mesdames et Messieurs les députés,

Au vu de ces explications, la majorité de la commission des travaux vous recommande de refuser cette motion et recommande la catégorie de débat II (30').

## **Proposition de motion (2430-A)**

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

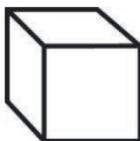
Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- 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.



# Motion 2430

"Vitrine de l'aéroport, des ponts plutôt qu'une impasse"

**Audition DALE, commission des travaux**

13 mars 2018

*Hendrik Opolka, office de l'urbanisme  
Chef de projet, grand projet Vernier Meyrin Aéroport*



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie  
Office de l'urbanisme

Motion 2430/Commission des travaux/13.03.18 - Page 1

## SITUATION

Des projets d'infrastructures (OFROU, ASR) et de développement urbain

**Pré-Bois**  
PLQ : 2020

**VEA**  
PLQ : fin 2019

**Potentielle extension  
terminal aéroport**  
> 2030

**Susette**  
MZ : 2019  
PLQ : 2020



**PLQ Etang**  
DD déivrées ou en  
cours d'instruction

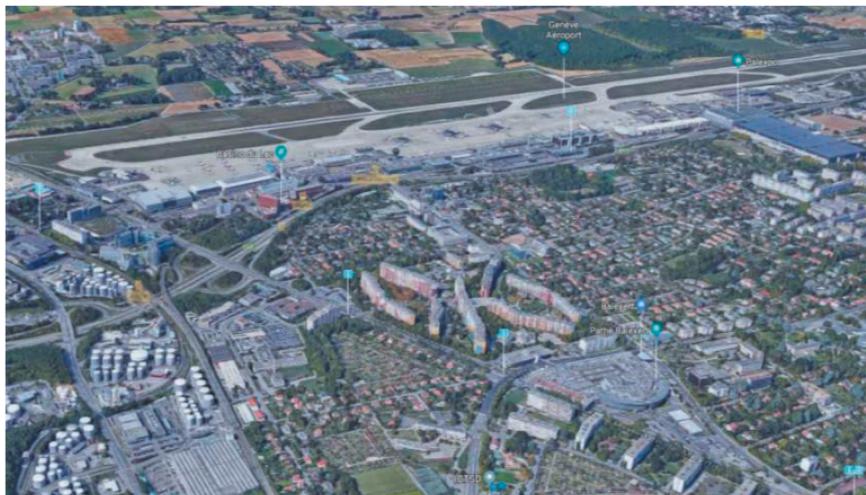
**MZ Cointrin Ouest + PLQ**  
MZ : 2018  
1<sup>er</sup> PLQ : dès 2020

**MZ Cointrin Est + PLQs**  
MZ : 2018  
1<sup>er</sup> PLQs : dès 2020

**Pré du Stand**  
MZ : 2018  
PLQ : 2019-2020

## SITUATION

Secteur compris entre route de Meyrin, avenue Casai, Palexpo



Source : google map

Motion 2430/Commission des travaux/13.03.18- Page 3

## PERIMETRE D'AMENAGEMENT COORDONNE D'AGGLOMERATION (PACA), 2011

Cahier n° 81-1



> les accroches urbaines de l'aéroport.

Sur la façade sud de l'aéroport, trois connexions de nature différentes sont lancées par-dessus l'autoroute pour rattacher le Cercle de l'Innovation au cœur de l'agglomération : le boulevard sur l'axe Louis-Casai en direction de la ville, le mail devant le terminal 1 de l'aéroport qui prolonge la pénétrante de verdure en direction de Cornavin, et enfin, le parc, l'esplanade et la passerelle de Palexpo. Ces espaces publics suppriment la barrière autoroutière, donnent de l'impulsion à la transformation des tissus riverains de villas et constituent des lieux d'accueil pour les activités et entreprises qui cherchent le voisinage immédiat de l'aéroport (vitrine).

Motion 2430/Commission des travaux/13.03.18- Page 4

## MANDAT D'ETUDE PARALLELE, PSD "tête GVA – Casai – Aéroport", 2012

Idées :

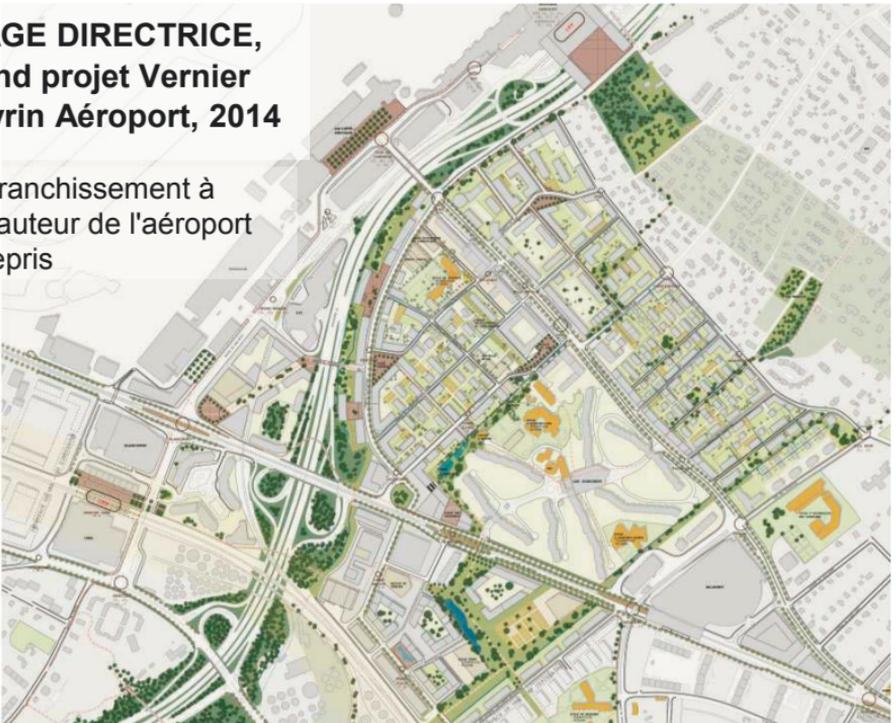
- Franchissements aéroport et Casai
- Franchissement à hauteur de la passerelle Taddéoli



Motion 2430/Commission des travaux/13.03.18- Page 5

## IMAGE DIRECTRICE, grand projet Vernier Meyrin Aéroport, 2014

- Franchissement à hauteur de l'aéroport repris

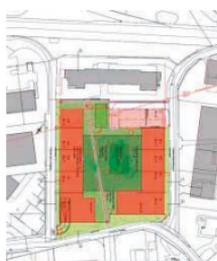


## SITUATION ACTUELLE

- ❑ Pré-Bois : DR en cours



- ❑ Secteur Jonc / Riant-Bosquet : trois DR en cours



Motion 2430/Commission des travaux/13.03.18- Page 7

## SITUATION ACTUELLE

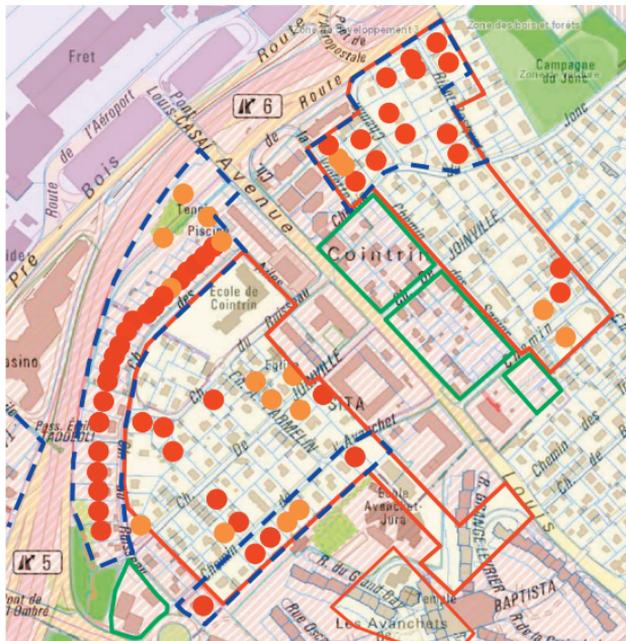
- ❑ Vitrine économique de l'aéroport : DR en cours



## Dynamiques en cours sur le territoire

NB : état début 2018  
d'après les informations  
connues de notre part en  
fonction des derniers  
échanges avec les acteurs

-  Périmètres MZ Cointrin
-  PLQ en force
-  Propriété promoteurs, promesse de vente ou mandat des propriétaires
-  Contacts propriétaires – promoteurs et/ou Office de l'urbanisme
-  Périmètres DR déposées ou PLQ en cours



## SUITES

- Lancement par l'OU d'une étude d'évaluation des potentiels de couverture de l'autoroute (secteur tunnel de Vernier – Grand-Saconnex) :
  - Critères génie civil
  - Critères mobilité (projets OFROU notamment)
  - Critères urbanistiques
  - Critères financiers (en lien avec les structures nécessaires à des éventuelles constructions sur couverture)
  - Horizons de réalisation potentiels (post 2030 probablement).
- Calendrier prévisionnel :
  - Du 1<sup>er</sup> semestre 2018 au 1<sup>er</sup> semestre 2019.
- Préoccupations OU :
  - Ne pas figer les projets en cours, qui ont une réalité foncière et économique...
  - ... tout en travaillant à plus long terme sur les possibilités de couverture de l'autoroute, là où elles apparaîtront pertinentes.

## Merci de votre attention

[www.ge.ch/dossier/nouveaux-quartiers](http://www.ge.ch/dossier/nouveaux-quartiers)  
• vernier-meyrin-aeroport

Hendrik Opolka  
t. 022 546 00 06  
[hendrik.opolka@etat.ge.ch](mailto:hendrik.opolka@etat.ge.ch)



Département  
Nom du service ou office

*Date de dépôt : 30 avril 2018*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Guy Mettan**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Cette motion s'inscrit dans le contexte de la troisième voie autoroutière prévue mais aussi d'une multitude de projets de constructions, de modifications de zones, ainsi que dans le contexte de l'enterrement de la ligne à haute tension voté par le Grand Conseil en mars dernier. Il y avait déjà eu un enfouissement de ligne dans le cadre de l'extension de Palexpo.

Deuxièmement, le bruit est aussi autoroutier et pas seulement aéroportuaire. Par ailleurs, l'exiguïté du territoire genevois oblige à densifier le plus possible. Il s'agit donc de réfléchir et d'étudier les coûts et la faisabilité de cette couverture de l'autoroute, totale ou partielle, entre l'échangeur du Vengeron et le tunnel de Vernier. Dans le cadre des PACA, on envisageait aussi cette jetée de ponts, voire davantage, sur ce périmètre. Les projets d'agglomération n'ont pas toujours trouvé grâce, mais l'université a par ailleurs aussi fait des études pour réfléchir à cette couverture, de même que l'aéroport dans son projet « Vision ».

Pour le moment, l'AIG ne s'est pas engagé seul dans ces travaux, sans doute pour des questions de coûts. Le fait de pouvoir faire des parkings en utilisant la superficie de la couverture de l'aéroport pourrait être quelque chose de bienvenu, d'autant plus que les parkings sont et resteront, selon l'auteur de la motion, un vrai problème. Il y a actuellement un grand nombre de voitures parkées dans le quartier de l'Etang, mais ce sera plus compliqué le jour où ce quartier sera reconstruit.

On notera que Fribourg envisage la couverture de l'A12, projet a eu l'accord du Grand Conseil fribourgeois, et qu'une convention a été signée avec la Confédération, laquelle participe au financement en utilisant l'indemnisation sur le bruit. Ce projet est en train d'avancer et peut servir de référence en matière de coûts.

Si l'on installe cette vitrine au-dessus de l'autoroute, cela permettrait de diminuer à la fois le bruit de la circulation et de faire du logement juste

derrière dans de meilleures conditions, tout en préservant un peu de verdure à cet endroit. Par ailleurs, en tenant compte de la réalisation de la 3<sup>e</sup> voie autoroutière, l'auteure de la motion pense qu'il y a des opportunités et donc de nombreux acteurs qui pourraient contribuer au financement de ce projet de couverture. Cela offre des possibilités foncières considérables. Le Conseil d'Etat devrait saisir cette opportunité, compte tenu du fait qu'il s'agit d'un périmètre qui est amené à changer et à se développer, puis à présenter une étude de faisabilité, en envisageant une couverture totale ou partielle, sans négliger des structures plus légères, par exemple en bois comme cela s'est fait à Saint-Jean, qui permettraient aussi de réduire les coûts.

\*

Mais examinons les choses plus en détail.

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.

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 aujourd'hui 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) enregistré 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 existantes 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 réflexion 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 dans le périmètre de la 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).

« 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 de 16 millions de francs (part cantonale). Ce projet de loi a été voté sans opposition en mars dernier.

Cette étape indispensable à la réalisation de la VEA étant en voie de réalisation, 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.