

Date de dépôt: 6 septembre 2006

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M^mes et MM. Jacques Jeannerat, Gabriel Barrillier, Alain Meylan, Hubert Dethurens, Claude Aubert, Luc Barthassat, Janine Berberat, Thomas Büchi, René Desbaillets, John Dupraz, Jean-Michel Gros, Janine Hagmann, Hugues Hiltpold, Jean-Claude Dessuet, Claude Marcet, Mark Muller, Jean-Marc Odier, Patrice Plojoux, Pierre-Louis Portier, André Reymond, Jean Rémy Roulet, Olivier Vaucher, Pierre Weiss relative à la modification des limites de zones sur le territoire de la commune de Bardonnex (création d'une zone de développement 3 affectée à de l'équipement public)

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 29 août 2003 le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

LE GRAND CONSEIL,

considérant :

- *qu'une aire autoroutière de ravitaillement (station-service) est prévue sur le territoire cantonal genevois par le droit fédéral;*
- *que suite à de nombreuses études et projets menés sous l'égide du Conseil d'Etat, le choix du site devant accueillir cette construction s'est porté sur des terrains bordant la plate-forme autoroutière et douanière de Bardonnex;*

- *qu'à la suite d'une soumission publique, la réalisation de cette aire a été attribuée à un groupement d'investisseurs privés emmenés par Elf Oil Switzerland;*
- *que le Conseil d'Etat et le DAEL ont dès lors mené sur le plan administratif et légal, au niveau cantonal comme au niveau fédéral, toute la procédure idoine à un tel projet de construction;*
- *que le projet dont est question avait reçu l'aval, conformément aux dispositions légales en vigueur, du service de l'écotoxicologue cantonal, ainsi que de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage;*
- *que ce projet remplissait les exigences légales en matière d'installations annexes bordant les routes nationales, comme les exigences en matière de protection de l'environnement (étude d'impact);*
- *qu'à ce stade de la procédure, seule restait attendue l'approbation de l'Office fédéral des routes;*
- *que le Grand Conseil, sous l'ancienne législature, a refusé le déclassement des terres concernées le 16 février 2001;*

invite le Conseil d'Etat

- *à réengager la procédure d'adoption des plans de zone, prévue à l'article 16 LaLAT, relative aux modifications des limites de zones sur le territoire de la commune de Bardonnex;*
- *à reprendre, en application des articles 15 et 16 LaLAT, l'ensemble des travaux effectués en rapport avec le Plan n° 28993-505 et le projet loi 7891, et à créer sur les parcelles visées par ledit plan une zone de développement 3 affectée à de l'équipement public.*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

1. Rappel historique

L'implantation d'une aire de ravitaillement sur territoire genevois est prévue depuis 1973 par la Confédération, dans le plan directeur des stations-service en bordure des routes nationales. Le site de Bardonnex a été confirmé en 1995, après l'abandon du site de Blandonnet en raison des contraintes d'exploitation de l'autoroute, la priorité ayant été donnée aux compléments de jonction de Meyrin et de Vernier. Il faut rappeler que des emplacements plus proches de la frontière avec le canton de Vaud ne peuvent être pris en considération à cause de la distance à respecter par rapport à l'aire de Bursins.

Le site de Bardonnex, jouxtant l'autoroute du côté nord-ouest, sur le versant ouvert en direction de Perly et du Haut-Jura, occupe environ 4,5 hectares, sur des terrains situés en zone agricole. L'Etat y détient environ 6,4 hectares, mais un remaniement parcellaire est nécessaire pour réunir la surface en main publique.

A fin 1996, le département des travaux publics et de l'énergie a pris l'initiative de lancer, auprès du groupement réunissant sociétés pétrolières, entreprises de restauration, ingénieurs et architectes, un concours portant conjointement sur l'aménagement du site et sur l'exploitation ultérieure des installations.

Dès le printemps 1997, le projet primé a été développé en vue de son autorisation. Il prévoyait les ouvrages d'accès, assimilables à une jonction complète et incluant un viaduc spectaculaire enjambant l'autoroute, ainsi qu'une vaste plateforme nécessitant d'importants terrassements en raison de la pente du terrain. Le projet des accès a reçu l'approbation de la Confédération. Une demande d'autorisation cantonale pour la plateforme a été déposée et instruite, puis mise en attente de la procédure d'affectation.

En effet, même si, à l'époque, il avait été estimé que l'ouvrage pouvait être autorisé en dérogation au statut de la zone agricole, au motif que son implantation était imposée par sa destination (art. 24 LAT), le Conseil d'Etat avait jugé préférable, dans un souci démocratique, de procéder par un déclassement.

Un projet de loi portant sur une modification de limite de zone (PL 7891, plan 28 993-505) a ainsi été déposé devant le Grand Conseil en septembre 1998. Tous les préavis de l'administration étaient favorables, sauf celui du service de l'agriculture, qui demandait, cas échéant, une compensation de la surface perdue. La Chambre genevois d'agriculture a soutenu le projet, dans la mesure où il offrirait une vitrine à la production genevoise et pour autant que la perte de surface cultivée soit compensée, par exemple par le retour en zone agricole des terrains de l'ancienne briquetterie de Bardonnex. L'office fédéral de l'aménagement du territoire, consulté à propos de l'empiètement sur les surfaces d'assolement, était entré en matière pour un objet relevant d'une planification fédérale. Lors de la mise à l'enquête, une quinzaine d'oppositions, émanant pour la plupart de propriétaires voisins, avait été enregistrée. Le Conseil municipal de Bardonnex avait, pour sa part, préavisé favorablement le projet. La commission de l'aménagement du canton y a consacré pas moins de huit séances entre juillet 1998 et novembre 2000, au bout desquelles elle a voté, à une faible majorité, le refus d'entrée en matière. Le Grand Conseil l'a suivie le 16 février 2001 en rejetant le projet en premier débat. Au cours de ces deux années, la direction du génie civil avait examiné,

sur la demande de la commission et du chef du département, les possibilités de réduire le projet, sans mettre en cause la conception générale de son implantation.

Conformément aux prescriptions régissant la zone 3 de développement, un projet de plan localisé de quartier (PLQ 29 007) a été établi, accompagné d'une étude d'impact sur l'environnement. Ce projet avait reçu des préavis généralement favorables, mais il n'a finalement pas été mis à l'enquête.

En conséquence du vote négatif du Grand Conseil, l'Etat s'est dégagé des accords en cours d'établissement avec le groupement lauréat du concours. Le projet de remaniement parcellaire destiné à réunir les surfaces détenues par l'Etat pour constituer l'assiette du projet a été mis en suspens. En conséquence, le projet n'a pas été inscrit dans le plan directeur cantonal que le Grand Conseil a adopté le 21 septembre 2001 et que le Conseil fédéral a approuvé le 14 mars 2003.

2. Développement

Par la suite, conformément aux déclarations du Conseiller d'Etat qui en avait la charge, le département n'a pas entièrement abandonné le projet, mais il a recherché les moyens d'en réduire à la fois les impacts et le coût, en vue d'une éventuelle reprise. Cette période a également été marquée par les incertitudes concernant le contre-projet à l'initiative Avanti, dont l'acceptation aurait nécessité des réserves d'emprise supplémentaires pour l'élargissement de l'autoroute. Le vote du 8 février 2004 a levé cette hypothèque.

En juin 2004, le Conseil d'Etat a répondu à l'interpellation urgente écrite IUE 96 du député Luc Barthassat en confirmant son intention de reprendre le projet avec l'objectif d'en réduire le coût et les impacts sur le paysage. Il a également souligné les incertitudes provenant du projet de nouvelle péréquation financière, qui prévoit la reprise complète par la Confédération des études, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du système autoroutier.

Une étude complémentaire d'implantation a été entreprise par la direction de l'aménagement du territoire. Elle a démontré que le projet pouvait être réalisé, selon le programme initial, avec un impact beaucoup moins important sur le paysage, un système d'accès plus discret et une emprise, sinon réduite, du moins mieux localisée.

Fort de cette expertise complémentaire, le Conseil d'Etat a répondu en septembre 2005 à l'interpellation urgente écrite IUE 223 du député Pierre Weiss, qui demandait dans quel délai un nouveau projet de loi de déclassement serait déposé, en s'engageant à le faire lorsqu'il disposerait d'un

avis de l'Office fédéral des routes sur la conception du projet et sur ses modalités de financement.

Les informations obtenues à ce jour de l'office fédéral des routes précisent les conditions de réalisation d'un ouvrage de ce type, alors que la Confédération s'apprête à reprendre la compétence intégrale de planification et de financement des ouvrages autoroutiers, selon les dispositions de la nouvelle péréquation financière (RPT). Le projet figurant dans la planification antérieure, il ne nécessite pas de passer par la procédure du projet général, mais seulement par l'approbation des plans. En théorie, la Confédération devrait prendre à sa charge le financement des ouvrages d'accès, mais il n'est pas acquis qu'elle l'inscrive dans ses plans d'investissement, cet objet ne revêtant pas un intérêt prépondérant du point de vue de la Confédération. L'Etat de Genève pourrait prétendre se substituer à la Confédération pour cet équipement, pour autant qu'il figure dans ses priorités d'investissement, ce qui n'est pas le cas. De toute manière, l'aménagement de la plateforme ne relèverait pas de la Confédération. On revient ainsi aux conditions du projet initial, qui mettait à charge de l'opérateur futur la totalité des investissements.

Il est à relever enfin que le Conseil administratif de la commune de Bardonnex a récemment rappelé, par un courrier adressé à la direction de l'aménagement son soutien au projet d'une aire de ravitaillement sur son territoire.

3. Conclusions

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat, tenant compte des priorités qu'il s'est fixées pour la législature et de sa volonté de maîtriser les finances de l'Etat, considère que ce projet, tout en revêtant un certain intérêt pour l'activité touristique du canton, ne justifie pas un investissement public. Il reste par contre ouvert à toute proposition qui permettrait à un groupe réunissant les partenaires requis pour l'exploitation d'en assurer le financement intégral.

Dans l'attente que cette possibilité se précise et que la faisabilité économique du projet soit démontrée, le Conseil d'Etat s'est assuré que les services concernés aient pris toutes les dispositions nécessaires pour que, le moment venu, le site puisse être mis à disposition dans un délai rapide.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Pierre-François Unger