

Date de dépôt : 6 avril 2020

Rapport

de la commission d'aménagement du canton chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Meyrin (création d'une zone affectée à de l'équipement public située entre les chemins de Maisonnex et de Bel-Horizon, au lieu-dit « Maisonnex-Dessus »)

Rapport de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission d'aménagement du canton s'est réunie le 22 janvier et les 5 et 19 février 2020, sous la présidence de M^{me} Beatriz de Candolle, pour étudier le projet de loi 12616 renvoyé à la commission d'aménagement du canton le 12 décembre 2019 par le Grand Conseil.

Ont assisté à cette séance : MM. Sylvain Ferretti, directeur général de l'office de l'urbanisme, Jean-Charles Pauli, secrétaire adjoint au service juridique de l'office de l'urbanisme, et Jérôme Savary, secrétaire général adjoint, département du territoire (DT) ; qu'ils soient remerciés pour leur soutien attentif au suivi des travaux de la commission. Que M^{me} Garance Sallin, qui a assuré la rédaction du procès-verbal de ces séances, soit également remerciée pour sa précieuse collaboration.

1. Présentation du projet de loi : audition de M. Mikaël Meyer, chef de projet, direction du développement urbain, secteur Rhône-Aéroport, office de l'urbanisme (OU), département du territoire (DT), et de M. Patrick Geeraert, CERN

M. Meyer rappelle que le projet se situe sur la commune de Meyrin, proche de la frontière franco-suisse. Le périmètre de la modification de zone (MZ) (cf. *Annexe 1 : CERN – Situation du périmètre*) correspond à l'actuel

parking, en bordure de la zone agricole. La zone à déclasser est agricole, mais sans surface d'assolement (SDA) (cf. *Annexe 2 : Zones d'affectation actuelles*). Les zones voisines sont soit en zone 3, soit en zone de développement 3. Dans la mise à jour du plan directeur cantonal (PDCn) adoptée en avril 2019, ce secteur est dévolu aux organisations internationales, ici au CERN, pour un équipement public « culturel ». Quant à la situation foncière du secteur, les parcelles (cf. *Annexe 3 : Propriétés des collectivités publiques*) appartiennent aux collectivités publiques, soit à la Confédération, à l'Etat et à la Ville de Meyrin. Autour de ce périmètre, on trouve l'Esplanade des Particules, l'arrêt du tram 18 et le bâtiment d'accueil des visiteurs.

Les objectifs du projet de loi visent à concrétiser la volonté du CERN de réaliser un nouveau centre éducatif et d'accueil et de répondre aux 300 000 demandes de visite annuelles. Il s'agit aussi d'offrir des espaces pour des activités interactives et d'immersion, des expériences de physique sous forme de travaux pratiques, des expositions temporaires et un auditorium d'une capacité de 900 places.

Quant à l'historique du secteur, une demande de renseignement (DR) n° 18221 est déposée en novembre 2009 par le CERN. Elle vise à réaliser un hôtel et un bâtiment d'accueil. Acceptée, elle est finalement abandonnée. En mai 2011, un concours international sur le secteur « route de Meyrin – CERN » est lancé ; il s'agit de la mesure 33-6 du projet d'agglomération, avec l'objectif principal de créer une place emblématique pour le CERN, qui a abouti à l'Esplanade des Particules, aujourd'hui réalisée. En avril 2013, le CERN obtient une autorisation de construire provisoire d'une durée de cinq ans pour réaliser un parking, sis actuellement sur la parcelle n° 13449, qui est inauguré en avril 2014. Enfin, en novembre 2018, le CERN informe le DT de sa volonté de réaliser le Portail de la science en lieu et place du parking provisoire.

Ce site comprend quelques contraintes pour répondre à l'ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI) et à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Concernant la première liée à l'ORNI, la carte (cf. *Annexe 4 : Protection contre les rayonnements non ionisants*) indique le périmètre de la MZ, le périmètre d'implantation des futurs pavillons, et, sur la droite, une ligne à haute tension. Le traitillé de gauche représente la limite de rayonnement par rapport aux rayons ORNI (1 μ T). Il faut respecter une distance de 68,5 mètres. Dans cette distance, on ne doit pas prévoir de locaux à usage sensible (LUS), c'est-à-dire des postes de travail permanents. Dans le présent projet, il n'y a aucun LUS, car le bâtiment qui se trouve en partie dans cette distance est l'auditorium.

Concernant la seconde contrainte, au niveau de l'OPAM (cf. *Annexe 5 : Protection contre les accidents majeurs sur la route de Meyrin*), le projet se situe au bord d'une route de transit. Il y a une distance de 100 mètres de part et d'autre de la route de Meyrin qui correspond à un périmètre de consultation OPAM. Cela implique plusieurs mesures prévues dans l'ensemble du projet : éloigner le plus possible l'auditorium de la route de Meyrin, pas de vitrage sur les bâtiments directement voisins de la route de Meyrin, une résistance au feu de 60 minutes et des plots en acier disposés le long de la route de Meyrin pour éviter qu'un poids lourd sorte de la chaussée et percute un pavillon. Le projet de loi prévoit en son art. 4¹ une pesée des intérêts à effectuer pour permettre de considérer la réalisation d'un équipement comme d'intérêt public dans les limites du droit fédéral. Enfin, en ce qui concerne le planning, il est rappelé que le projet a été initié en janvier 2019 ; l'enquête publique s'est déroulée pendant le mois de juin 2019 et la commune de Meyrin a émis un préavis favorable à la MZ le 17 septembre 2019².

¹ *Art. 4 Coordination avec la protection contre les accidents majeurs* La réalisation d'équipements peut être considérée comme un intérêt public prépondérant à privilégier dans les limites du droit fédéral en cas de pesée des intérêts à effectuer en application des dispositions pertinentes de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 22 juin 1979.

² Avec les réserves suivantes :

1. Considérant, d'une part, les enjeux actuels sur la zone agricole et dans l'espace rural de manière générale (pression de la frange bâtie, qualité des sols, biodiversité, pression sur les continuums biologiques, etc.), d'autre part, les enjeux de congestion et de pollution liés à la mobilité dans un territoire transfrontalier en plein essor, il est impératif que le schéma directeur dont le périmètre transfrontalier du CERN fait actuellement l'objet, prenne en considération ces enjeux et apporte des solutions cohérentes visant un développement des infrastructures « vers l'intérieur ». Cela présuppose :

a. la nécessité de rationaliser de manière conséquente les surfaces de stationnement à l'intérieur du périmètre du CERN et d'accompagner cette rationalisation par un transfert modal durable pour les employés et visiteurs (amélioration de l'offre TC, MD, co-voiturage, etc.),

b. la nécessité d'anticiper les futures infrastructures et de les placer judicieusement dans le périmètre déjà bâti, en réduisant au maximum l'emprise et les contraintes sur la zone agricole.

2. Considérant le nombre de visiteurs du CERN pouvant s'élever à plus de 300 000 par an, soit une augmentation de l'ordre de 100 000 visiteurs, et compte tenu du nouveau programme éducatif prévu dans le projet du « Portail de la science » (visant un public scolaire jeune dès 5 ans et les familles), il est impératif d'accompagner cette demande de mobilité par l'amélioration de l'offre en

M. Geeraert rappelle pour sa part qu'il y a en effet chaque année plus de visiteurs du monde entier et de nombreuses demandes de visite, environ 300 000 par an, alors qu'en 2018, le CERN n'a pu accueillir que 135 000 visiteurs et 150 000 en 2019. Plus de 60% des visites sont celles des étudiants d'écoles supérieures et 80% des visiteurs résident à plus de 700 km du CERN. Ces chiffres sont un signe clair du grand intérêt public pour la science, la recherche et la technologie, tout comme pour le rôle clé que joue le CERN, en inspirant en particulier les jeunes générations. Ce dernier entend profiter de cet engouement pour créer des vocations et encourager les jeunes à entreprendre des études de STEM (*Science, Technologie, Ingénierie, Mathématiques*). En Europe, moins de 20% des jeunes font ce genre d'études, ce qui n'est pas suffisant pour les défis de la société. Réaliser un centre éducatif au CERN a beaucoup plus d'impact que d'en créer un qui en serait complètement détaché. Il permettrait ainsi d'étendre et de diversifier le portefeuille du CERN en termes d'éducation et de vulgarisation de la science. Le Portail de la science permettra de s'ouvrir à tous les âges et de cibler les enfants dès l'école primaire, et non plus seulement les plus de 16 ans comme aujourd'hui. Ce projet sera réalisé en étroite collaboration avec les instituts de recherche et d'éducation dans la région, notamment l'Université de Genève et l'EPFL ; des liens seront également établis avec d'autres centres de formation et musées de sciences, en particulier dans les pays membres. Les objectifs sont clairement de montrer l'intérêt et l'impact de la recherche fondamentale, le rôle du CERN en tant que moteur de la technologie, ses bénéfices sociétaux et son impact dans la vie de tous les jours, ainsi que son rôle de collaboration scientifique et pacifique entre les peuples du monde. Ce centre sera donc une source d'inspiration pour les jeunes. Il fera partie de la Genève internationale, renforçant les liens avec les autres organisations autour de thèmes d'intérêt commun, comme les objectifs de développement durable.

Quant au projet en soi (cf. *Annexe 6 : Projet*), il y a l'amphithéâtre de 900 personnes au nord, puis un bâtiment avec une réception, un restaurant et des laboratoires que les écoles viendraient visiter. Il y a ensuite deux tubes et le troisième pavillon qui seront les zones dans lesquelles il y aura les

transports publics : augmentation de la cadence du tram 18, prolongement des liaisons transfrontalières jusqu'à Blandonnet, prolongement du BHNS Genève-Vernier-Zimeysa jusqu'au CERN, etc. Cet enjeu a été à plusieurs reprises soulevé par la commune et les associations en lien avec la livraison du quartier des Vergers et l'augmentation des usagers dans le village et la zone d'activités notamment. Une résolution du Conseil municipal, adoptée dans sa séance du 30 avril 2019, témoigne de cette préoccupation.

expositions permanentes. Le tout est relié par une passerelle. Dans le Globe, il y aurait au rez-de-chaussée les expositions temporaires et à l'étage le point de départ des visites guidées. Il est prévu de planter 450 arbres ; le bâtiment sera neutre en carbone. Des panneaux solaires sur les trois pavillons rectangulaires vont produire à peu près deux fois la consommation en électricité. Dans l'amphithéâtre, il peut y avoir des conférences, des shows scientifiques, des débats, mais aussi des activités culturelles, des visites virtuelles, des projections d'événements en direct. Cet amphithéâtre a une partie plane avec des sièges sur roulettes, et une partie de gradins rétractables. L'espace est donc complètement modulable. La zone des laboratoires au-dessus de la réception peut être divisée en deux. Un des deux tubes explique les activités CERN et le deuxième parle de l'univers (d'un côté le Big Bang et de l'autre le futur). Le coût est estimé à 79 millions : 65 millions pour le design et la construction, 14 millions pour le contenu. Le projet sera complètement financé par des dons. Aujourd'hui, 68,5 millions, soit déjà 90% du coût de la construction, ont été récoltés. Quant au calendrier, le CERN espère obtenir le permis de construire au mois d'avril, où seront lancés également les appels d'offres (scénographes et expositions). Les attributions de contrats pourraient avoir lieu en septembre et la construction de septembre 2020 à septembre 2022, pour une ouverture au public fin 2022.

Questions des député-e-s

Un député relève que le Conseil municipal de Meyrin a assorti son vote de conditions relatives à la mobilité et au stationnement ; il souhaiterait en savoir plus. Il constate également que la parcelle fait 14 604 m² et que le parking est toujours plein ; il se demande où vont aller toutes ces voitures quand celui-ci aura disparu. En effet, ce ne serait pas satisfaisant si, dans quelques mois ou quelques années, il fallait envisager de déclasser pour remettre un parking.

M. Meyer fait remarquer que le préavis favorable de la commune a été voté à l'unanimité des présents. Deux réserves accompagnent ce préavis. La première concerne l'accessibilité : le site est très bien desservi par les transports publics, le tram 18 arrivant directement sur le site du CERN. Il y a de plus un travail en cours sur le développement de l'offre en transports publics via un THNS. La France y travaille aussi. Le parking actuel est provisoire et un parking sera réalisé dans cadre du projet. Il se situera en zone 3, derrière le Globe. La parcelle est déjà en zone à bâtir.

Un député estime quant à lui que c'est une bonne nouvelle que le parking soit supprimé, mais il se demande si les moyens en transports publics qui

vont être développés seront suffisants pour faire face aux demandes des visiteurs.

M. Geeraert souligne que le parking provisoire compte environ 400 places, dont 100 sont un P+R. Des solutions sont explorées, dont un grand P+R qui va être créé du côté de Saint-Genis. A peu près 100 voitures sont celles du Mobility Center (navettes du CERN) qui va être déplacé de l'autre côté de la route. Les 200 voitures qui restent sont aujourd'hui principalement celles des gens du CERN, pas celles des visiteurs. Ces voitures-là iront à l'intérieur du site du CERN. Le parking qui sera construit sera uniquement destiné aux visiteurs. Il y aura 240 places, ce qui sera suffisant. Le parking sera payant pour s'assurer que les collaborateurs du CERN ne l'utilisent pas. Il s'agira d'un parking sur alvéoles.

Ce même député remarque qu'un grand nombre de parcelles appartiennent à la Confédération. M. Meyer explique que la Confédération a acquis un certain nombre de terrains sur ce secteur. Tous couvrent exactement le tracé de l'accélérateur du CERN. La Confédération a en effet mis ses terrains à la disposition du CERN pour qu'il puisse réaliser l'accélérateur. Concernant leur acquisition, M. Meyer suppose qu'elle les a achetés.

Enfin, ce député revient sur la question des SDA et demande si le périmètre de la MZ a été inscrit en SDA par le passé ou non. M. Meyer précise que le seul endroit qui n'est pas inscrit en SDA est celui qui est à l'intérieur du périmètre de la MZ. Les terrains de la Confédération sont tous en SDA.

Une députée demande comment le projet répond aux recommandations émises lors de la mise à jour du PDCn. En effet, ce volet a fait l'objet d'une discussion importante au sein de la commission d'aménagement du canton, notamment quant à la question du stationnement. M. Meyer confirme qu'aucune place de stationnement ne sera créée en zone agricole ; toutes les places le seront dans le site clôturé du CERN ou derrière le Globe.

Un député relève que dans l'exposé des motifs, un projet appelé « Porte de France » est prévu. Il demande ce qui se passerait si ce projet n'aboutissait pas et il s'interroge également sur les chiffres quant aux arbres abattus et replantés. M. Geeraert mentionne que 450 arbres seront plantés et une vingtaine, abattus. Le détail des essences locales n'est pas encore figé et est encore en discussion. Il n'est pas prévu de parc arboré, il est plutôt souhaité de donner un esprit de forêt dans une forme de densité. Un travail a été conduit avec des organisations environnementales telles que le WWF pour intégrer des éléments favorables à la faune. Pour le parking, la vraie question

est celle du P+R. Il y a des P+R un peu plus en amont (Hôpital de La Tour, Vergers), et si le projet Porte de France se fait, 1000 places seraient créées.

Un autre député salue la qualité du projet, mais émet une réserve quant à l'historique ; il estime en effet que la commission est mise devant le fait accompli. Ce sont des besoins de voitures qui créent maintenant un déclassement de zone agricole. Vu l'extension du CERN et des parkings sur l'entrée du CERN, on pourrait imaginer qu'une solution ait été trouvée pour densifier différemment, voire pour restituer à un autre endroit de la zone agricole. La solution du P+R est encore synonyme de voitures. Il souhaiterait entendre le CERN au sujet de sa politique de mobilité. Il rappelle que, lors du débat sur le PDCn, la commission a longtemps débattu sur ce projet et a inscrit un commentaire selon lequel il serait difficile de déclasser s'il n'y avait pas en parallèle des efforts pour optimiser les questions de mobilité.

M. Geeraert souligne que le CERN a réduit considérablement les places de parking dans cette zone lors de la construction de l'Esplanade des Particules. Ensuite, il y a eu ce parking temporaire de 400 places, qui maintenant disparaît pour refaire un parking purement visiteurs de 240 places. Un plan de mobilité est défini, finalisé et en cours d'approbation. Il va être mis en œuvre. Il prévoit beaucoup plus de car-sharing, de navettes au sein du site et de mobilité douce. L'arrivée du tram a déjà fait beaucoup de bien. Le problème est que le pays de Gex est relativement mal desservi ; si l'on habite en France voisine, ce n'est pas idéal pour venir travailler au CERN.

Ce même député indique que l'aéroport connaît les mêmes enjeux que le CERN en ce qui concerne les employés venant de France voisine et a mis en place un système de navettes spécifiques. Il demande si une collaboration avec l'aéroport est envisagée. Ce que ne sait pas M. Geeraert qui précise qu'actuellement, il n'y a pas de navettes pour aller chercher les gens depuis le CERN, mais qu'il y a des navettes au sein du site.

A la question d'un député demandant si le périmètre en zone agricole comprend la route de Meyrin, M. Meyer répond par l'affirmative : la route de Meyrin est en zone agricole. Il n'y a pas d'affectation spécifique pour les chaussées. Le département profite du projet pour effectuer un toilettage de cette partie. Pour le reste, la seule parcelle qui n'est ni à la Confédération, ni à l'Etat, ni à Meyrin est celle de la station-service. Une modification de zone sur une parcelle privée donnerait ainsi des droits à bâtir en zone 3, ce qui n'est pas opportun aujourd'hui.

Ce même député se demande si les passerelles qui traversent la route de Meyrin telles que prévues dans le projet ne posent pas de problème au niveau

des caténaires du tram ou de la sécurité. M. Geeraert souligne la collaboration avec les TPG. Les passerelles passent au-dessus ; elles sont à 6,40 mètres de hauteur. Un tablier sous la passerelle au niveau des caténaires devra trouver sa place.

Concernant la position d'AgriGenève quant à ce déclassement, il est précisé qu'aucune observation n'a été reçue et qu'une rencontre informelle a permis de voir une attitude en faveur du projet.

Enfin, en réponse à la dernière question de ce député, M. Geeraert rappelle qu'environ 9000 personnes travaillent sur les deux sites. Une grande partie vient en tram, bondé le matin et le soir. Le CERN aimerait pouvoir faire augmenter sa fréquence. Du côté du pays de Gex, il y a quelques bus qui sont utilisés, mais peu.

Une députée revient sur l'amendement accepté lors de la révision du PDCn à la fiche A12, dont « mettre en œuvre les principes de densification relatifs aux mesures d'urbanisation en évitant toute pression supplémentaire sur la zone agricole (places de stationnement notamment) ». M. Geeraert souligne qu'il y a de la pression sur les parkings à l'intérieur du CERN, mais ailleurs beaucoup moins. Le système de navettes permet notamment aux employés de se parquer plus loin. Il y aura un parking pour le Portail de la science, mais payant.

Une autre députée relève que le CERN reçoit 300 000 demandes de visite, mais seulement 150 000 visiteurs. M. Geeraert confirme que le CERN au vu de sa capacité doit refuser des demandes. Cette même députée demande des éclaircissements quant à cette phrase de l'exposé des motifs qui indique que, pour le moment, « il est impossible de déterminer si et dans quelle mesure un accroissement du risque peut résulter concrètement de ce plan ». M. Geeraert rappelle, comme l'a montré M. Meyer, qu'au fil du projet les bâtiments ont été déplacés pour les éloigner le plus possible des lignes à haute tension. Seul l'amphithéâtre est proche de celles-ci, mais aucun poste permanent ne se situera dans le bâtiment de l'amphithéâtre. Un autre risque est le risque OPAM, contrainte à laquelle il est répondu. M. Pauli ajoute qu'au niveau d'un plan de zone, il n'y a pas encore de projet précis, mais seulement un périmètre de consultation. Or, pour déterminer un risque, il faut un projet précis.

Un député revient sur l'autorisation de construire un parking en zone agricole. En 2013, le Conseil d'Etat répondait qu'il accordait une dérogation à la LaLAT pour 6171 m². Or, le projet actuel mentionne une surface de 14 604 m². Le parking provisoire semble être bien plus grand que ce qui était prévu en 2013. Il demande comment le département explique cette différence

de surface. M. Meyer répond que le parking réalisé est conforme à l'autorisation délivrée. Il n'en sait personnellement pas plus.

2. Discussion de la commission d'aménagement du canton et propositions d'auditions supplémentaires

M. Savary précise que l'enjambement de la route cantonale nécessite un projet de loi de concession. Les services de l'ingénieur cantonal préparent ce texte, ce qui ne change rien à la nature de la MZ ni du projet.

La délibération du Conseil municipal de la Ville de Meyrin est requise ; communiquée lors des travaux de la commission d'aménagement, elle fait l'objet de la note 2 du présent rapport de majorité.

Des député-e-s reconnaissent la qualité du projet, mais s'interrogent toutefois sur la politique de mobilité du CERN et sur les problèmes posés pour favoriser le report modal de ses collaborateurs. Le soutien de l'office cantonal des transports (OCT) et des TPG serait précieux pour un déploiement du réseau du côté du pays de Gex. L'extension d'une ligne de tram jusqu'à Saint-Genis devrait être explorée à nouveau, selon un député. Option que partage une députée au vu de l'urbanisation conséquente côté français. Enfin, la commune de Meyrin pose aussi la problématique de l'amélioration des transports publics.

M. Ferretti mentionne que les conditions de la commune de Meyrin trouvent leurs réponses dans le masterplan du CERN qui pourrait être présenté à la commission d'aménagement. Par ailleurs, une mesure du projet d'agglomération envisage la requalification de la douane jusqu'à Saint-Genis. Initialement, un tram était prévu, mais la Confédération n'a pas voulu le cofinancer. Reste le projet d'une piste cyclable et d'un THNS. A terme, les besoins en mobilité devraient être contenus.

Au vu de ces échanges, la commission dans son ensemble se propose d'entendre le CERN et l'OCT sur la question de la mobilité.

3. Poursuite des travaux : audition de M. Friedemann Eder, délégué du CERN aux relations avec les pays hôtes, de M. Lluís Miralles, chef du département des infrastructures générales au CERN (mobilité, schéma directeur, travaux), de M. Thierry Messenger, directeur régional Lac-Rhône, de M. Angel Gonzalez, chef de projet, OCT, département des infrastructures (DI), et de M. Mikaël Meyer, chef de projet, direction du développement urbain, secteur Rhône-Aéroport, OU, DT

Pour mémoire, cette audition s'articule en trois parties : la première porte sur le parking provisoire selon la DD 105348 ; la seconde, sur le schéma

directeur du CERN ; et la troisième, sur la problématique de la mobilité et les développements prévus à l'horizon 2040.

Concernant le parking provisoire, M. Meyer mentionne qu'il est conforme à l'autorisation de construire : la réalisation et la demande sont équivalentes, ce que témoignent les documents fournis. Sur la parcelle 13449, on peut voir les 12 992 m² en zone agricole et, sur la route de Meyrin, parcelle 13619, les 1612 m² également en zone agricole (cf. *Annexe 7 : DD 105348 et Zones affectation*).

En ce qui concerne le schéma directeur du CERN, le document présenté à la commission d'aménagement du canton est confidentiel. Il s'agit d'un document de travail interne, susceptible d'être modifié et d'évoluer. Le processus de validation technique est alors en cours.

Il convient donc ici d'en tenir compte et de préciser que l'objectif de l'étude vise l'établissement d'un schéma directeur afin de :

- aider le CERN dans ses prises de décisions lors de nouveaux projets de développement ;
- faciliter la localisation des futurs besoins ;
- offrir un cadre au partenariat Etat hôte – CERN sur les questions relatives à l'aménagement du site du CERN ;
- optimiser l'utilisation du sol ;
- contribuer à la mise en œuvre des dix prochaines années ;
- et améliorer la lisibilité du site.

Concernant le volet « mobilité », M. Gonzalez indique que la route de Meyrin est soumise à de fortes contraintes au niveau de la circulation et qu'elle a maintenant atteint sa capacité maximale. On y compte 25 000 véhicules par jour au niveau de la douane et 40 000 au niveau de Blandonnet. En 2010, l'offre en transports publics a pu être augmentée avec le terminus à l'Esplanade des Particules. Par la suite, le projet de prolongement du tram vers Saint-Genis aurait permis d'offrir une alternative à la voiture pour les nombreux pendulaires. Il a toutefois été recalé au niveau de la Confédération lors du dépôt du projet d'agglomération 3^e génération. Celle-ci a considéré qu'une offre de tram était disproportionnée par rapport à la demande future. L'OCT n'est pas de cet avis et poursuit le travail avec les collègues français sur un projet alternatif, soit le BHNS (bus à haut niveau de service).

L'ensemble des projets de développement urbain de Saint-Genis-Pouilly à l'horizon 2040 devrait doubler le trafic théorique à la douane de Meyrin, ce qui débouchera sur une situation catastrophique. D'où la nécessité du

développement des transports publics avec le BHNS. Actuellement, on compte environ 1200 véhicules/h le matin, soit environ 1440 personnes qui entrent à l'heure de pointe. A cela s'ajoutent 340 personnes, avec l'offre actuelle en transports publics. Ce qui représente un total de 1780 personnes par heure. Dans le futur, si les projets se développent, il y aura une augmentation de la mobilité générale à 2460 personnes par heure. Comme la capacité routière ne va pas être augmentée et qu'il faudra mettre en place le BHNS, l'offre en mobilité avec la voiture va baisser. Il est donc prévu 49% de voitures, 46% de transports publics et 5% de mobilité douce (cf. *Annexe 8 : Offre en TC*). Pour arriver à cette offre importante en transports publics, il faudra vraiment compter sur le BHNS qui va se mettre en place côté français avec une modification très importante de la voirie. Aujourd'hui, il y a deux voies de circulation pour les voitures, un trottoir et une piste cyclable côté CERN. A l'avenir, cela va passer à : un site central pour les bus, une voie de trafic général par sens, un trottoir dans un sens et une bande mobilité douce dans l'autre.

Du côté suisse, il s'agit de continuer depuis le terminus actuel du CERN, de passer la douane suisse et de se raccorder au projet français du côté de la douane française. Si la variante centrale est choisie, cela nécessitera de refaire complètement l'espace public, y compris les édifices douaniers. Ce projet est compatible avec tous les mouvements d'entrée et de sortie dans les deux sites des douanes et du CERN. Côté France, il y aurait le giratoire Porte de France, le site propre central pour les bus depuis la Suisse, la zone d'arrêt pour les bus, avec au moins quatre quais, et un P+R qui totaliserait 1000, voire 1200 places. L'offre en transports publics serait adaptée. Les nouvelles lignes BHNS seraient la 67 et la 68. Une ligne 68 existe actuellement entre Saint-Genis et Blandonnet ; une autre serait ajoutée pour arriver à la capacité nécessaire. La ligne 67 permettra de se raccorder à la ZIMEYSA. Il y aurait une connexion avec le Léman Express. La mise en service du BHNS est prévue en 2023.

Questions des député-e-s

A la suite d'une intervention d'un député, il est rappelé que le Conseil municipal de Meyrin a préavisé favorablement ce PL par 25 oui et non 15 comme mentionné dans l'exposé des motifs en page 13 ; il est demandé que cette précision figure dans le rapport de majorité.

Concernant la question du stationnement, M. Meyer précise que le P+R ne sera pas reconstruit sur le territoire suisse, mais qu'il y aura un P+R sur le territoire français, de 1000 à 1200 places comme mentionné précédemment. En ce qui concerne le stationnement du Globe, il sera reporté en surface

derrière le Globe en zone à bâtir. C'est ici un choix du CERN de reporter l'ensemble du stationnement sous une canopée.

M. Miralles observe que si l'on compare à la situation avant l'arrivée du tram, il y a une diminution des places, par rapport à la totalité du site du Meyrin, de plus de 10%. Près de 450 places seront totalement éliminées. Avant l'arrivée du tram, il y avait le parking des Drapeaux qui a disparu. C'est par rapport à la construction de l'Esplanade des Particules et l'extension du tram jusqu'au CERN qu'il y a eu un accord entre le canton et le CERN pour le parking provisoire, qui compense à deux tiers les places de stationnement précédentes. Avec le projet, il disparaît complètement, mais 174 places sont prévues en zone à bâtir, dans le site clôturé du CERN. Pour le parking du Globe tel qu'il existe aujourd'hui, il n'y a aucune compensation.

À la question d'un député de savoir si le P+R sera construit dans la foulée, M. Messenger répond que la neutralisation du P+R intervient un peu avant que les Français ne réalisent le nouveau P+R de 1000 places. Une solution provisoire est recherchée dans le secteur, mais c'est assez compliqué. M. Gonzalez ajoute que le nouveau P+R est prévu en même temps que le BHNS, pour 2023.

M. Messenger précise également suite à une question d'une députée que les collectivités publiques vont augmenter l'offre en transports publics et leur qualité. Le CERN travaille également pour accompagner l'acteur public dans ce transfert modal essentiel. M. Gonzalez mentionne quant à lui que les transports publics ne vont pas être ralentis par des files d'attente, car ils seront en site propre. Actuellement, les habitants de Saint-Genis rechignent à prendre le bus à cause des embouteillages.

Un autre député estime que 2,5 mètres de large pour une piste cyclable bidirectionnelle c'est clairement insuffisant et qu'il faudrait un minimum de 3 mètres. Il demande si le BHNS va circuler sur les voies de tram, côté suisse, et comment il va s'imbriquer dans le trafic du tram. M. Gonzalez souligne que le BHNS va circuler sur les voies du tram et faire les arrêts du tram où il peut, c'est-à-dire aux arrêts latéraux et non centraux. Il ne pourrait donc pas s'arrêter à Jardin Alpin. Ensuite, il se remet dans le trafic après En Chardon, pour rebrousser au niveau de Blandonnet. La ligne fonctionne déjà ainsi depuis décembre 2019. Le bus qui ira plus loin continuera sur le site du tram. Pour Jardin Alpin, ce n'est pas très grave, car là où il y a une grosse demande, c'est à l'Hôpital de La Tour et à Blandonnet.

Concernant la piste cyclable, M. Meyer partage le fait que 3 mètres, c'est mieux que 2,5 mètres pour une piste bidirectionnelle. Il faut que les pistes

soient confortables, mais il y a des contraintes fortes. Il prend note de la remarque de ce député.

Ce même député demande si la deuxième ligne qui va vers la gare ZIMEYSA sera aussi un BHNS. M. Gonzalez précise qu'elle aura une plus petite capacité, mais avec la qualité du BHNS, avec des quais à niveau. Concernant son autre question sur les temps de parcours, dans la ZIMEYSA, sur le tronçon de la Bergère, le trafic est beaucoup plus réduit que sur la route de Meyrin. Le temps de parcours serait donc bon.

Ce député s'interroge sur la parcelle aérienne, comme il s'agit d'une voie historique ; il se réfère aux polémiques qu'il y a eu avec Balexert. M. Meyer rappelle qu'il s'agit d'un choix architectural. M. Miralles complète en évoquant les aspects fonctionnels de la parcelle. Dans le projet, il y a la zone bureaux et repos, et la partie amphithéâtre et services. Il faut relier ces deux espaces d'activités. Le transit attendu est de 2000 à 3000 personnes par jour.

Un autre député s'interroge sur les propositions prévues en termes de transports publics et de mobilité douce pour répondre à la demande des collaborateurs du CERN, et sur ce qui est prévu de façon plus générale pour favoriser un report modal auprès des collaborateurs. M. Miralles mentionne une enquête sur la mobilité des collaborateurs du CERN réalisée en 2014. Elle a donné des résultats très significatifs par rapport à la planification de la mobilité. En premier lieu, il convient de connaître l'état de la question. 70% des collaborateurs viennent de France, 20% de Suisse. Parmi ces 20%, déjà 55% aujourd'hui arrivent au CERN soit par les transports en commun, soit par la mobilité douce. Le CERN ne contribue pas au trafic transfrontalier, même s'il est sur la frontière : en ce qui concerne le trafic d'origine française, il entre directement dans le site. Le développement des transports publics côté français propose une vraie alternative au transport individuel motorisé. Dans ce contexte-là, le plan de mobilité du CERN va se concentrer surtout sur la mobilité professionnelle. Aujourd'hui, il y a une extension des différents sites. Pour diminuer l'impact du transport individuel motorisé, le choix est d'opter pour des solutions comme le free-floating, de renforcer les navettes à l'intérieur du site et la connexion intra-sites, et d'améliorer les accès pour la mobilité douce à l'intérieur du site et entre les sites.

M. Miralles précise également que les activités du CERN se passent principalement dans trois zones : la zone académique, qui peut être assimilée à une université, la zone scientifique, où il y a essentiellement des expériences, et la zone technologique, reliée principalement à l'accélérateur. Par jour, il faut faire cinq à six déplacements entre les zones. Il n'y a ni source de déplacement ni points d'attraction particuliers ; c'est uniformément distribué. C'est pour cette raison que les axes d'action portent sur la façon de

mutualiser pour qu'il y ait moins de voitures et donc moins de nécessité de parking. A condition qu'il n'y ait pas de croissance au niveau du nombre de collaborateurs. Actuellement, il y a environ deux collaborateurs par place de parking sur le site de Meyrin – ratio que le CERN essaie de tenir. S'il y a une croissance du site et que l'on arrive à 15 000 collaborateurs, la diminution du transport professionnel sera extrêmement difficile. Le CERN est convaincu que si les infrastructures de transports publics existent, les collaborateurs du CERN les utilisent. La question posée dans l'enquête demandait si les collaborateurs étaient disposés à changer de moyen de transport ; seuls 5% ont répondu non. Les autres ont mis une condition : que ce soit pour les transports publics, le covoiturage, etc. La partie la plus difficile, c'est-à-dire la mentalité, est déjà acquise. C'est maintenant une question de moyens.

Concernant la provenance précise des 70% de collaborateurs venant de France, il est répondu par M. Miralles que, sur ces 70%, environ 55% viennent du département de l'Ain. Une partie vient de Haute-Savoie (environ 10%) et le reste se distribue ailleurs. Concernant la possibilité d'un système de navettes d'entreprise pour aller les chercher, M. Miralles souligne que le problème de l'activité scientifique est qu'il n'y a pas d'horaires fixes. Environ 85% des collaborateurs arrivent entre 7h et 9h du matin. Il n'y a pas d'horaire suffisamment précis pour organiser des navettes.

Une députée souligne que, dans une perspective d'agglomération, il faut aussi se soucier de la pollution chez les voisins. Elle demande combien de personnes entrent directement sur le site du CERN côté français. M. Miralles répond que 800 personnes par heure entrent directement. Concernant la part prévue des visiteurs supplémentaires qui se déplaceraient avec un transport privé, M. Miralles répond que les projections restent hypothétiques. Si l'on se réfère aux chiffres de la journée portes ouvertes, une grande partie des visiteurs sont venus en transports en commun, très peu avec un transport individuel. La plupart des visiteurs étaient des gens vivant à proximité, soit dans le canton de Genève, soit en France voisine. Un projet comme le Portail de la science va attirer principalement des visiteurs de longue distance, une fois les premières années passées. Ces gens arrivent typiquement en transports publics. Il ne s'attend pas à ce que plus de 15 à 20% des visiteurs viennent en voiture.

Un député se demande pourquoi il n'a pas été envisagé de mettre les 240 places de parking qui restent en sous-sol, ce qui éviterait d'empiéter sur la zone agricole qui manque à Genève. M. Miralles souligne que les nouvelles places seront sur le domaine clôturé du CERN, en zone à bâtir. Le CERN veut avant tout privilégier ses objectifs scientifiques. Il rappelle que 80% du CERN se situent en souterrain. Tout le développement du CERN

n'est pas dû à ses activités en surface, mais à ses activités souterraines. Le développement suit la trace en souterrain de l'accélérateur. Récemment, l'excavation de plus de 5000 m³ à 100 mètres de profondeur a été finalisée. Se manifeste le besoin de 26 m² de bâtiments industriels pour les infrastructures de l'accélérateur. Il n'y a aucune intention de sortir du domaine clôturé actuel mais, comme l'objectif premier demeure la mission scientifique, si les activités du CERN nécessitent un développement, ce dernier se tournera vers les administrations pour engager ce développement. Le partenaire naturel est la Confédération.

Un député revient sur le préavis émis par la commune de Meyrin et s'interroge sur les mesures incitatives en termes de mobilité pour les visiteurs et les collaborateurs. Il s'étonne du chiffre de 5% pour la mobilité douce et le trouve peu ambitieux, car une voie verte va relier Annemasse et Saint-Genis. Il évoque également la possibilité d'une liaison avec l'aéroport. M. Miralles rappelle que les aménagements des transports publics reviennent aux autorités publiques. Le CERN a une politique interne, avec une flotte de 500 vélos en libre-service, qui sont utilisés. Une navette privative relie le site du CERN à l'aéroport, de 7h à 18h. Le vrai enjeu porte sur les 70% côté France.

Un député comprend de ces échanges qu'au final, 515 places en zone agricole seront supprimées et que la zone parking sera étendue à côté du Globe, passant de 35 à environ 170 places. Il y a donc environ 400 places supprimées côté Suisse. Ce que M. Miralles confirme.

Un autre député comprend quant à lui que le futur P+R français ne sera pas utilisé par les collaborateurs du CERN, mais plutôt par des gens qui travaillent sur le secteur de la ZIMEYSA. Il s'enquiert de la partie de P+R supprimée sur le parking provisoire. Il a entendu parler d'un P+R provisoire. M. Messenger explique que la Fondation des Parkings dispose de 100 places sur le P+R actuel, au terminus de la ligne 18. Si l'offre en transports publics va chercher plus loin les pendulaires, il faut déplacer le P+R au secteur Porte de France. Il avait aussi eu l'information concernant un parking provisoire, mais il n'a pas plus d'éléments aujourd'hui. Ce qui est sûr, c'est que le P+R est prévu pour 2023, comme le BHNS. Ce député déduit qu'il y aura un laps de temps durant lequel les 100 places supprimées ne seront pas remplacées. Selon M. Messenger, cela est probable. Une solution de repli est recherchée pour y remédier. La Fondation des Parkings vise des solutions alternatives pour les abonnés.

4. Discussion et prises de position

Un député EAG est en faveur de ce qu'il estime être un beau projet, toute en qualifiant le procédé d'un peu spécial ; il relève en effet que le CERN n'a pas de véritable politique de mobilité. Il regrette par ailleurs que le Grand Conseil n'ait pas voté à l'époque l'extension du tram jusqu'à Saint-Genis. La commission d'aménagement est mise devant le fait accompli : la zone agricole a été jusqu'ici utilisée comme parking, prochainement comme lieu d'accueil. Il se demande à titre personnel si accueillir des gens plutôt que de faire de la recherche fait partie des fondamentaux du CERN. Il demeure donc très dubitatif et va s'abstenir afin de réserver la position de son groupe pour le vote en plénière.

Un député UDC mentionne que son groupe soutient le projet, mais regrette qu'il ait une emprise sur la zone agricole. Il a néanmoins conscience que celle-ci appartient à la Confédération et qu'elle ne reviendra jamais à l'agriculture. Le sachant, il préfère qu'un beau projet se réalise. Toutefois, il espère que les remarques de la commune de Meyrin seront prises en compte, notamment en ce qui concerne les places de parking, tout en se réjouissant de voir ce projet se concrétiser.

Un député Ve trouve également que c'est un beau projet dont le seul défaut est qu'il consomme de la zone agricole. Comme le futur parking sera sur alvéoles et qu'il y aura une arborisation conséquente, son groupe fait une exception pour ce projet, mais n'entend plus déclasser de la zone agricole. Quant à la question de la mobilité, il reste inquiet quant à la capacité d'absorption du nouveau public. Il faut donc que le CERN discute avec les TPG pour satisfaire à ces besoins et mette en place une politique de mobilité durable avec des navettes, du car-sharing, etc. Les managers de ce site doivent prendre en compte ces problématiques et les mettre en œuvre rapidement. Son groupe souhaite que le CERN entende ce message et passe aux actes.

Un député PDC estime lui aussi qu'il s'agit d'un projet magnifique avec de grandes qualités architecturales. Concernant la problématique de la zone agricole, le parking sauvage fait que ce n'est plus considéré comme de la zone agricole et la démarche ne lui paraît pas très correcte. Les milieux agricoles ont fait part au département de leurs soucis à cet égard. Il est néanmoins sûr qu'ils préfèrent cette construction future en lieu et place d'un parking. La mobilité et le parking restent le vrai problème de ce projet. Le parking va certes être réalisé sous canopée dans la zone constructible, mais en surface. La problématique du parking du CERN est importante et la question se pose de savoir si l'on dispose réellement de toute la zone agricole autour du CERN en SDA. Au vu du futur qui leur a été présenté, le CERN

sera à terme consommateur de SDA et cela risque de poser des problèmes. Concernant la mobilité, tant le CERN que l'Etat ont eu une prise de conscience avec ce parking en périphérie. Le tram viendra malheureusement plus tard, mais avec l'augmentation attendue, le niveau restera très élevé relativement aux transports. Le groupe PDC soutient ce projet, avec les réserves formulées.

Une députée S se joint aux appréciations très positives quant au projet présenté. En ce qui concerne le parking, une partie des réponses a été fournie suite aux recommandations formulées lors de l'examen du PDCn. Quant au dernier point, qui n'est pas intrinsèquement lié à ce projet, celui de la mobilité, les réponses qui leur ont été données ne sont pas entièrement satisfaisantes. Comme elles ne sont pas liées au projet, son groupe ne va pas s'y opposer, mais elle pense qu'il faudrait inciter le département à avoir une discussion forte avec le CERN à ce sujet, car la politique de la mobilité de l'entreprise laisse encore à désirer. A une de ses questions, il a été répondu qu'une des entrées se faisait par le haut du site et n'engorgeait pas la région genevoise, ce qui n'est pas satisfaisant dans la perspective d'une bonne coordination avec la région voisine, d'autant plus que la pollution ne s'arrête pas à la frontière. Elle propose qu'il y ait dans le rapport une forme de recommandation de la commission au DI et au DT pour qu'ils incitent le CERN à avoir une politique plus proactive en matière de mobilité douce de son personnel.

Une députée PLR relève que le projet est effectivement en zone agricole et que ce périmètre ne sera jamais cultivé. Les Genevois sont néanmoins fiers d'avoir le CERN sur leur territoire et le projet présenté est excellent ; c'est pourquoi le PLR va le soutenir.

Une députée PDC revient sur la problématique des parkings provisoires en zone agricole. Ce n'est pas la première fois que cela arrive. Elle trouve qu'il est un peu facile de dire que c'est provisoire et, après 15 ans, de déclasser la zone puisque c'est de toute façon bétonné depuis des années. Il ne faudrait pas que cela devienne une généralité.

Un député S insiste pour que la commission fasse siennes les recommandations de la commune de Meyrin et qu'elles figurent dans le rapport.

Après le vote du rapport, il est confirmé à la rapporteuse que les recommandations de la commune de Meyrin figureront bien dans le présent rapport, tout comme la demande adressée au DI et au DT quant aux discussions à conduire avec le CERN pour développer une politique en matière de mobilité douce plus engagée. Ainsi, le rapport attire l'attention des

départements concernés sur les remarques des différents groupes quant aux différentes problématiques évoquées.

5. Délibération

Vote en premier débat

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 12616. **L'entrée en matière est acceptée par 13 voix, soit à l'unanimité des présent-e-s.**

Oui : 13 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Non : –

Abstentions : –

Vote en deuxième débat

La présidente met aux voix :

Titre et préambule : *pas d'opposition, adopté*

Art. 1 Approbation du plan : *pas d'opposition, adopté*

Art. 2 Utilisation du sol : *pas d'opposition, adopté*

Art. 3 Degré de sensibilité : *pas d'opposition, adopté*

Art. 4 Coordination avec la protection contre les accidents majeurs : *pas d'opposition, adopté*

Art. 5 Coordination avec la protection contre le rayonnement non ionisant : *pas d'opposition, adopté*

Art. 6 Dépôt : *pas d'opposition, adopté*

Vote en troisième débat

La présidente met aux voix le PL 12616 dans son ensemble :

Le PL 12616 est adopté par 12 voix pour et 1 abstention.

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Non : –

Abstentions : 1 (1 EAG)

Projet de loi (12616-A)

modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Meyrin (création d'une zone affectée à de l'équipement public située entre les chemins de Maisonnex et de Bel-Horizon, au lieu-dit « Maisonnex-Dessus »)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Approbation du plan

¹ Le plan N° 30163-526 dressé par le département chargé de l'aménagement du territoire le 10 janvier 2019, modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Meyrin (création d'une zone affectée à de l'équipement public située entre les chemins de Maisonnex et de Bel-Horizon, au lieu-dit « Maisonnex-Dessus »), est approuvé.

² Les plans de zones annexés à la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987, sont modifiés en conséquence.

Art. 2 Utilisation du sol

Un minimum de 5 079 m² de surfaces affectées à de l'équipement public doivent être réalisées sur le périmètre du plan N° 30163-526 visé à l'article 1.

Art. 3 Degré de sensibilité

¹ Conformément aux articles 43 et 44 de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986, il est attribué le degré de sensibilité (DS) III aux biens-fonds compris dans le périmètre de la zone affectée à de l'équipement public, créée par le plan visé à l'article 1.

² En application de l'article 24, alinéa 1, de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 7 octobre 1983, les valeurs de planification doivent être respectées.

Art. 4 Coordination avec la protection contre les accidents majeurs

La réalisation d'équipements peut être considérée comme un intérêt public prépondérant à privilégier dans les limites du droit fédéral en cas de pesée des intérêts à effectuer en application des dispositions pertinentes de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 22 juin 1979.

Art. 5 Coordination avec la protection contre le rayonnement non ionisant

Aucun lieu à utilisation sensible au sens de l'article 3, alinéa 3, de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le rayonnement non ionisant, du 23 décembre 1999, ne doit être aménagé sur la partie du périmètre du plan N° 30163-526, visé à l'article 1, où la valeur limite de l'installation (1 μ T) est atteinte ou dépassée par le rayonnement non ionisant des lignes à haute tension.

Art. 6 Dépôt

Un exemplaire du plan N° 30163-526 susvisé, certifié conforme par la présidence du Grand Conseil, est déposé aux Archives d'Etat de Genève.



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

DÉPARTEMENT DU TERRITOIRE

Office de l'urbanisme

Direction du développement urbain

Meyrin

Feuilles Cadastreles : 7, 23

Parcelles N^{os} : Pour partie : 13449, DP13617

Modification des limites de zones Au lieu dit "Maisonnex-Dessus"



Zone affectée à de l'équipement public

DS OPB III

∞ - ∞ - ∞ - ∞ Limite ORNI 1 µT future

PROCÉDURE D'OPPOSITION

Adopté par le Conseil d'Etat le :

Visa :

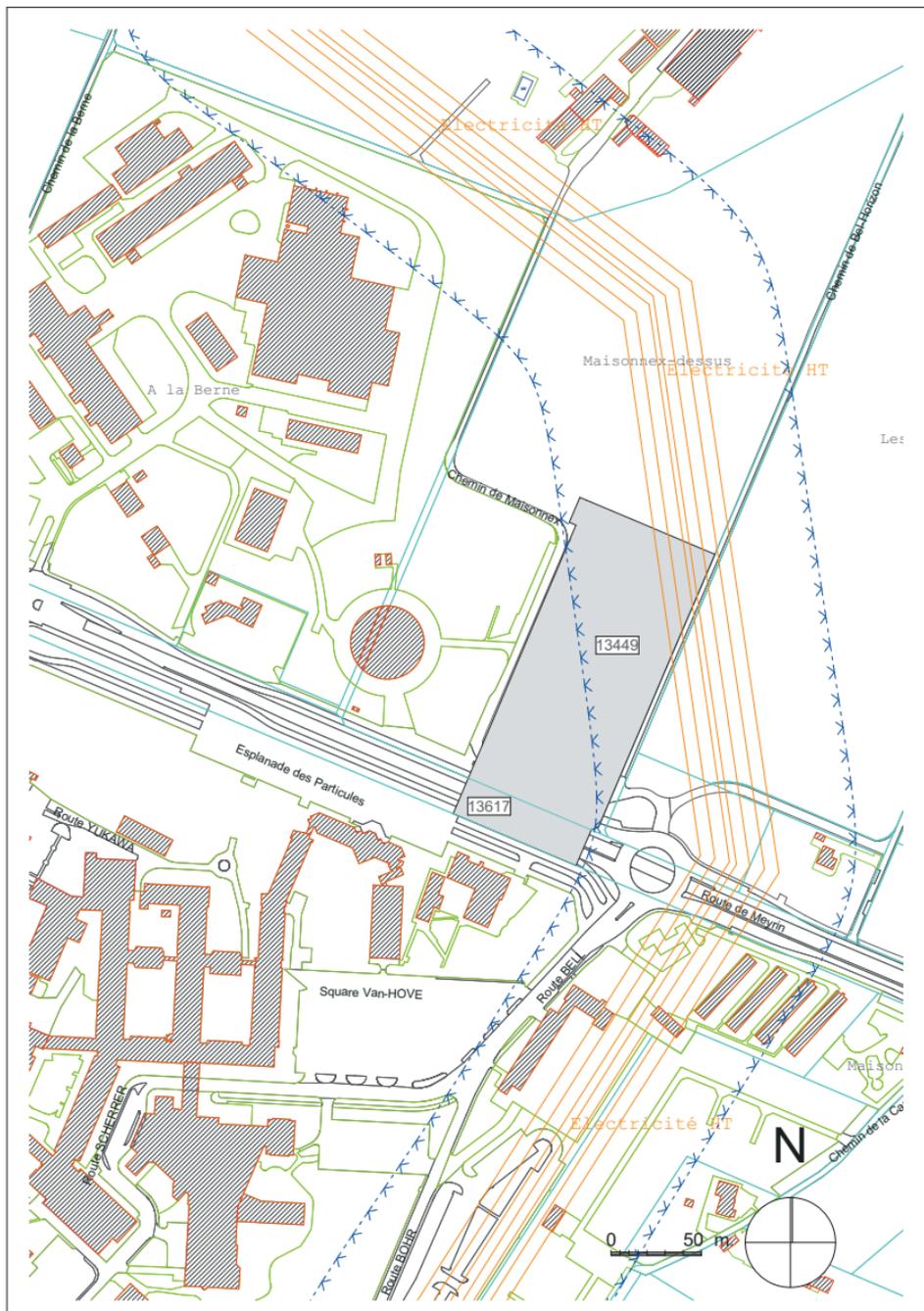
Timbres :

Adopté par le Grand Conseil le :

Loi N° :

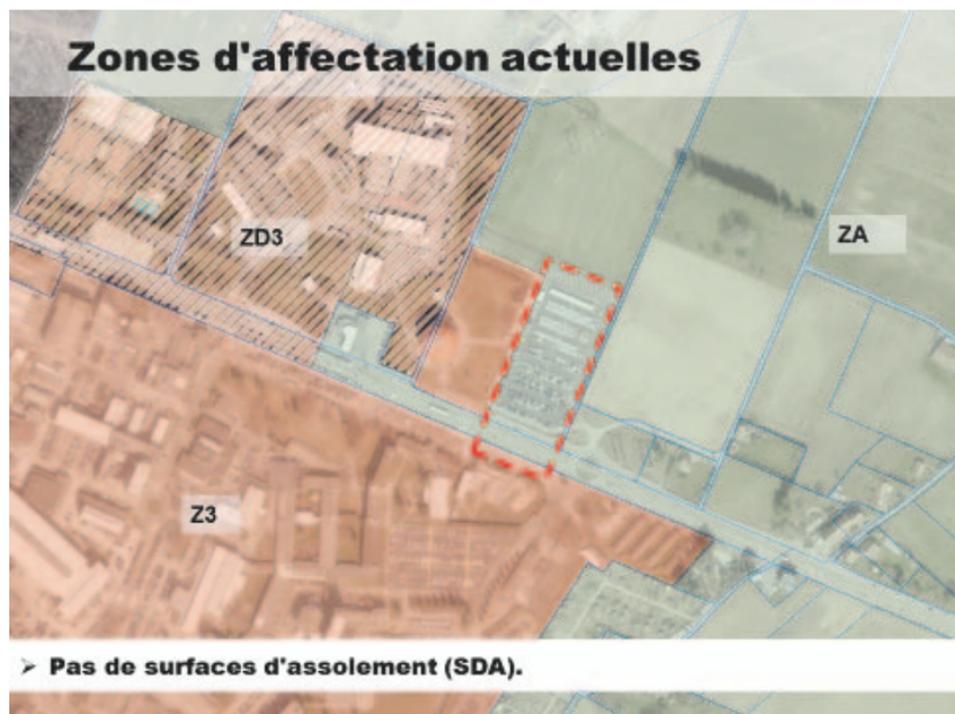
Echelle	1 / 2500	Date	10.01.2019
Modifications		Dessin	MCM
Indice	Objets	Date	Dessin
	Rectification de la zone	26.03.2019	MCM
	Limite ORNI	17.05.2019	DIM
	Limite ORNI actuelle et future	24.07.2019	DIM

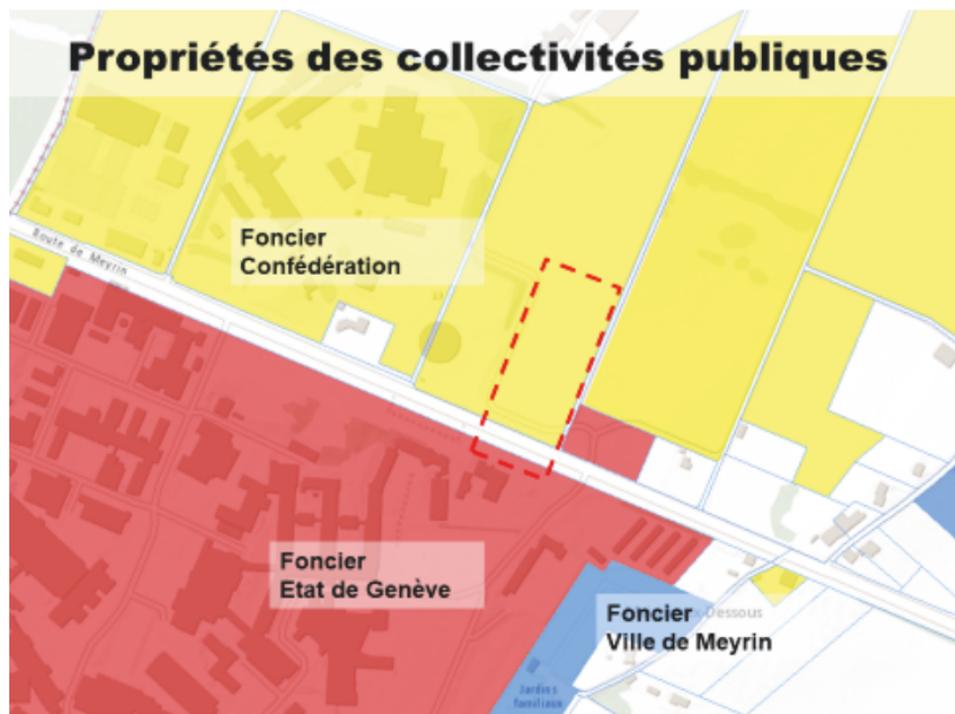
Code GIREC	
Secteur / Sous-secteur statistique	Code alphabétique
30 - 00 - 020	MYN
Code Aménagement (Commune / Quartier)	
526	
Archives Internes	Plan N°
	30163
CDU	Indice
711.6	



CERN – Situation du périmètre









Protection contre les accidents majeurs sur la route de Meyrin

Périmètre de consultation OPAM / "Route de transit"

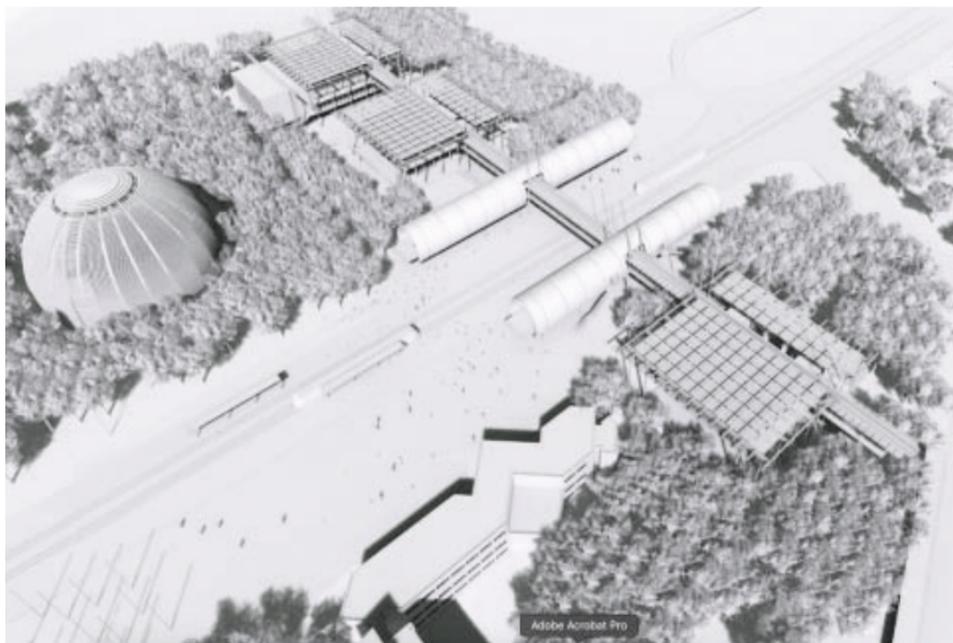
Mesures prises dans le cadre du projet :

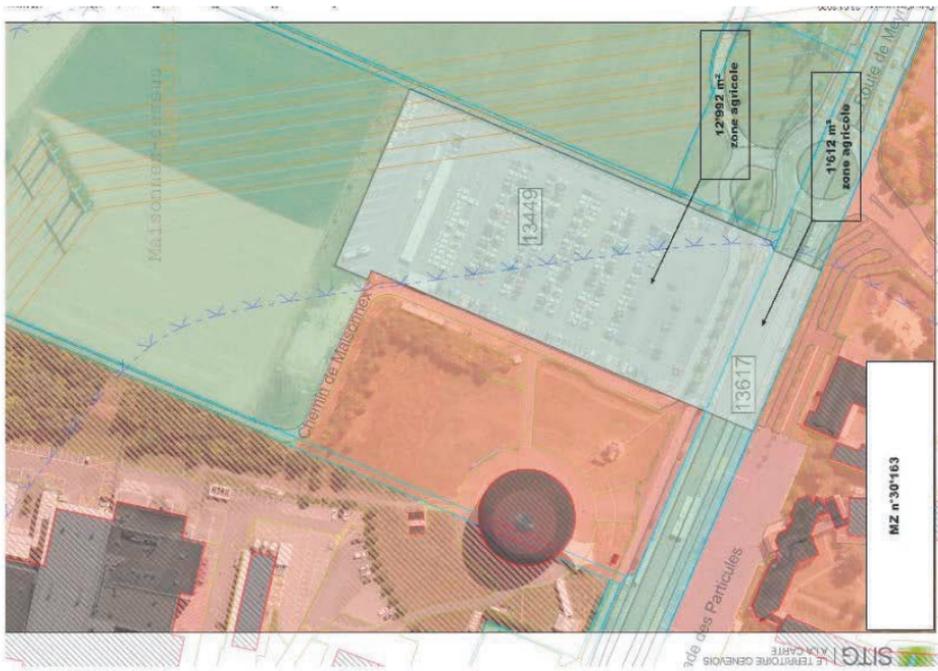
- L'auditorium est éloigné au maximum de la route de Meyrin.
- Pas de vitrage côté route de Meyrin.
- Résistance au feu 60 minutes.
- Plots en acier le long de la route de Meyrin.

Art. 4 du PL :

- Pesée des intérêts à effectuer .
- La réalisation d'équipement peut être considérée comme d'intérêt public prépondérant (dans les limites du droit fédéral).

ANNEXE 6





DIMENSIONNEMENT DE L'OFFRE TC - ÉCRAN DOUANE DE MEYRIN - HPM DIRECTION VILLE

