

Fabien Wegmuller

De: Fabien Wegmuller
Envoyé: lundi, 23 octobre 2017 22:16
À: Barbey Horvath Julie
Cc: abbep@bluewin.ch; Laurent Vulliez; Marc Zeller; Ferme des Grands-Bois; François ERARD
Objet: Concertation agricole barreau routier Montfleury

Chère Madame,

Pour donner suite à nos échanges sur la volonté de l'Etat de Genève d'effectuer une démarche de concertation avec les exploitants agricoles impactés par le projet du barreau routier de Montfleury et sur le constat des difficultés de trouver une date commune lors de la période de vendanges pour cette rencontre, permettez-moi de vous transmettre les remarques et questions des exploitants qui nous lisent en copie.

En premier lieu, permettez-nous de revenir à l'origine de ce projet en rappelant que la motion M1986 déposée en 2010 invite uniquement le Conseil d'Etat à présenter un projet de route reliant la route de Peney à la route de Satigny à travers le plateau de Montfleury. Aujourd'hui, la réponse à cette motion projette une route de décharge de l'autoroute dans un secteur où cohabitent la nature, l'agriculture et des habitations déjà fortement contraintes par le bruit. Ainsi, partant d'une simple route, le projet actuel s'associe à une demi-jonction autoroutière foisonnant une palette de nuisances supplémentaires par rapport à l'intention première. Nous comprenons bien les besoins d'assurer une déserte efficace pour le développement de la ZIMESAVER et de la nécessité de sécuriser le tunnel de Vernier qui aujourd'hui déjà est en surcharge. Néanmoins, nous nous permettons de vous soumettre notre scepticisme vis-à-vis de la solution proposée d'une demi-jonction à cet emplacement. Dans quelle mesure cette nouvelle sortie va-t-elle réellement apporter des résultats tangibles sur l'ensemble du trafic du secteur et ne pas reporter le problème plus loin notamment sur le tunnel de Bernex ? Dans quelle mesure l'infrastructure projetée sous sa forme actuelle répond-t-elle intelligemment aux besoins de déplacement de demain, notamment au vu des souhaits politiques de favoriser la mobilité douce et les transports en communs (voie verte et CEVA) ? Pour finir, quel sens donner aux millions de financement d'une ½ jonction qui sera certainement totalement revue 10 ans après sa réalisation au moment de l'élargissement d'une troisième voie autoroutière ? Nous souhaitons ainsi disposer de plus amples informations sur les résultats attendus en termes de trafic et ceci à une échelle territoriale élargie et portée sur le long terme. De plus, nous souhaitons être informés de l'état de la coordination temporelle et financière entre les projets de l'OFROU et de l'Etat sur ce secteur. Ainsi, nous serons peut-être en mesure de comprendre la justification de cette accroche autoroutière à cet emplacement et sous la forme d'une demi-jonction. En l'état de nos connaissances de l'intérêt de cette dernière, nous restons septiques vis-à-vis de cette solution, à notre sens hâtive au regard des répercussions définitives qu'elle aura sur notre territoire.

En second lieu, nous remettons sérieusement en cause le choix du comité de pilotage du 26 novembre 2014 de valider la variante T4 dans le but d'approfondir plus en détail la faisabilité d'implanter le barreau routier à ciel ouvert au sein d'un faisceau traversant la zone agricole. Les acteurs de cette décision ont adopté cette variante T4 conscients qu'elle est la plus contraignante pour l'agriculture, la nature, le paysage et les habitants parmi les trois variantes étudiées. Cette décision, basée principalement sur un critère financier, écarte ainsi d'office l'option d'une tranchée couverte dont la finalité permettrait notamment de préserver plus de 2 ha de SDA. Dans le cadre de la seconde étude de faisabilité et l'enquête publique sur la 1ère mise à jour du plan directeur cantonal 2030, nous avons fait part à plusieurs reprises de notre souhait de relancer les réflexions sur une route enterrée afin de supprimer toutes les nuisances qu'elle engendrera sur le territoire. Il nous a été répondu que la tranchée couverte n'est techniquement pas réalisable du point de vue de la topographie du terrain et des accroches souhaitées. Afin d'être en mesure de bien comprendre l'exclusion de cette variante, permettez-nous de demander au porteur de projet l'ensemble des motifs et les conclusions techniques qui ont écarté l'option de la tranchée couverte pour la réalisation du barreau routier de Montfleury.

Pour finir, nous tenons à relever qu'il apparait en effet important de trouver des solutions pour la gestion du trafic au sein de ce secteur tant pour le développement de la ZIMESAVER et le tunnel de Vernier que pour les chemins

agricoles qui subissent actuellement des charges de trafic au-delà de leurs capacités. Néanmoins, nous nous opposerons au projet sous sa mouture actuelle car nous estimons que des solutions alternatives peuvent être étudiées pour répondre à ces besoins tout en limitant la quasi-totalité des nuisances. En effet, il nous semble que la question porte aujourd'hui sur quels moyens financiers l'Etat se donne pour préserver la qualité de vie de ses habitants, la fonctionnalité de son espace rural et la préservation des valeurs de son territoire. Nous recommandons ainsi au porteur d'étudier d'autres alternatives enterrées si ce dernier ne veut pas faire face à de multiples recours. Une situation procédurale qui, en fin de compte, engendrera des coûts et des dépassements de délais supplémentaires qu'il serait pertinent d'intégrer dans la pondération de la variante retenue.

En vous remerciant de bien vouloir transmettre cette position des agriculteurs concernés par ce projet de barreau routier à votre mandant et avec l'espoir d'obtenir des réponses aux questions soulevées, je vous adresse, chère Madame, mes meilleurs messages.



Fabien Wegmüller

Conseiller en développement rural

15 rue des Sablières

1242 Satigny

Tél. 079 711 12 80 / 022 939 03 07

FAX 022 939 03 01