

Date de dépôt : 14 décembre 2016

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de Mme Christina Meissner : VEA : un enterrement pour la couverture ?**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 25 novembre 2016, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

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

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

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

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

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

La présentation du développement de la façade sud de l'aéroport faite par le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), le 25 avril 2016, a permis de constater que la future vitrine économique de l'aéroport (VEA) est toujours d'actualité, cependant, il n'est plus question de couvrir complètement ou partiellement l'autoroute mais de construire uniquement en bordure sud de cette dernière.

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

L'option retenue est de construire la vitrine (VEA) sur la ZD3 et la zone villas existant le long de l'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï (zone dite de Cointrin Ouest).

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

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

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

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

Dès lors, mes questions sont les suivantes :

Quelle est la superficie (longueur et largeur) de la vitrine économique prévue en front d'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï ?

Quel est le coût d'acquisition des mètres carrés nécessaires à la réalisation de la vitrine économique prévue à cet endroit ?

A combien s'élèveront les surcoûts liés à l'isolation acoustique des immeubles du fait du bruit autoroutier ?

A combien s'élèveront les surcoûts liés à l'isolation acoustique des immeubles du fait du bruit autoroutier et du bruit des avions ?

Quel serait le coût de construction de la couverture partielle de l'autoroute (entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï) ou complète (de la route de Meyrin jusqu'à Palexpo, uniquement construction de la dalle permettant la construction d'immeubles dessus) ?

Comment entend-on traiter la « cohabitation » de la ligne à haute tension Alpiq avec la future VEA et quel serait le coût de son enfouissement à l'instar de ce qui a été réalisé pour permettre la réalisation de Palexpo au-dessus de l'autoroute ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le projet appelé « 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), porte sur une surface de terrain d'environ 50 000 m², s'étend sur environ 650 mètres linéaires et a une largeur variant entre 50 et 140 mètres.

Les coûts d'acquisition du foncier de ce projet ne sont pas connus par l'administration cantonale, le projet étant porté par des acteurs privés.

Les surcoûts liés à l'isolation acoustique sont dépendants du traitement architectural des façades (éléments vitrés notamment). Au stade de la demande de renseignement, ces choix architecturaux ne sont pas encore connus.

La couverture de l'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï représenterait une surface d'environ 40 000 m² (environ 700 mètres linéaires). La couverture de l'autoroute entre l'avenue Louis-Casaï et Palexpo représenterait une surface d'environ 90 000 m² (1 400 mètres linéaires), soit un linéaire total de 2 100 m environ.

Le coût d'investissement relatif à ces ouvrages serait important. Un ordre de grandeur peut être donné sur la base de l'exemple d'un projet dans le canton de Fribourg (A12 à Chamblieux, https://fr.ch/ww/fr/pub/actualites.cfm?fuseaction_pre=Detail&NewsID=56696).

Ce projet représente 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 2 100 mètres linéaires représenteraient un investissement de 210 millions de francs.

Dans le cas qui nous concerne, 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. Cependant, ce coût serait très probablement largement supérieur au ratio de 100 000 F par mètre linéaire cité ci-avant.

Le projet VEA ne pourra être réalisé que si l'enfouissement de la ligne à haute tension se concrétise. Le projet Cointrin Vision, porté par l'aéroport, pourrait aussi être tributaire de cette mesure. Pour des raisons techniques, cet enfouissement devra se faire sur tout le linéaire compris entre les postes de transformation de la Renfile et de Foretaille. Son coût est estimé à environ 45 millions de francs. Les modalités possibles d'un financement partagé entre les différents acteurs intéressés est à l'étude dans le cadre du projet « Axe Stratégique Réseau » (ASR), qui intègre également le développement du réseau GeniLac.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP