



Date de dépôt : 19 juin 2024

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Matthieu Jotterand : Quel impact sur les surfaces d'assolement pour le projet d'élargissement de l'autoroute de contournement ?

En date du 31 mai 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Les surfaces d'assolement sont rares dans le canton de Genève et notre territoire se situe peu au-dessus de la limite minimale légale imposée par la Confédération de maintien de surfaces d'assolement (8400 ha).

Le projet d'extension de l'autoroute de contournement empiètera sans aucun doute de manière assez importante sur les quelques hectares qui restent à la disposition potentielle du canton.

Mes questions sont les suivantes :

- Quel est l'empiètement sur les surfaces d'assolement prévu pour l'extension de l'autoroute de contournement ?*
- Quel est l'empiètement sur les surfaces d'assolement prévu pour l'élargissement de l'autoroute entre le Vengeron et Nyon, sur la partie genevoise ?*
- Etant entendu que notre canton se situe juste en dessus de la limite minimale légale des surfaces d'assolement à maintenir (57 ha, selon le dernier recensement), comment le Conseil d'Etat souhaite-t-il procéder pour que l'impact de l'autoroute ne soit pas complètement démesuré, eu égard également aux autres projets qui nécessiteront potentiellement d'empiéter sur lesdites surfaces ?*

- ***En particulier, le Conseil d'Etat peut-il expliquer comment il entend concilier un tel empiètement sur les surfaces d'assolement avec la nécessité unanimement reconnue de sauvegarder notre environnement mais également de réduire le trafic individuel motorisé ?***

Je remercie par avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En guise de préambule, le Conseil d'Etat rappelle que le projet d'élargissement de l'autoroute A1, porté par le Conseil fédéral pour désengorger le trafic routier sur cette infrastructure routière, est inscrit de longue date dans les planifications cantonales et, par ce biais, pleinement coordonné avec les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire du canton. A ce titre, les services de l'Etat de Genève accompagnent ce projet d'envergure depuis plusieurs années et veillent à ce que les intérêts du canton, mais aussi les objectifs de sauvegarde de l'environnement, soient pris en compte de manière appropriée dans la pesée des intérêts.

Dès les étapes préliminaires de la planification du projet, l'enjeu de ses emprises sur les surfaces d'assolement (SDA) a été thématiqué et a bénéficié d'une attention particulière. Les travaux conduisant à comparer plusieurs variantes de tracé ont mis en évidence que le critère de protection des SDA revêt une importance centrale, de sorte que la variante la moins consommatrice en SDA a systématiquement été privilégiée, en acceptant une augmentation notable du coût des travaux incombant à la Confédération. Le tracé retenu, qui comprend notamment le percement de nouveaux tunnels entre Vernier et Bernex et entre Bernex et Perly-Certoux, a permis de fortement limiter les emprises du projet sur les SDA.

Selon l'état de la planification de chacun des 3 tronçons de l'A1 sur territoire genevois, les pertes en SDA définitives suivantes sont annoncées :

Projet fédéral	Horizon de réalisation	Emprises SDA
Elargissement de l'autoroute de contournement entre Coppet et le Vengeron	2023-2030	3 820 m ²
Elargissement de l'autoroute de contournement entre le Vengeron et Perly-Certoux; tronçon 2 : Vernier–Meyrin–Bernex	2023-2030	2 300 m ²
Elargissement de l'autoroute de contournement entre le Vengeron et Perly-Certoux; tronçon 3 : Perly-Certoux–Bernex	2023-2030	9 400 m ²
Total		15 520 m²

Les pertes en SDA liées au projet sont donc estimées à environ 15 520 m². Sans être négligeables, les emprises sur les SDA ont pu être fortement optimisées au regard de la longueur du tracé concerné et de l'importance des travaux prévus, répondant ainsi favorablement à l'obligation légale de veiller à une utilisation mesurée du sol (art. 1 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 22 juin 1979 (LAT; RS 700)), et tout particulièrement des SDA (art. 30, al. 1^{bis}, lettre b, de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire, du 28 juin 2000 (OAT; RS 700.1)). On notera aussi que ces pertes ne représentent qu'une petite partie des réserves de SDA dont le canton dispose aujourd'hui (57 ha) et qu'elles ne peuvent en aucun cas être considérées comme « démesurées ».

Il sied par ailleurs de préciser que, selon le principe 14 du [plan sectoriel des surfaces d'assolement](#), adopté par le Conseil fédéral le 8 mai 2020, « *en cas de consommation de SDA lors de la réalisation de projets fédéraux, toutes les SDA consommées inscrites dans un inventaire cantonal seront en principe compensées par des surfaces de superficie équivalente, en tenant compte de la qualité, avec le soutien des cantons concernés* ». La surface de 1,5 hectare de SDA consommée par le projet d'élargissement de l'autoroute sera donc intégralement compensée par la Confédération et le projet n'aura donc pas d'impact direct sur les réserves de SDA dépassant le quota cantonal minimum.

Enfin, les services de l'Etat se sont dotés d'un outil de monitoring prospectif des SDA, qui enregistre l'ensemble des futurs projets, planifiés ou connus, impliquant une emprise sur les SDA et qui anticipe en temps réel l'évolution des réserves de SDA à différents horizons temporels. Cet outil permet au Conseil d'Etat de garder une vue d'ensemble sur l'évolution territoriale touchant aux SDA et de procéder en temps opportun à un arbitrage, si celles-ci venaient à manquer.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :

Nathalie FONTANET