

*Date de dépôt : 20 avril 2012*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Christophe Aumeunier, Gabriel Barrillier, Jacques Jeannerat, David Amsler, René Desbaillets, Nathalie Fontanet, Ivan Slatkine, Daniel Zaugg, Fabienne Gautier, Claude Aubert, Christiane Favre, Pierre Weiss, Michel Forni pour une nouvelle zone industrielle à Cointrin**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 22 septembre 2011, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:*

- les conclusions du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'état de situation de la gestion des zones industrielles du canton (RD 685) visant notamment à accélérer la planification et l'affectation de nouvelles zones d'activités ;*
- la pénurie de logement importante et persistante avec un taux de vacance de logements de 0,2% au 1er juin 2008 ;*
- le projet de déclassement et de développement du quartier Praille-Acacias-Vernets proposant une mixité d'activités et de logements ;*
- le constat unanime que le masterplan Praille-Acacias-Vernets adopté en mai 2007 comme base pour l'élaboration d'une image directrice du périmètre comporte un nombre de logements notablement insuffisant ;*
- la nécessité de disposer de nouvelles zones industrielles à Genève, respectivement de permettre la relocalisation d'une partie des entreprises dont l'activité est gênante dans le cadre du développement du quartier Praille-Acacias-Vernets ;*
- la gêne particulière qui résulte de la pénurie de logements pour les habitants de la République et canton de Genève ;*

- *le projet d'agglomération qui prévoit la construction de beaucoup plus de logements dans le canton de Genève pour rééquilibrer l'offre de logements de la région ;*
- *le manque de terrains constructibles et le prochain épuisement du potentiel à bâtir,*

*invite le Conseil d'Etat*

- *à étudier l'opportunité de présenter un projet de loi au Grand Conseil;*
- *à prévoir la réalisation d'infrastructures routières et ferroviaires pour desservir cette nouvelle zone industrielle;*
- *à considérer ce projet comme prioritaire parmi les projets d'aménagement du canton.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La motion vise à permettre le développement d'une nouvelle zone industrielle sur le secteur dit « le Prâlay » ou « Colovrex - Les Bisons », ou dans son voisinage immédiat. Elle s'appuie sur les motifs suivants :

- le canton de Genève manquant de terrains industriels disponibles pour l'accueil d'entreprises importantes, il conviendrait d'initier la densification des zones existantes mais aussi de déclasser de nouveaux périmètres pour développer de nouvelles zones industrielles et artisanales ;
- ceci permettrait en outre de proposer une offre de relocalisation pour les activités industrielles et artisanales du périmètre Praille Acacias Vernets, devant laisser la place à la réalisation des objectifs de la loi votée en juin 2011 par le Grand Conseil, en particulier la construction de logements ;
- la localisation proposée bénéficie d'une excellente desserte potentielle, à proximité de l'aéroport, des grands axes routiers, et dans le futur, du rail ; cela permettrait de décharger Genève du trafic de transit fret jusqu'aux actuelles zones d'activités.

Sur la base des travaux conduits récemment, le présent rapport revient sur deux questions soulevées par la motion, à savoir les besoins et l'offre en surfaces d'activités industrielles dans le canton (points 1 et 2) et les caractéristiques du site envisagé, en particulier du point de vue de sa desserte (point 3) qui détermineront les échéances à laquelle le développement du secteur pourrait avoir lieu.

### **I. Besoins et offres en surfaces d'activités industrielles et artisanales (ZIA)**

L'analyse générale des besoins et de l'offre en surfaces d'activité dans le canton (étude en cours) fait ressortir une diminution de la surface des ZIA entre 2000 et 2011, passant de 804 ha à 718 ha (- 86 hectares). Les terrains disponibles à court terme dans les zones industrielles existantes sont de plus en plus rares (13% de la surface totale des ZIA gérées par la FTI en 2000, 6% en 2011). A cela s'ajoute le fait que le potentiel résiduel correspond souvent à des terrains utilisés de façon non conforme (quartiers de villas récemment déclassés en ZIA, gravières), ce qui contribue à la raréfaction des terrains rapidement disponibles. Le potentiel de densification des terrains déjà utilisés par les activités est considérable mais ne déploiera ses effets qu'à moyen ou long terme, dans la mesure où il dépend du développement des entreprises existantes. Cela étant, le plan directeur cantonal en vigueur prévoit la création de nouvelles zones industrielles et zones d'activités mixtes (+52 ha)

auxquelles s'ajoutent celles préconisées par le projet de plan directeur cantonal 2030 (+80 ha), ce qui devrait permettre d'augmenter de façon substantielle l'offre à moyenne échéance.

A long terme, la mise en œuvre des mesures résultant du plan directeur cantonal actuel et du projet de plan directeur cantonal en cours de procédure devrait permettre de répondre aux besoins en surfaces d'activités industrielles. Il n'est toutefois pas à exclure qu'en fonction de l'augmentation démographique et du développement du canton les besoins en matière de zones industrielles ne puissent être entièrement couverts.

L'analyse des besoins en matière de logistique a fait l'objet d'une étude, Agglomération fret 2030, conduite de 2009 à 2011, qui a identifié deux périmètres, ZIMEYSA élargie et Colovrex, comme sites potentiels pour l'implantation d'une plateforme logistique d'agglomération. Les trois scénarios de développement étudiés à différents horizons (2030 et 2050) ont abouti au bilan suivant.

Les deux secteurs présentent des caractéristiques très différentes, notamment en ce qui concerne leur vocation actuelle ainsi que leur profil de desserte.

- La ZIMEYSA est une zone industrielle déjà desservie par le rail. Son utilisation pour une activité logistique serait donc un renforcement de la vocation actuelle de ce secteur, moyennant des aménagements ferroviaires complémentaires.
- Le secteur de Colovrex est encore en zone agricole et n'est pas desservi par le rail. Son utilisation pour une activité logistique impliquerait une modification complète de l'affectation de ce secteur et entraînerait des investissements considérables pour l'amélioration de la desserte, autant pour les marchandises que pour les personnes.

En raison des profils actuels des sites envisagés et dans l'optique d'une coordination entre développement urbain et transports, l'étude a conclu que la priorité devait être mise sur la densification et la valorisation des outils de logistiques des zones industrielles existantes (ZIMEYSA, notamment) avant d'envisager de développer une zone d'activités sur le secteur de Colovrex.

L'étude Agglomération fret 2030 conduit dès lors à considérer le site de Colovrex comme une réserve foncière pour le long terme, soit lorsque les zones industrielles existantes et prévues par le projet de plan directeur cantonal seront proches de la saturation.

## **II. Description du périmètre de Colovrex et contraintes à prendre en compte**

Le périmètre, d'une surface d'environ 150 hectares, situé au nord-est de l'aéroport, sur la commune de Bellevue, est délimité par l'autoroute, la route des Fayards et le nant du Gobé. La surface réellement utilisable pour l'industrie, déduction faite des infrastructures et des surfaces inconstructibles, serait d'environ 100 hectares, aujourd'hui principalement située en zone agricole.

Le périmètre est par ailleurs soumis à plusieurs types de contraintes :

### *- Contraintes environnementales*

Le site se trouve sous l'axe d'approche de l'aéroport ce qui induit un certain nombre de contraintes d'aménagement, notamment des restrictions quant à l'affectation des bâtiments.

En ce qui concerne les nuisances sonores liées au trafic aérien, l'analyse des valeurs de planification en fonction du degré de sensibilité montre que les trois-quarts sud-est du site devraient être réservés à des activités.

Enfin, un gazoduc traverse le site d'est en ouest, imposant une limite inconstructible pouvant aller jusqu'à 87 mètres de part et d'autre du tracé ainsi qu'un périmètre de sécurité pour les terrains à proximité, limitant le type d'activités pouvant s'y dérouler. Le projet d'un nouveau gazoduc pourrait à l'avenir également contraindre le nord du site de Colovrex.

Du point de vue des contraintes environnementales, le site se prêterait donc bien à l'implantation d'activités industrielles, voire tertiaires, à condition que les bâtiments fassent l'objet de mesures de protection appropriées. Toutefois, la moitié sud du site ne pourrait pas accueillir d'activités à risque ou générant de grandes concentrations de personnes.

### *- Contraintes paysagères et naturelles*

Le site de Colovrex présente des caractéristiques naturelles, biologiques et paysagères de grande valeur qu'il est souhaitable de préserver.

Il se trouve au sud du réseau agro-environnemental de Colver. Il est traversé par un corridor à faune d'importance locale sur son axe nord-sud, lié au continuum aquatique du Gobé vers le lac, identifié par le réseau écologique national (REN) et cantonal. Le Nant-du-Gobé est protégé par une bande inconstructible de 30 mètres de part et d'autre de son lit et les boisements riverains sont inscrits au cadastre forestier.

L'étude de base pour l'élaboration de contrats corridors sur le secteur du Pays de Gex, conduite par le Projet d'agglomération en 2010, identifie Colovrex comme un espace agricole à enjeux de biodiversité et insiste sur la nécessité de maintenir des connexions biologiques et paysagères entre cet

espace ouvert et le "cœur vert" au nord de l'aéroport. Aussi, la suppression de cette pénétrante de verdure identifiée au plan directeur cantonal pourrait avoir pour conséquence la fermeture du corridor et la disparition des caractéristiques naturelles du site, ce qui porterait une atteinte substantielle au maillage écologique local.

### **III. Desserte et réseaux**

La motion insiste sur la très bonne accessibilité potentielle du site. En l'état, le site n'est pas raccordé aux principaux axes de transport. Desservi par trois routes primaires pour le trafic de transit, il est à côté de l'autoroute mais ne dispose pas d'accès direct à celle-ci. La jonction du Grand-Saconnex, qui se trouve à moins de 2 kilomètres, est accessible par la route de Colovrex. Le site n'est pas non plus connecté au réseau ferroviaire CFF et en est distant de plus d'un kilomètre.

Pour faire de Colovrex un important site économique et/ou logistique, plusieurs étapes, seraient nécessaires :

- Connecter le site au réseau ferré, pour être en cohérence avec les objectifs de la politique fret de l'agglomération (réduction des émissions de CO2).

Cependant, le projet de liaison ferroviaire entre la gare CFF de l'aéroport et Bellevue en direction de Lausanne, qui aurait permis de raccorder le site au réseau ferroviaire par un nouvel embranchement, a été abandonné par les CFF. En effet, elle n'apporterait pas d'amélioration notable, ni pour le trafic d'agglomération, ni pour le trafic grandes lignes, notamment en raison du fait qu'elle allongerait les temps de parcours vers la gare de Cornavin, destination d'une large majorité des usagers du rail.

De même, la réservation pour une voie ferrée reliant la gare CFF de l'aéroport à Mies est située de l'autre côté de l'autoroute, ce qui nécessiterait de traverser une ou plusieurs fois l'autoroute. Cette voie n'est de plus pas incluse dans le programme pour le développement futur de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).

Aujourd'hui, l'option retenue est celle d'une boucle beaucoup plus resserrée retournant vers Sécheron et Cornavin : il s'agit de la nouvelle liaison dite « raquette », planifiée à l'horizon 2030.

- Connecter le site au réseau autoroutier suisse, afin d'absorber la plus grande partie du trafic routier, avec la création d'un échangeur à proximité immédiate.

Une nouvelle jonction autoroutière est envisagée en amont du site, afin de faciliter l'accès des communes de la rive droite à l'autoroute et de reporter une

partie des flux actuellement observés sur les réseaux locaux. Sa localisation, à Collex ou à Versoix, est actuellement à l'étude.

Par ailleurs, dans la perspective d'un développement d'activités économiques à Colovrex, la réalisation préalable de la traversée du lac, prévue à horizon 2030, serait nécessaire pour desservir le site à destination et depuis la rive gauche de l'agglomération.

#### **IV. Plan directeur cantonal**

Sur la base des trois points développés précédemment, le secteur de Colovrex est identifié comme périmètre à étudier en vue d'une extension urbaine future dans le projet de plan directeur cantonal Genève 2030. Cela signifie qu'il doit encore faire l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité permettant de préciser son aptitude à recevoir de nouvelles urbanisations à terme tout en préservant ces qualités environnementales et paysagères. En fonction des résultats de ces études, le Conseil d'Etat présentera un éventuel projet de loi de déclassement.

#### **V. Conclusion**

Le secteur de Colovrex, d'une importante superficie, se situe en amont de l'agglomération et à proximité des axes de transports majeurs, ce qui pourrait constituer autant de facteurs favorables pour l'affecter à des activités industrielles. Toutefois, ce site bénéficie de qualités environnementales et naturelles qui doivent être prises en compte dans le cadre d'un éventuel projet d'urbanisation. Relier le site au rail et à l'autoroute impliquerait de très importants investissements en plus de ceux déjà prévu pour le trafic d'agglomération et nécessiterait la réalisation préalable de la traversée du lac. Ce secteur pourrait toutefois à terme être déclassé en zone artisanale traditionnelle, même si non reliée au rail.

Par ailleurs, concernant la densification des zones industrielles et artisanales, il convient de mettre la priorité sur les secteurs, déjà en grande partie équipés, reliés au rail et dont l'accessibilité depuis l'autoroute pourrait être plus facilement améliorée.

Ces premières considérations n'excluent donc pas la possibilité de développer à terme ce secteur pour des activités dont le caractère sera vraisemblablement industriel. Cela a amené le département des constructions et des technologies de l'information à entamer des démarches sur le plan foncier afin de s'assurer pour l'avenir une maîtrise suffisante des terrains.

Cela étant, et dans le cadre de sa décision sur le projet de plan directeur cantonal Genève 2030, le Grand Conseil sera amené à se prononcer sur

l'avenir du site de Colovrex qui figure aujourd'hui comme périmètre à étudier pour une urbanisation à long terme.

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'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Pierre-François UNGER