

*Date de dépôt : 21 février 2011*

## **Rapport**

**de la Commission d'aménagement du canton chargée d'étudier la proposition de 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 et Michel Forni pour une nouvelle zone industrielle à Cointrin**

*Rapport de majorité de M. Bertrand Buchs (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Olivier Norer (page 26)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Bertrand Buchs**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission d'aménagement du canton s'est réunie les 8 et 15 décembre 2010 et les 12, 19 et 26 janvier 2011 sous la présidence de M. Christophe Aumeunier pour traiter cette proposition de motion.

Elle a bénéficié de la présence de M. Jacques Moglia, attaché de direction, DGAT (DCTI), et de M. Jean-Charles Pauli, secrétaire adjoint, secteur des affaires juridiques, Office de l'Urbanisme (OU).

MM. Lionel Binz et Christophe Vuilleumier ont rédigé le procès-verbal avec efficacité et célérité. Que ces personnes soient remerciées pour leur soutien.

## Mémorial

Cette motion a été déposée le 19 décembre 2009. Elle a été traitée par le Grand conseil dans sa séance du 15 octobre 2010 et renvoyée, après débats, par 67 oui et 16 abstentions, à la commission d'aménagement du canton.

### Présentation de la motion

Le Président indique qu'il est l'auteur de cette motion mais qu'il gardera la distance nécessaire lors de l'examen de cette motion. Il cède la parole à M. Amsler pour la présentation de la motion.

Il informe que la zone concernée (dite de Colovrex) est située au nord de l'aéroport. Il indique que le périmètre concerne 2 millions de m<sup>2</sup> et devrait être déclassé totalement ou en partie en zone industrielle et artisanale. Il relève que cette motion fait preuve d'un large consensus politique et qu'elle donne suite à la M 1745 du 1<sup>er</sup> mars 2007, qui demandait la création d'une nouvelle zone d'activités mixtes à Genève, sur la rive droite ou gauche, à proximité de grands axes de communications. Il mentionne que le M 1863 répond à ces critères, avec une zone située à proximité de l'aéroport, des grands axes routiers et, dans le futur, ferroviaires. Il ajoute que cette zone est située favorablement au nord de la ville, déchargeant ainsi Genève d'une certaine quantité de trafic de transit, dans un axe idéal de liaison entre Genève et la Suisse. Il relève que ce secteur est situé dans une zone de nuisances sonores qui empêchent la création de nouveaux logements mais permettent de créer une zone industrielle et artisanale. Il signale que les CFF ont prévu dans le cadre de Rail 2000 de prolonger la ligne de chemin de fer de l'aéroport jusqu'à Mies ou Tannay. Pour terminer, il indique que les motionnaires sont conscients que l'aménagement de ce territoire devra être modulé, en raison de la présence du Nant du Gobé et d'autres éléments présentant un intérêt environnemental à valoriser.

## Auditions

### Auditions du 15 décembre 2010

*M<sup>me</sup> Delphine Pressevot, cheffe de projet d'agglomération, DGAT, DCTI*

M<sup>me</sup> Pressevot énonce les grands principes du PACA Genève-St Genis-Gex, à savoir des polarités connectées qui sont la façade sud de l'aéroport, la conurbation Ferney-Ornex-Prévessin, le site du CERN sur la commune de Prévessin, le pôle régional de St Genis, le site du CERN sur la frontière et Meyrin et sa zone industrielle. Elle mentionne que l'axe de Ferney à Gex

constitue un axe de développement avec priorisation du bus. Elle rappelle que les différents axes de tramway devraient se prolonger vers St Genis, sur Ferney-Voltaire et l'aéroport. Elle indique aussi l'idée de créer un transport en commun qui créerait une boucle reliant les différentes polarités. Elle explique que le schéma routier veut donner de l'importance à l'autoroute et régler les problèmes de trafic et de saturation sur la façade sud de l'aéroport, en créant des jonctions autoroutières à cheval entre Collex-Bossy et Bellevue ou sur la commune de Vernier.

Concernant les propositions de zones industrielles, M<sup>me</sup> Pressevot indique que les études actuelles travaillent sur les axes de développement en se concentrant sur la ZIMEYSA car elle renferme un fort potentiel de densification. Elle explique qu'il pourrait être répondu à la demande de relocalisation du PAV dans ce secteur par une extension de 100 ha sur la zone agricole, en plus de la densification. Elle signale qu'une possibilité supplémentaire d'extension de la ZIMEYSA a été repérée, et qu'elle est étudiée en parallèle avec le secteur de Colovrex. Elle énumère les différentes surfaces : 60 ha pour l'extension de la ZIMEYSA avec un potentiel de 40 ha supplémentaires, 150 ha pour Colovrex, dont 50 ha fortement contraints par les plafonds aériens et les lignes à haute tension. Elle informe que les CFF ont confirmé que des études ferroviaires ont débuté au niveau de l'agglomération.

Un commissaire libéral demande si la possibilité de finir la boucle ferroviaire en direction de Mies et Coppet a été discutée avec les CFF.

M<sup>me</sup> Pressevot répond que des discussions ont été menées, mais dans le cadre du PACA, et le travail ne se fait pas sur le réseau national.

Un commissaire Ve demande quels sont les potentiels de densification à des fins industrielles ou commerciales mixtes en France voisine.

M<sup>me</sup> Pressevot explique qu'il s'agirait de 40 000 m<sup>2</sup> de plancher, ce qui se traduirait par 2300 emplois tertiaires. Elle relève qu'un potentiel existe, mais que différents problèmes, dont des problèmes de fiscalités, se posent.

### ***M. Daniel Fabbi, maire de Bellevue***

M. Fabbi regrette de n'avoir pas été consulté sur ce projet de déclassement. Il indique qu'il n'est pas contre le principe de déclasser cette zone, mais qu'il ne veut pas n'importe quel déclassé. Il fait remarquer que sa commune est un passage obligé pour accéder au canton. Il suggère de procéder d'abord à la traversée du lac sur le territoire de la commune afin de désengorger le trafic avant d'y amener du trafic supplémentaire. Il soulève des doutes concernant la possibilité de créer une zone industrielle avec des

travailleurs sur place à cause de la proximité de l'aéroport et des avions. Il rejette la possibilité d'implanter des dépôts ou certaines entreprises.

Il explique que la région concernée appartient à 3 propriétaires fonciers.

### **Auditions du 12 janvier 2011**

#### ***Audition de M. Philippe Moeschinger, directeur de la Fondation pour les Terrains Industriels de Genève (FTI)***

Il indique qu'il dispose de peu d'informations concernant le projet à ce stade, mais que la fondation est toujours favorable à un déclassement afin de créer une zone industrielle et artisanale.

Il rappelle que les zones industrielles et les zones de développement datent des années soixante. Il explique que la rareté du terrain oblige actuellement les projets à avoir un indice d'utilisation du sol supérieur à 1 pour être vus d'un bon œil par la FTI. Il reconnaît que les terrains en zones industrielles sont souvent mal valorisés, Il souligne que la disponibilité des terrains gérés par la FTI n'est que de l'ordre de 3 %. Il ajoute que la géométrie de ces parcelles est souvent peu avantageuse et que seules une ou deux parcelles supérieures à 20 000 m<sup>2</sup> sont à disposition actuellement, et que l'offre actuelle en terrain ne permet que de satisfaire des PME. Il rappelle que la zone de la M 1863 est sujette aux nuisances de l'aéroport et qu'il sera difficile d'y implanter, par exemple, des manufactures horlogères. Une liaison ferroviaire constituerait un avantage certain.

Un commissaire R observe que certains périmètres dans la ZIMEYSA contiennent des voitures et des containers. Il demande s'il est possible de repenser l'utilisation du sol en créant par exemple des silos à voiture.

M. Moeschinger rappelle le contexte historique, avec l'Etat qui a vendu de nombreuses parcelles à des privés dans le passé. Il relève que ces terrains appartiennent maintenant à des propriétaires privés et qu'ils peuvent faire ce qu'ils désirent sur leurs parcelles.

Un commissaire Ve demande s'il a été constaté que des entreprises nécessitant un raccordement ferroviaire aient diminué leur utilisation du rail au fil du temps.

M. Moeschinger répond que la densité du trafic ferroviaire a tendance à croître.

***Audition de M. Nicolas Gouneaud, adjoint scientifique au Service de Protection contre le Bruit et les Rayonnements non ionisants (SPBR)***

Il indique qu'il n'y a pas de contre-indications particulières à l'aménagement de cette zone en zone d'activités industrielles et artisanales, mais qu'il existe des restrictions sur le type d'affectation possibles par rapport au déclassement de la zone agricole et de la protection du voisinage, avec notamment une zone 5 proche de l'autoroute où les activités très bruyantes seront déconseillées. Il signale que les activités de type bureau, à usage sensible au bruit, constituent environ la moitié de la surface.

***Audition de M<sup>me</sup> Elisabeth Fatton, maire de Collex-Bossy***

Elle fait savoir que ce projet va entraîner un problème de mobilité. Elle relève que sa commune connaît déjà actuellement un trafic pendulaire important, et que la création d'une zone industrielle et artisanale ne ferait qu'accroître cette situation alors que la commune est dotée seulement d'une route secondaire. Elle signale également la difficulté de créer un accès et une liaison ferroviaire dans le périmètre à cause du relief vallonné.

***Audition de M. Philippe Erard, directeur général d'AgriGenève et M<sup>me</sup> Martine Roset, responsable du domaine aménagement du territoire AgriGenève.***

M. Erard présente le secteur en question comme une zone d'importance en termes de paysage, d'agriculture et de nature. Il relève que le PACA prévoit d'évacuer ce périmètre et qu'un bureau d'architectes prévoit la préservation d'une entité agricole importante afin de créer un cœur vert autour de la zone de Collex-Bossy. Il préconise la création de zones d'activités sur le territoire français. Il trouverait plus opportun de densifier les zones industrielles déjà existantes.

**Auditions du 19 janvier 2011**

***Audition de M. François Meylan, maire de la commune de Ferney-Voltaire (France)***

M. Meylan se déclare étonné de ce projet. Il rappelle que dans le cadre du PACA, il a été dit que cette zone est d'une part très sensible en raison de sa biologie et d'autre part qu'il s'agit d'un couloir important puisque c'est le seul lien entre le lac et la montagne qui ne soit pas coupé par une urbanisation. Il rappelle en outre que les activités envisagées sur cette zone sont considérées comme étant incompatibles avec l'habitat. Or, il rappelle que Ferney compte 8000 habitants, ainsi qu'un lycée de 2000 élèves.

### ***Audition de M. Charles Pictet, architecte***

Le président accueille M. Pictet en rappelant qu'il est l'auteur de cette idée de changement d'affectation.

M. Pictet signale que dans le cadre de réflexions sur le projet du PAV, il a imaginé retirer le rail de ce quartier et déplacer ces industries dans le périmètre de Colovrex.

Il rappelle que le périmètre se trouve dans un goulet d'étranglement du canton qui cumule l'aéroport, l'autoroute et le rail. Il ajoute que compte tenu de ces différentes nuisances, il n'est guère possible de faire autre chose que de l'industrie et du dépôt. Il répète que l'idée est donc de déplacer les activités existantes sur le PAV sur ce lieu. Il indique que les deux périmètres ont la même taille. Il déclare qu'il faudrait créer un by-pass du côté de Mies pour le train, la gare de l'aéroport ne constituant plus un butoir. Pour terminer, il mentionne qu'il serait possible de profiter de l'occasion pour compléter la ceinture autoroutière avec la traversée de la rade.

En réponse à une question d'un commissaire R, M. Pictet répond qu'il n'est pas nécessaire que le train soit implanté en premier, qu'il peut très bien suivre dans un deuxième temps. Il rappelle que la plupart des entreprises situées sur le PAV ne sont pas reliées au train.

### ***Audition de MM. Nicolas Rufener, secrétaire général, et André Hagman, vice-président de la Fédération de Métiers du Bâtiment (FMB)***

M. Rufener déclare que la FMB est très intéressée par ce type de projet. Il précise que l'économie genevoise est fortement tournée vers la Suisse et il pense qu'avoir un lieu de stockage aux portes de Genève permettrait un meilleur maillage pour la distribution dans la cité. Il mentionne que ce projet doit être soutenu.

### **Discussion et vote (séance du 26 janvier 2011)**

Un commissaire L déclare que son groupe estime que toutes les auditions l'ont confronté du bienfondé de cette motion. Il répète que son groupe soutiendra le développement de ce projet.

Un commissaire PDC mentionne que son groupe soutient également cette motion. Il pense qu'il est important que le Conseil d'Etat empoigne ce dossier afin de tirer au clair sa faisabilité.

Une commissaire Ve déclare que les auditions l'ont confortée dans la non-faisabilité de ce projet. Elle pense que définir un autre site ou densifier

les zones industrielles existantes seraient des alternatives plus opportunes, raison pour laquelle une motion de commission, allant dans ce sens, sera déposée.

Un commissaire UDC déclare que son groupe soutient cette motion. Il pense qu'il sera nécessaire de rester attentif à la densification de cette zone.

Un commissaire S proposera également une motion de commission. Il déclare que si la motion devait être acceptée, il proposerait une troisième invite supplémentaire, soit : « *pour chaque place de travail créée, un logement devra être créé sur le territoire du canton.* »

Un commissaire Ve pense qu'il est nécessaire de distinguer le bien-fondé de la motion et la pertinence du périmètre envisagé. Il rappelle que les communes ne sont pas convaincues et que la desserte ferroviaire, si elle doit être construite, n'est pas prévue avant 2030.

Un commissaire R déclare qu'il reste convaincu que cette option doit être étudiée plus avant. Il mentionne qu'il y a en outre une certaine urgence quant à la délocalisation des entreprises qui sont dans le périmètre du PAV et il pense qu'il est nécessaire de considérer que la Zimeysa et ce projet complémentaires

Un commissaire R remarque qu'il n'a pas été convaincu par les arguments évoqués au cours des auditions. Il rappelle que les communes riveraines ne sont guère enthousiastes à cette perspective et il déclare que cette motion présente surtout l'avantage de montrer qu'il est nécessaire de trouver de nouvelles zones industrielles. Il mentionne ensuite que l'accès ferroviaire semble compliqué et que l'option par Mies n'a pas été chiffrée. Il déclare ensuite que les invites de la motion suggèrent que le Conseil d'Etat présente un projet de déclassement et non une étude. Il pense que cette dernière est nécessaire. Il présentera un amendement dans ce sens.

Un commissaire MCG déclare que l'endroit est privilégié pour la proposition qui est faite. Il pense donc que l'étude devrait continuer.

### ***Amendements***

Un commissaire R propose de modifier la première invite : « *à étudier l'opportunité de présenter un PL au Grand Conseil.* »

***Cet amendement est accepté à l'unanimité.***

L'amendement S « *pour chaque place de travail créée, sera prévue sa compensation en logement sur le territoire du canton.* » ***est refusé par 7 oui (1 PDC, 3 L, 1 UDC, 2 R) contre 4 non (1 S, 3 Ve) et 2 abstentions (2 MCG).***

*Vote final*

**Pour : 8 (1 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)**

**Contre : 4 (1 S, 3 Ve)**

**Abst. : 1 (1 R)**

**Conclusions**

Le mérite de cette motion est d'obliger à repenser le développement des zones industrielles et de pouvoir donner une réponse crédible aux déménagements des entreprises situées sur le périmètre du PAV.

Cette motion est parfaitement compatible avec une meilleure densification des zones industrielles existantes et leurs extensions.

La zone de Colovrex se situe idéalement à côté de l'aéroport et le long de l'autoroute. Elle jouxte également la frontière française.

Cette zone agricole n'est pas propre à un déclassement pour des logements car les nuisances sonores sont trop importantes. Elle convient parfaitement pour des activités industrielles.

Elle pourrait également être reliée au train en poursuivant la ligne de chemin de fer à partir de l'aéroport.

Les commissaires sont conscients qu'il existe des écueils et des difficultés à surmonter.

Qu'il faudra veiller aux problèmes de mobilité et répondre aux soucis des communes de Bellevue et Collex-Bossy.

Que la desserte ferroviaire coûtera cher et ne pourra pas intervenir avant 2030. Mais qu'elle n'est absolument pas nécessaire pour pouvoir débiter ce projet, puisqu'une grande majorité des entreprises situées sur le PAV ne sont pas reliées au rail.

La majorité de la commission a considéré qu'il valait la peine d'étudier ce projet. Qu'il était novateur, qu'il permettait de repenser le développement du canton (meilleure connexion avec le reste de la Suisse) rééquilibrage de zones d'activité industrielles, réponse au développement du PAV, possibilité d'accueillir des nouvelles industries et intégration au PACA Saint-Genis-Gex.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons d'accepter cette motion.

## **Proposition de motion**

**(1863)**

### **pour une nouvelle zone industrielle à Cointrin**

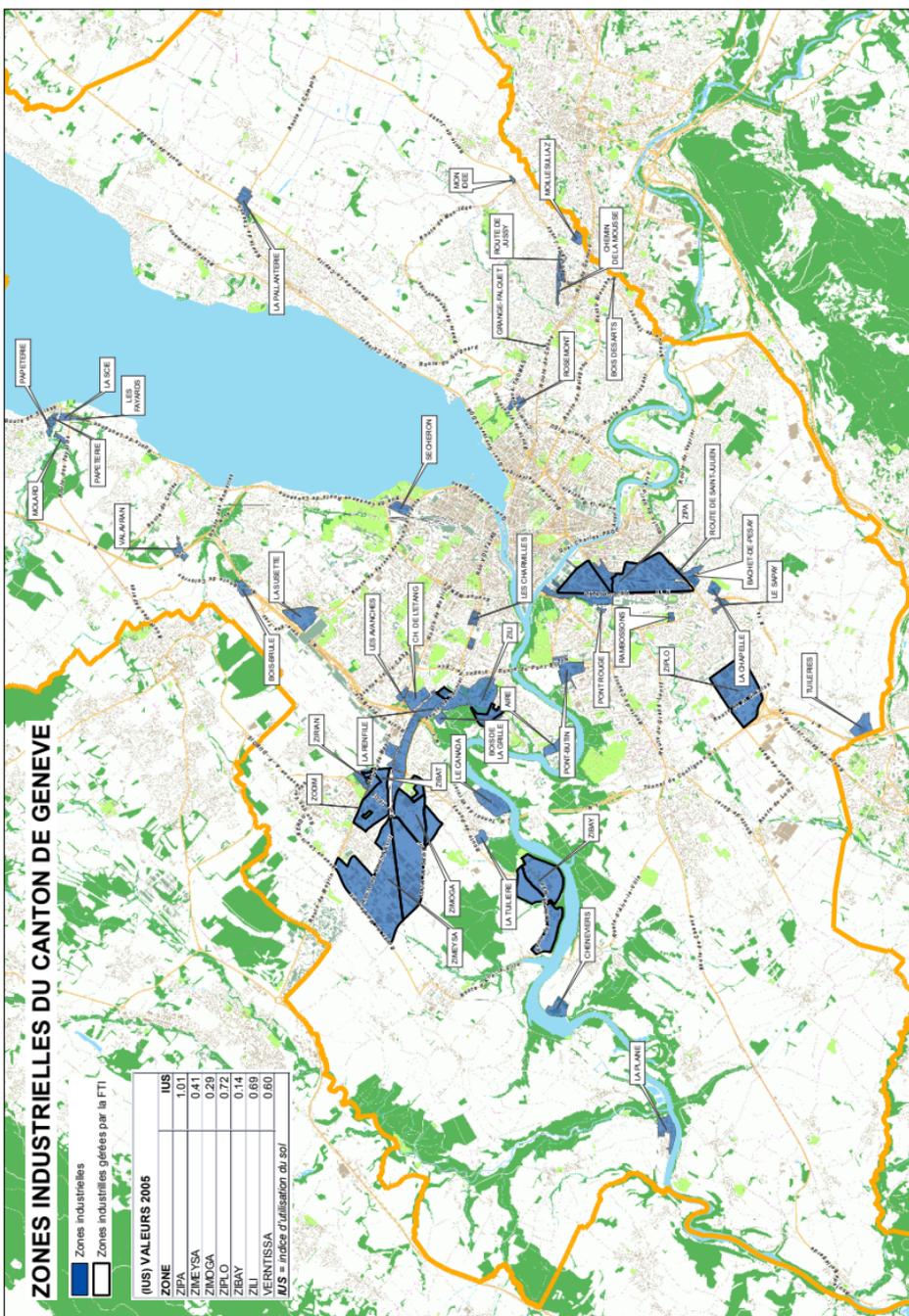
Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- 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 1<sup>er</sup> 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.

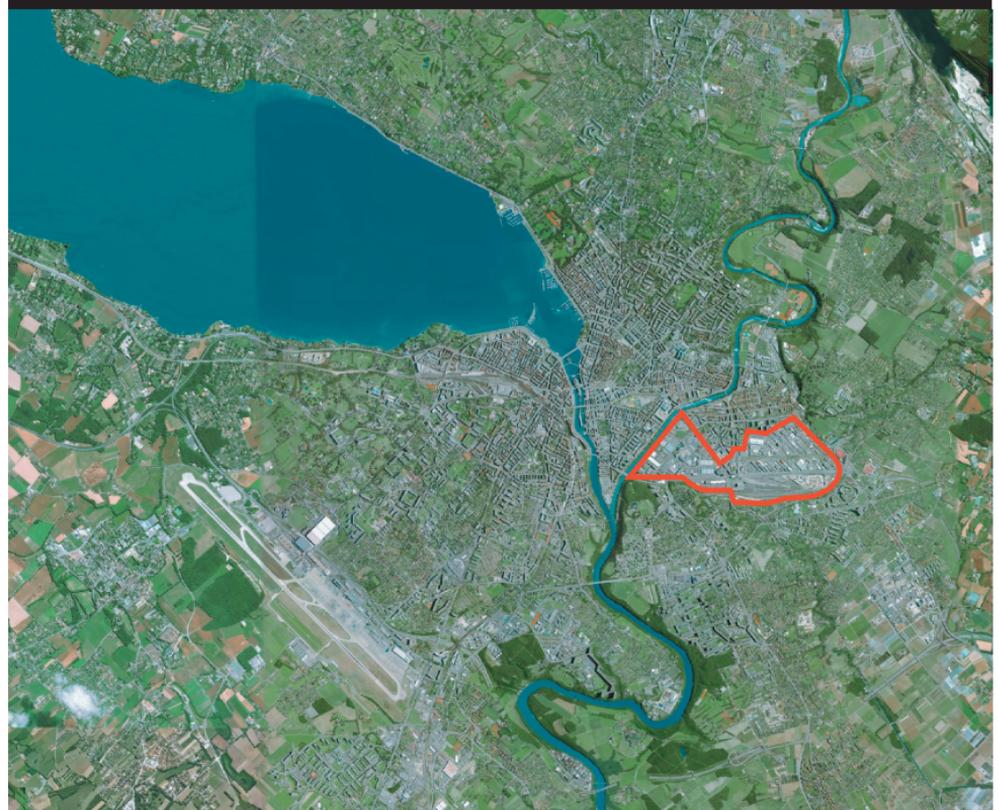




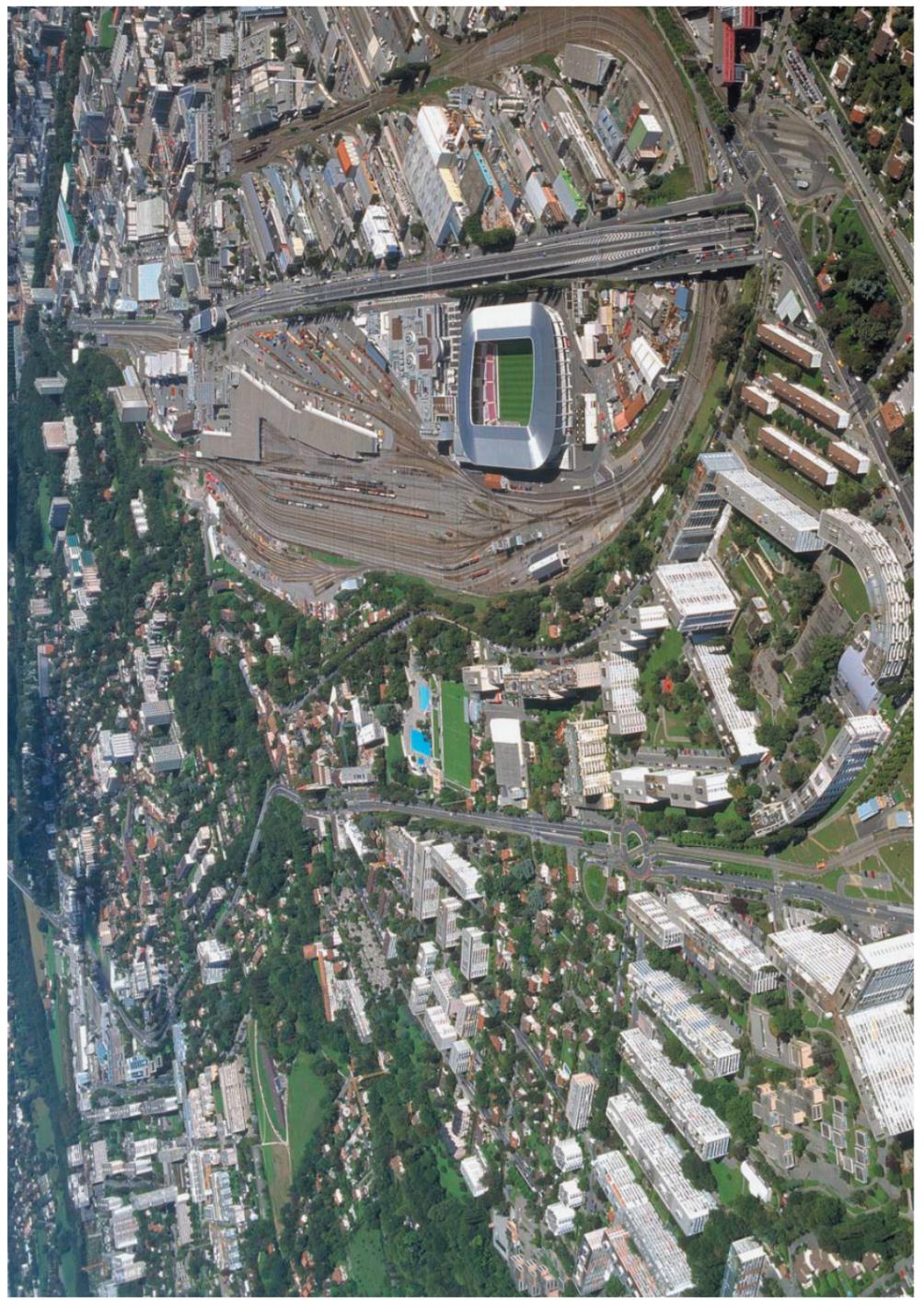
12A CHEMIN FRANK-THOMAS  
CH-1208 GENEVE  
TEL +41 (0)22 737 14 14  
WWW.PICTET-ARCHITECTE.CH  
INFO@PICTET-ARCHITECTE.CH  
WWW.PICTET-ARCHITECTE.CH

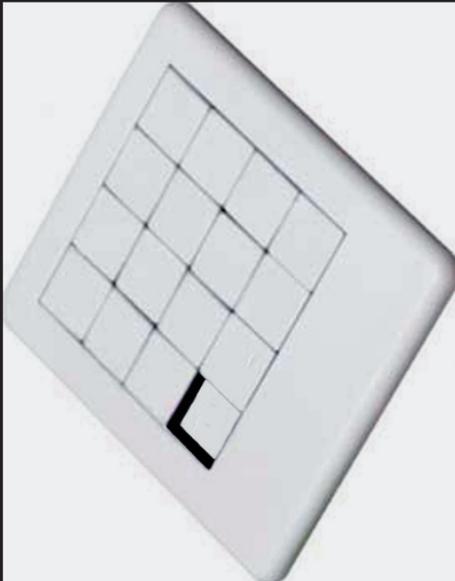
CHARLES PICTET  
ARCHITECTE FAS | SIA

Une nouvelle zone industrielle pour Genève



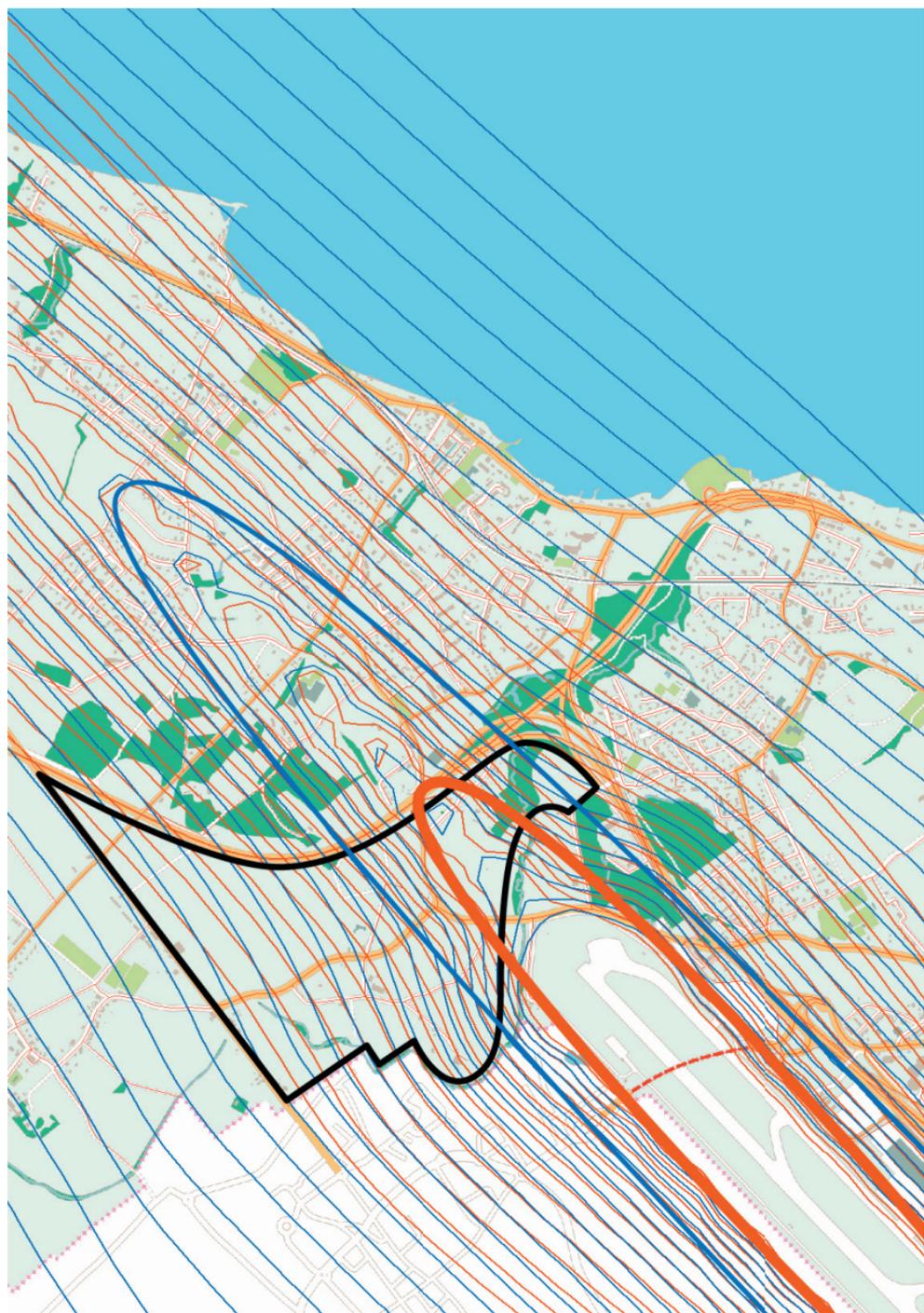


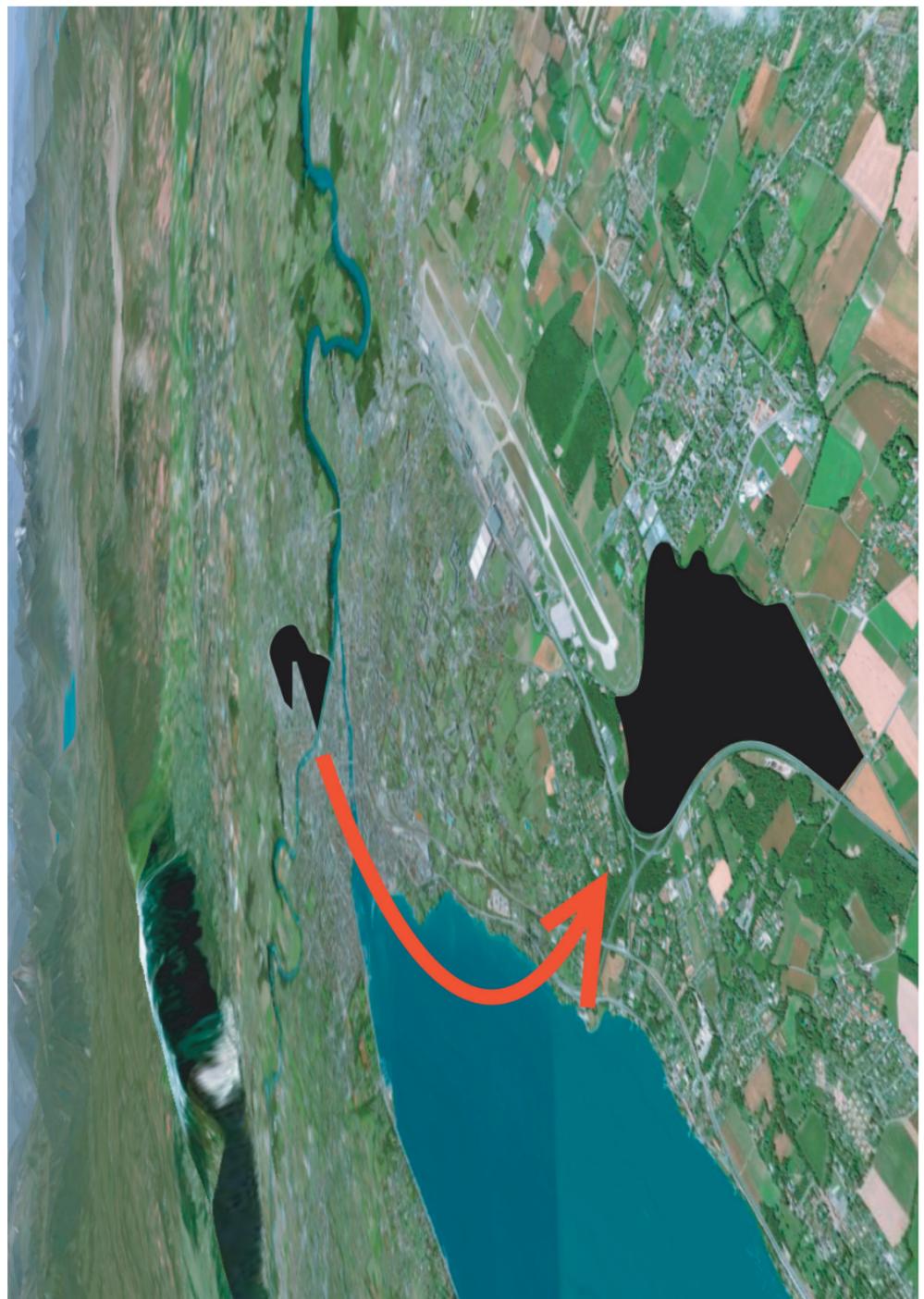


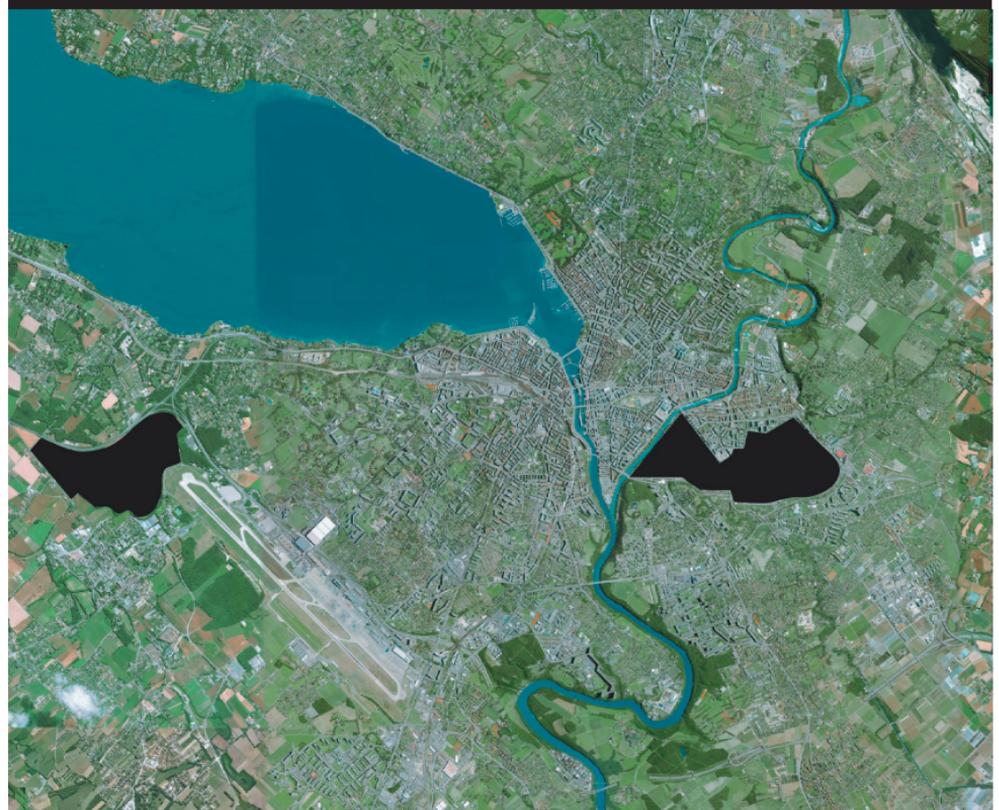


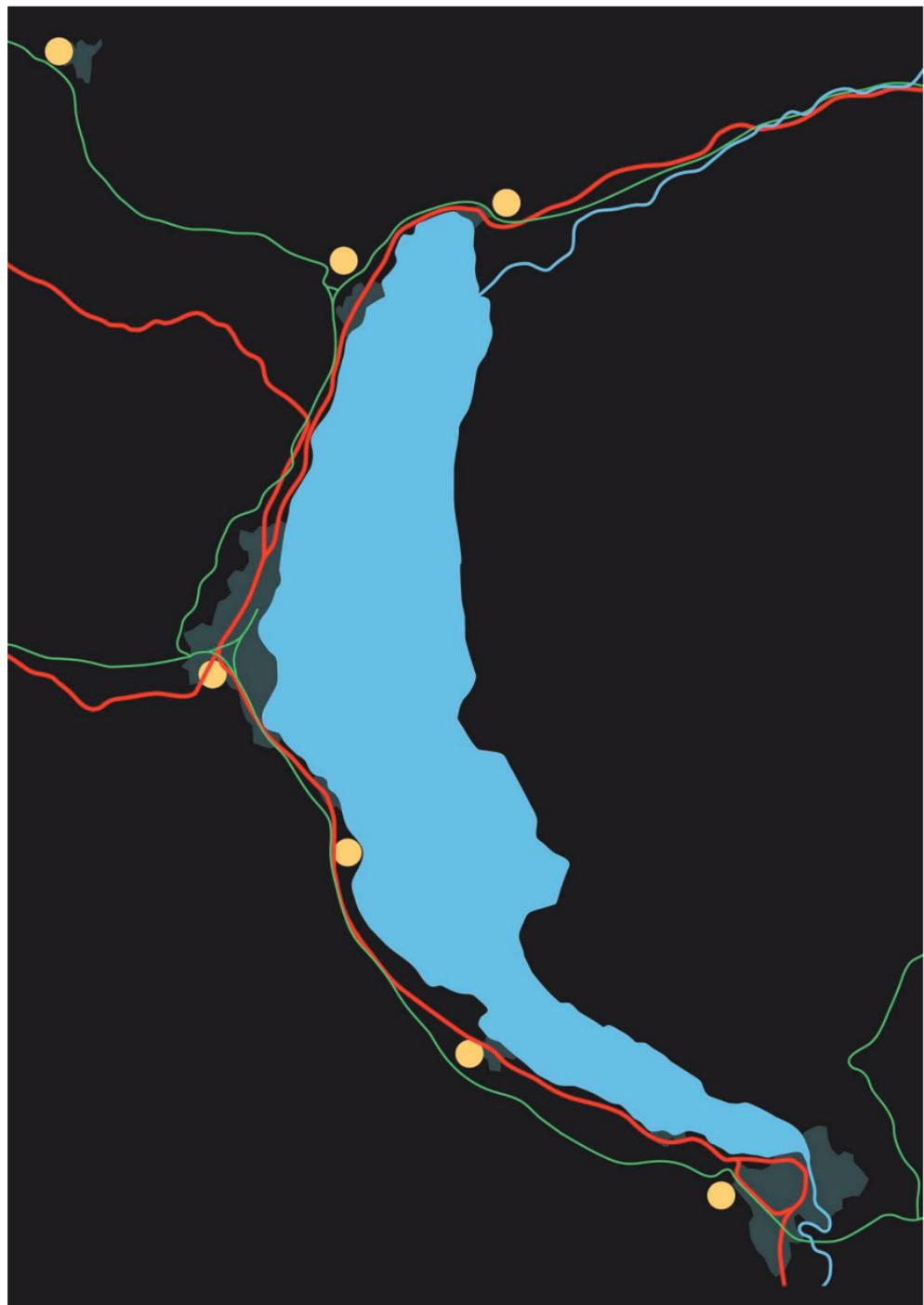




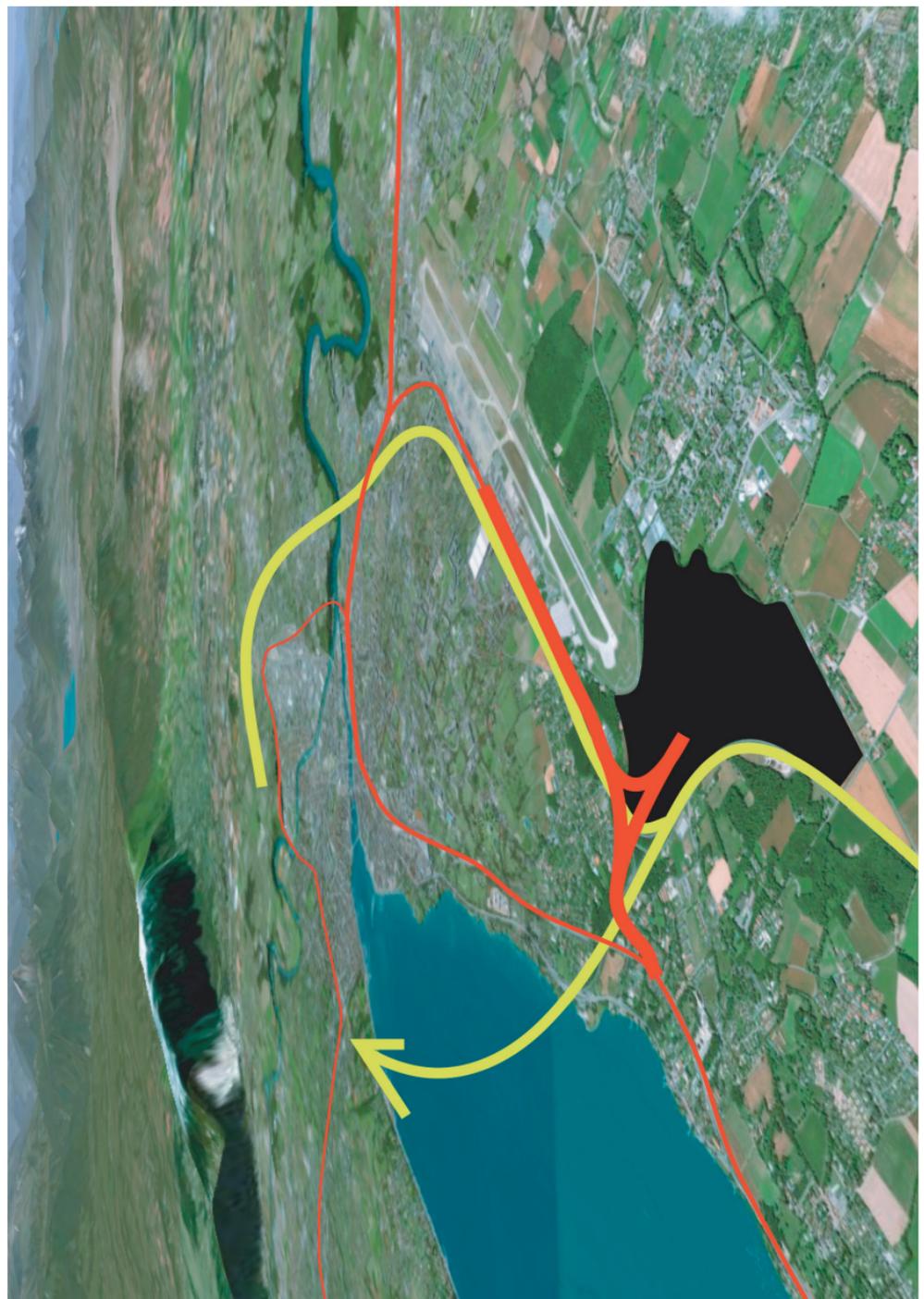














*Date de dépôt : 26 février 2011*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Olivier Norer**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le réaménagement du secteur de Praille-Acacias-Vernets (PAV), la création d'un second centre-ville, a été salué par tous les partis. Il permettra à moyen terme d'offrir des espaces nouveaux pour la réalisation de logements et d'emplois. Mais il faut au préalable vider la zone de ses occupants en les relogant dans d'autres zones industrielles (ZI), ou en construisant des nouvelles...

### **Portée de la motion 1863**

Une motion n'est pas contraignante. Elle n'a pas force de loi. Toutefois, l'outil existe et il a pour but de manifester la volonté du parlement. Quand bien même on pourrait penser le contraire, la motion est suivie par l'administration cantonale. Dans le cas de cette motion, le message aux autorités est simple : nous avons étudié durant cinq séances de commission cette motion.

Pour la minorité, elle n'est clairement pas réaliste à court terme. Pour la majorité, qui n'en pense pas moins, elle mérite d'être étudiée et l'on veut symboliquement aller de l'avant. Au final, les conclusions des études ne seront pas une surprise : beaucoup de bruit pour pas grand-chose ! Ceci est fort dommage car les considérants liés à la motion, le besoin de relocation des entreprises du secteur PAV, sont justes et fondées. Il est même impérieux d'y répondre, mais par des propositions qui ont un minimum de chances concrètes d'aboutir. Le projet PAV ne peut se contenter de déclarations symboliques.

## **La bonne question : la relocation des entreprises de la zone PAV**

Le PAV doit se construire. Il est urgent de permettre la réalisation de milliers de places de travail et de logements au cœur de notre agglomération. La pression sur les prix des loyers est trop forte et le taux de vacance est misérable. Les Genevois sont pris en otage par la situation immobilière ! Toutefois, les seules bonnes intentions, les déclassements, ne suffisent pas et il faut au préalable permettre la relocation des utilisateurs actuels de la zone industrielle. C'est un processus graduel qui doit permettre de laisser la place à des activités nouvelles. C'est aussi un processus à initier le plus tôt possible pour s'assurer l'arrivée de nouveaux habitants et emplois dans un délai acceptable. La motion 1863 a soulevé cette thématique et y a répondu par la création ex nihilo d'une zone industrielle à Colovrex. La motion pose-t-elle la bonne réponse ?

## **La mauvaise réponse : une zone industrielle doit être construite sur un espace plat pour favoriser l'échange des marchandises !**

Une zone industrielle permet le stockage, la transformation et l'échange des matériaux. Les déplacements horizontaux sont à minimiser et les déplacements verticaux à prohiber. Car il est physiquement plus simple de pousser 100 kilos de béton que de les soulever. Ce postulat permet de saisir pourquoi toutes les zones industrielles sont situées sur des surfaces planes. On a jamais vu de zones industrielles sur des coteaux ou des pentes ! La zone industrielle prévue à Colovrex est parcourue en son milieu par le vallon du Gobé. Il est nullement prévu de le combler et de toute manière les contraintes de signaux pour la navigation aérienne l'interdisent. Le déclassement ne débouchera pas sur une utilisation maximale du sol. De quoi doucher l'espoir d'obtenir un espace de qualité et en quantité...

## **La mauvaise réponse : une zone industrielle doit pouvoir accueillir une pluralité d'entreprises, d'activités et offrir des potentialités de densification !**

L'audition du service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants (SPBR) a montré que le déclassement de la zone permettrait la réalisation d'activités, mais pas partout et sans contraintes. En effet, avec la proximité immédiate tant de l'aéroport que de l'autoroute et de zones d'habitations, il n'est pas possible de construire n'importe quoi. La valeur de planification de 65 dB(A) est dépassée sur plus de la moitié de la zone. Exit donc des activités industrielles classiques, car comme l'indique l'art 29 de la laLAT : « *Les nouvelles zones à bâtir destinées à des bâtiments comprenant*

*des locaux à usage sensible au bruit, et les nouvelles zones non constructibles qui requièrent une protection accrue contre le bruit, ne peuvent être délimitées qu'en des secteurs où les immissions de bruit ne dépassent pas les valeurs de planification ».*

En raison des contraintes de bruit et de voisinages, on s'achemine vers une zone où les dépôts et hangars seront fortement présents. Les activités industrielles plus classiques ne seront également pas possibles sur les zones adjacentes au logement (situées sur les communes de Bellevue, Collex-Bossy et Ferney-Voltaire). Avec les contraintes de la navigation aéroportuaire, la densification en hauteur de la zone sera faible. On étalera les activités plutôt qu'on les concentrera.

**La mauvaise réponse : les infrastructures routières ou ferroviaires permettant la viabilité de la zone ne sont pas agendées, et encore moins à court ou moyen terme !**

La zone industrielle est certes située à proximité de l'aéroport et de l'autoroute mais elle n'a pour l'heure aucun accès direct. Les zones industrielles situées à Vernier, à Plan-les-Ouates ou au PAV sont directement liées à des sorties autoroutières. La zone de la ZIMEYSA est reliée au réseau national par des routes de gabarit important pour la circulation des poids lourds. A l'exception de la ZIPLO, toutes les grandes ZI sont reliées au rail. Dans le cas de la ZI prévue à Colovrex, il n'y a pour l'heure pas d'accès de qualité. En effet, la sortie autoroutière la plus proche est située soit au Grand-Saconnex, soit aux Tuileries, au milieu des lotissements résidentiels.

La topographie du lieu, la proximité de la frontière, les barrières de l'autoroute ainsi que de la piste aéroportuaire et de ses espaces de sécurité, la contrainte du Bois de la Foretaille, la présence du transformateur électrique des SIG, situé le long de l'autoroute, et de la station d'épuration le long de la route de Colovrex font de cet espace l'endroit de Suisse où le m<sup>2</sup> doit être le plus convoité. La route de Colovrex est le seul axe reliant Collex-Bossy et les autres communes en amont au Grand-Saconnex et à la Ville. C'est un boyau sans perspectives emprunté chaque jour par des dizaines de milliers de véhicules. Aux heures de pointe, la file est ininterrompue du Grand-Saconnex à la route des Fayards. En l'absence d'espace à disposition, il n'y a même pas de pistes cyclables.

Une nouvelle jonction autoroutière ne pourrait être réalisée que de l'autre côté de la zone de Colovrex, en pleine zone agricole, à proximité des lieux résidentiels de Collex-Bossy, Bellevue et Genthod. Et ça, la commune de Collex-Bossy s'y oppose catégoriquement !

La jonction ferroviaire, évoquée au départ par les initiants pour vendre le projet, n'est qu'un mythe. En effet, elle n'existe dans aucun plan fédéral ni cantonal. Vaguement évoquée dans les années 1980, dans la foulée de l'inauguration de la ligne de l'aéroport, l'idée d'une boucle avait été shootée. Tant les CFF que les communes riveraines de la ligne existante concernées par le raccordement avaient enterré l'idée au profit de la 3<sup>ème</sup> voie Genève-Lausanne. Le projet, d'ailleurs destiné au seul trafic passagers longue distance était compatible avec les fortes pentes (Gobé, Versoix et passage inférieur de l'autoroute. Le fret ferroviaire ne supporte pas bien les pentes.

Rappelons aussi que les projets ferroviaires envisagés à Genève sont planifiés jusqu'en 2024. Il n'y a rien d'autres de prévu et annoncé avant 2030. Ce qui signifie que si Genève veut raccorder sa zone industrielle au rail, elle devrait attendre après 2030 ou la payer intégralement de sa poche. Sans raccordement au rail à Colovrex, les candidats du PAV à la relocation ne seront pas légions.

### **La mauvaise réponse : le coût pour le canton sera trop élevé !**

La réalisation d'une ligne ferroviaire desservant la zone industrielle a été estimée entre 1'070 millions et 1'250 millions. Cela fait cher pour quelques wagons quotidiens déplacés du PAV à Colovrex. Pour si peu, les CFF ne vont jamais payer une réalisation onéreuse où les perspectives sont nulles d'obtenir des marchés et clients supplémentaires. Le milliard du raccordement ferroviaire sera entièrement à la charge du canton ! D'ailleurs, selon la direction du projet d'agglo, « *La faisabilité n'est pas démontrée. Les coûts seraient extrêmement importants.* »

La réalisation d'une jonction autoroutière sur la route des Fayards, à cheval sur les communes de Bellevue et Collex-Bossy, n'est pas des plus aisées. En effet, le trafic est dense à cet endroit, l'échangeur du Vengeron est proche, et pour éviter des perturbations supplémentaires, il faut prévoir des infrastructures d'accès les moins contraignantes possibles pour le transit. Cela signifie que les bretelles d'accès seront longues et les contrevoies certainement nécessaires. La jonction sera dévoreuse d'espace et celui-ci se paie cher.

Le coût total pour le canton dépasserait les 2'000 millions. Cela fait cher pour une simple relocation !

### **La mauvaise réponse : la question du trafic induit par la zone industriel n'a même pas été évoquée !**

Aux yeux des motionnaires, la zone industrielle est optimale puisqu'elle est située au nord du canton plutôt qu'à l'ouest ou au sud. Cet avantage devrait permettre aux camions et trains de ne pas passer par l'aéroport et

Cornavin. Cela est juste, mais pour le seul trafic routier direct à destination de la Suisse. Pour le trafic routier à destination de la France, les distances parcourues seront plus longues. Pour le train, les wagons étant rassemblés et expédiés à La Praille, les trajets seront devenus plus longs quelles que soient les destinations.

Si au niveau du trafic des marchandises, on peut y trouver un certain sens, au niveau du trafic pendulaire (les employés de la ZI) et interne (livraisons), la proposition ne tient pas la route. En effet, la quasi majorité des employés non genevois des zones industrielles viennent de Haute-Savoie. La part d'habitants du Pays de Gex ou de Terre Sainte dans l'activité industrielle est quasi nulle. Ce qui signifie que les employés non-genevois devront traverser toute l'agglomération pour sortir à Colovrex.

De l'autre côté, les employés désireux d'emprunter les transports publics devront prendre patience car pour l'heure la zone n'est desservie que par deux lignes de campagne aux fréquences peu attractives pour des centaines d'emplois potentiels. Les zones existantes de la ZIMEYSA, de la ZIPLO sont déjà nettement mieux desservies à l'heure actuelle. En cas de zone industrielle à Colovrex, la circulation passera d'une situation difficile à un état de catastrophe. Le bouchon permanent est programmé.

### **La mauvaise réponse : les communes n'en veulent pas !**

S'il existe un projet contesté unanimement par les communes concernées, c'est bien l'idée d'une zone industrielle à Colovrex. Le maire de Bellevue, M. Daniel Fabbi, déclare en commission que *« suite à la parution d'un article dans un journal, l'architecte promoteur de l'idée a effectivement présenté le projet devant les magistrats des sept communes de la Rive droite. Il indique que celui-ci est parti avant la fin de la séance, car certains magistrats étaient outrés ! »* Pas facile...

Trois communes sont directement concernées : Bellevue, Collex-Bossy et Ferney-Voltaire. La première, par la bouche de son maire, ne se montre pas fondamentalement opposée mais refuse une zone dévolue aux hangars et dépôts. Malheureusement, en raison des contraintes légales de bruit, comme signalé par le SPBR, la zone industrielle de Colovrex n'accueillera jamais du cleantech de luxe, mais plutôt des hangars et dépôts. Sale coup pour Bellevue !

Collex-Bossy de son côté s'oppose catégoriquement à la zone industrielle car *« la commune connaît déjà actuellement un trafic pendulaire important, et que la création d'une zone industrielle et artisanale ne ferait qu'accroître cette situation alors que la commune est dotée seulement d'une route*

*secondaire. La maire de Collex-Bossy, M<sup>me</sup> Elisabeth Fatton, signale également la difficulté de créer un accès et une liaison ferroviaire dans le périmètre à cause du relief vallonné.* » Conclusion : projet malvenu...

Enfin, la commune de Ferney-Voltaire, selon son maire, M. François Meylan, n'est pas favorable au projet. Le projet supprimerait un des rares corridors biologiques entre lac et Jura qui ne soit pas pleinement urbanisé. La réalisation d'une zone industrielle à côté immédiat de 8'000 habitants n'est pas des plus réjouissantes. Des idées de zones industrielles en France seraient plus judicieuses en valorisant la ligne ferroviaire existante du pied du Jura plutôt qu'en construisant une ligne nouvelle très chère et techniquement compliquée.

### **La mauvaise réponse : le terrain n'est pas vierge !**

Dans le débat lié au déclassement de la zone de Colovrex, les motionnaires tentent de nous faire croire qu'on valorise la zone. Peut-être qu'à leurs yeux, une activité agricole n'est pas digne d'intérêt. En l'occurrence, le lieu n'est pas actuellement un no man's land. En effet, Colovrex accueille l'unique élevage du canton et l'un des rares en Suisse. La famille Girardet élève des troupeaux pour le bonheur non seulement des gastronomes genevois mais également des familles qui viennent nombreuses le week-end observer ces animaux massifs dignes des films de cowboy.

L'auberge de Collex-Bossy s'est fait un spécialiste de cette viande et déclare d'ailleurs sur son site internet : *« D'une grande valeur diététique, la viande de bison n'en demeure pas moins un plat gastronomique. Maigre et très tendre, la chair est d'une nature fine et a un goût assez proche de celui du bœuf. Parmi les nouvelles viandes qui montent, il est intéressant de savoir que la viande de bison contient moins de calories, de cholestérol, et jusqu'à 75% moins gras que les autres viandes rouges. »*. Les plots de béton au menu de la future ZI de Colovrex seront certainement moins digestes...

Bien que située à proximité de l'aéroport, la zone est un des rares corridors biologiques libres de construction entre lac et Jura. Les chemins bocagers entourés d'allées de chênes marquent le caractère vicinal du lieu. Entre bisons et chemins creux, les promeneurs sont nombreux.

De plus, même si à Colovrex le bison est à l'honneur, on ne saurait oublier l'homme puisque le terrain n'est pas inoccupé. On compte, outre deux exploitations agricoles, plusieurs maisons particulières construites avant le classement du Pralet en zone agricole. Il y a fort à parier que l'opposition sera massive de la part d'habitants car la perspective d'être entourés de hangars et dépôts à de quoi cimenter l'opposition.

Enfin, AgriGenève n'est pas du tout favorable au projet. Selon son directeur, M. Philippe Erard, le secteur est une zone d'importance en termes de paysage, d'agriculture et de nature. Ce périmètre a accueilli le premier secteur agro-écologique de Suisse dans le milieu des années nonante. Les exploitants de la zone sont dynamiques, avec entre autres l'élevage de bisons. La zone industrielle engendrerait des nuisances, notamment de circulation routière. La crainte existe que cette zone industrielle ne s'étende à terme au nord de l'autoroute qui fait actuellement office de barrière à l'urbanisation et péjore toute la région.

**La mauvaise réponse : l'horizon de réalisation étant plutôt lointain, il n'y aura pas de relocation possible à court terme !**

La somme des contraintes, obstacles et oppositions détermine la faisabilité et l'horizon de réalisation de la zone industrielle de Colovrex. Présenter ce déclassement comme une prémisse à la relocation des industries du PAV est une erreur ou un mensonge. Car, rien de concret ne pourra être réalisé tant que les oppositions ne sont pas levées et rien dans le projet actuel ni dans son ébauche, ne permet de penser que le dossier avancera sereinement et rapidement. Si l'on sait que le raccord ferroviaire ne sera jamais fait avant 2030, la réalisation d'une sortie autoroutière à Collex-Bossy, elle, risque de connaître la même échelle temporelle de réalisation : le long terme !

Et sans raccords routiers ou ferroviaires, le projet de zone industrielle ne vaut rien. Le projet PAV ne peut se permettre d'attendre aussi longtemps. Il a besoin de mise à disposition pour la relocation de zones industrielles rapidement, et même très rapidement.

**Proposition**

La minorité vous propose donc, Mesdames et Messieurs les députées et les députés, de bien vouloir refuser cette motion même amendée par la commission d'aménagement. Car, vu les très nombreuses contraintes liées à la réalisation de la zone industrielle à Colovrex, l'acceptation de la motion ferait perdre du temps inutile à l'administration pour produire un rapport relevant la non faisabilité à court et moyen terme d'un projet de déclassement.

La motion a toutefois soulevé le problème crucial de la relocation des entreprises locataires du PAV. Sans relocation, pas de réaménagement et donc logements et emplois. La question posée est la bonne, mais la réponse des motionnaires est une impasse technique, politique et financière. En déclassant Colovrex, nous aurons simplement perdu une zone agricole de

qualité, nous aurons massacré les bisons de Colovrex pour des plots de béton, sans améliorer en rien les possibilités de relocation à court terme des entreprises du secteur PAV. L'étalement urbain sans âme... Comme au PAV, pour l'emploi tertiaire et le logement, l'avenir passe par des densifications de zones et une mixité accrue. Même les zones industrielles doivent passer par une densification !