

Séminaire d'analyse des projets urbains

Projet Zimeysaver

Requalification d'une zone d'activités économiques



Marie Vanaschen - Hélène Fauveaux



Année académique 2019-2020

1. Contexte géographique

a. Genève

Le territoire de zone industrielle se situe dans le canton de Genève à la charnière de trois communes : Meyrin, Satigny et Vernier. Ce sont ces communes qui ont donné le nom de la zone industrielle : Zimeysaver.

Le territoire Genevois est assez contraint par sa géographie. Il est fermé au nord-est par le Lac Léman et la frontière française proche fait corps avec les chaînes montagneuses du Jura et des Alpes (André & Zarian, 2020). La géographie pousse à économiser le sol et donc rentabiliser l'espace de la Zimeysaver.



Fig. 1: Localisation (« Municipalities of the canton of Geneva », 2017)

De plus, le projet d'une nouvelle ligne de train RER (projet CEVA) complétant l'offre du futur réseau express régional franco-valdo-genevois (Léman Express) reconfigure le tissu urbain genevois avec les développements immobiliers associés. La Zimeysaver est appelée à accueillir les entreprises industrielles qui se trouvaient à proximité des infrastructures ferroviaires (République et Canton de Genève, s. d.). (« Municipalities of the canton of Geneva », 2017)



Fig.2 : Carte du réseau Léman Express (République et Canton de Genève, s. d.)

Un autre projet en lien avec la Zimeysaver est la réalisation de la demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada. Ce projet piloté par le fédéral est en lien direct avec les options de mobilité choisies pour la Zimeysaver, dont le projet Montfleury avec lequel il interagit directement (*Barreau routier de Montfleury - Grand projet Zimeysaver*, s. d.).

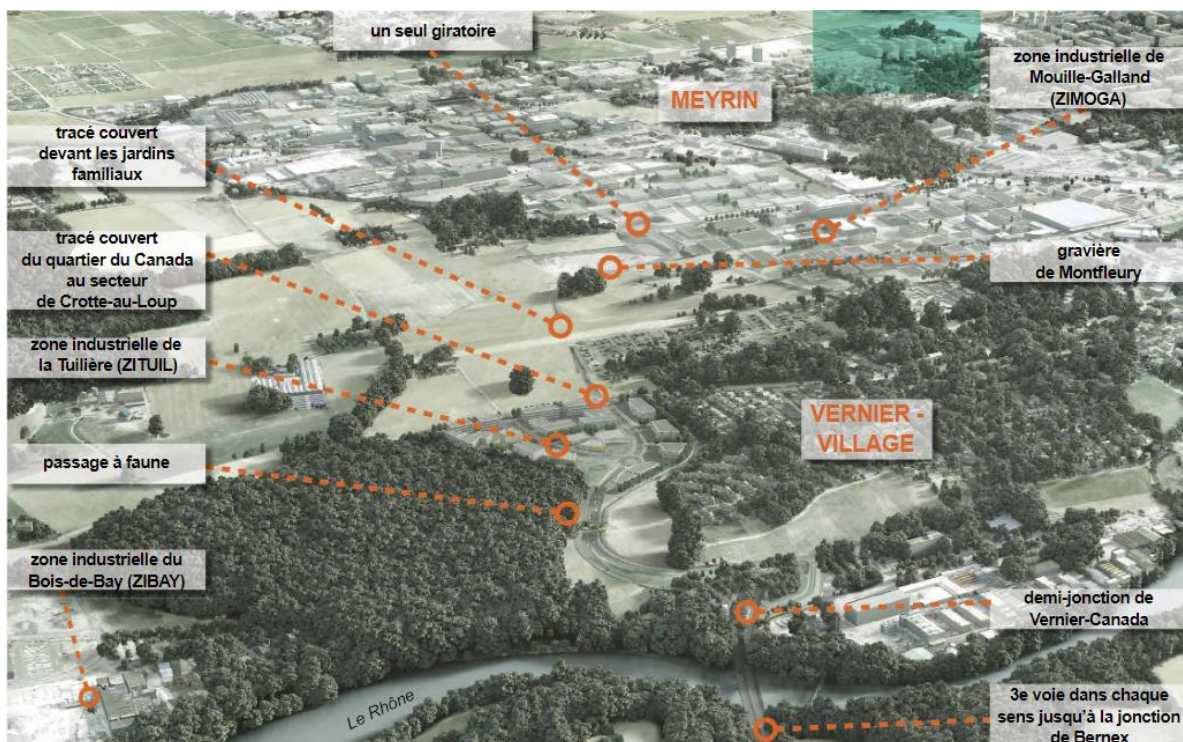


Fig. 3 : Barreau Montfleury et Vernier-Canada (Barreau Routier de Montfleury - Grand Projet Zimeysaver, s. d.)

Enfin, la Zimeysaver occupe une position stratégique offrant à la fois des connexions vers l'international grâce à l'aéroport, une proximité directe avec le centre Genevois très dynamique et avec le Centre Européen de Recherche Nucléaire (CERN) ainsi que des échanges aisés avec la France grâce à plusieurs infrastructures de transport (André & Zarian, 2020).

Ce contexte contribue à faire de la Zimeysaver un enjeu territorial à l'échelle du canton.

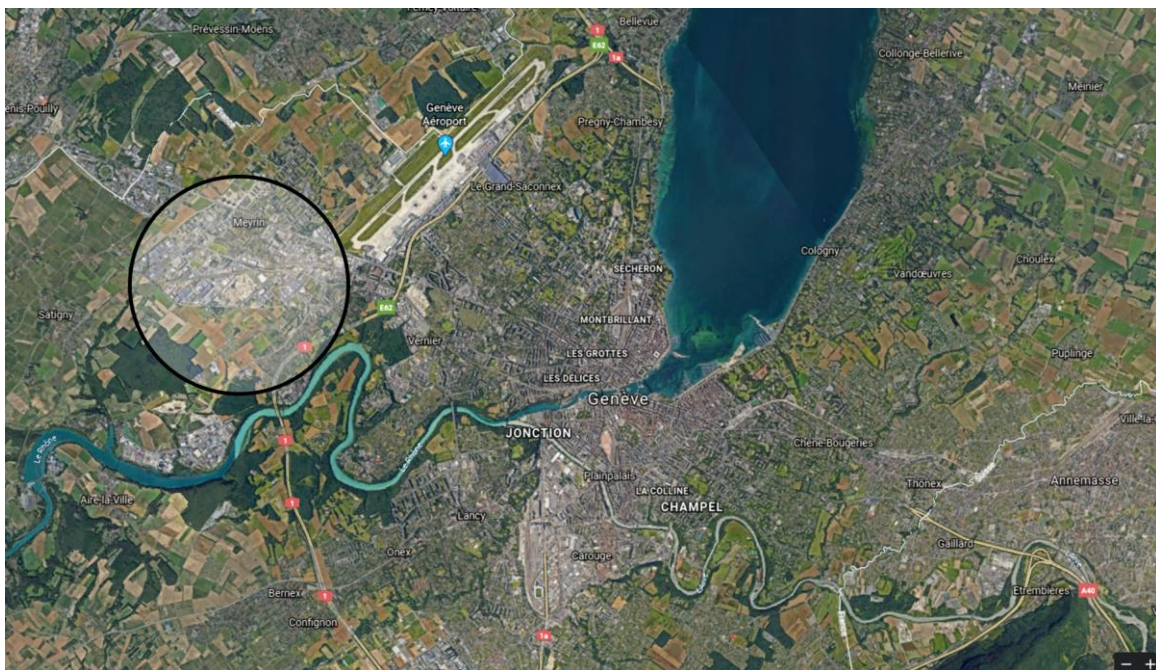


Fig.4 : Contexte géographique, (Google, s. d.)

b. Zimeysaver

Cet enjeu territorial est renforcé par la taille importante de la zone industrielle et son poids économique.

	Zimeysaver
Entreprises	1 400
Emplois	16 000
Surface	300

Fig. 5 : Chiffres clés, (Fondation pour les Terrains industriels, s. d.)

Cette dernière s'insère en périphérie de l'agglomération genevoise dans un environnement agricole. Elle se situe à proximité directe des anciens cœurs de village de Vernier et Meyrin. Dès lors, elle constitue une entité à part entière qui ne dialogue pas vraiment avec son contexte (André & Zarian, 2020).

Cet état de fait a conditionné le projet dans son approche paysagère, dont l'objectif est de rendre le site cohérent avec son contexte et lui offrir une identité forte (André & Zarian, 2020).

Le site profite d'une excellente accessibilité tant pour les personnes que pour les marchandises, et ce grâce aux nombreux moyens de transports à proximité directe tels que : le chemin de fer, l'aéroport international de Genève, les voies rapides en direction de la France, le tram. Cependant, malgré une grande diversité des modes de transport, l'usage de la voiture domine pour les déplacements ; associée au fort trafic routier lié aux activités de la zone industrielle, cela congestionne le réseau routier.

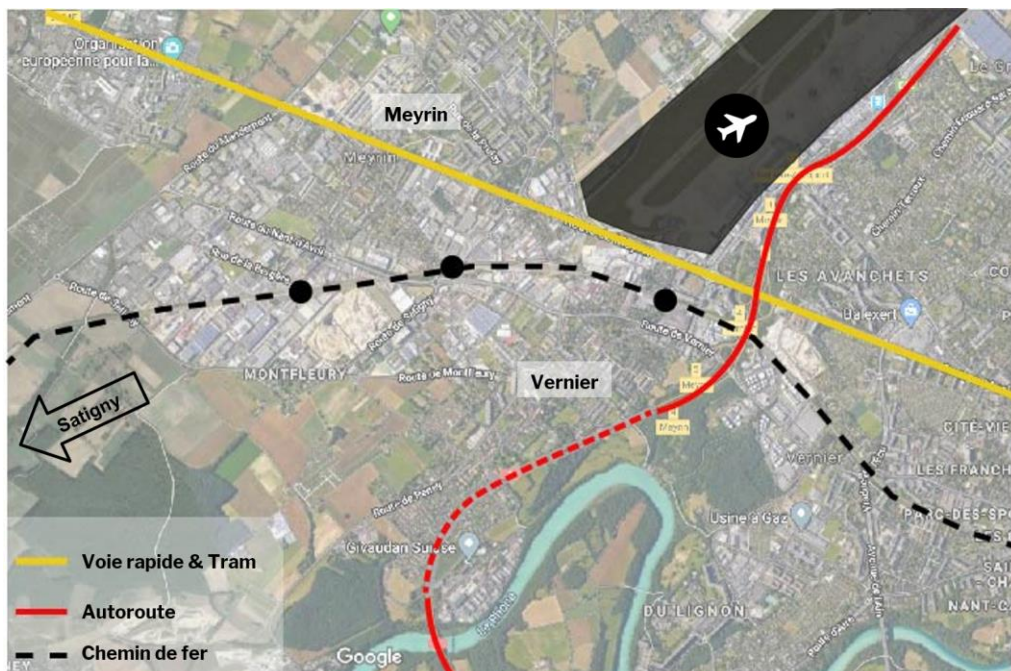


Fig. 6 : Infrastructures de transport, (source : réalisation personnelle, H.Fauveaux)

Le périmètre global du projet, utilisé par le plan guide, a pour but d'assurer la cohérence de la zone industrielle et son articulation avec le contexte. Il a été défini sur base du diagnostic et de la stratégie territoriale. Ce périmètre est décliné en périmètres opérationnels à travers les Plans Directeurs des Zones Industrielles (PDZI) qu'il englobe (cf. page x) (Zarian, 2020). Il reprend également l'espace de certains périmètres de PDZI encore en cours d'étude. Ces derniers

concernent des zones où il existe des poches d'habitats. Cela souligne les questionnements que pose la présence d'habitat dans la zone industrielle : « est-ce cohérent de vivre dans une zone industrielle ? » (Zarian, 2020).



Fig. 7 : Périmètre Zimeysaver, (LMAU, 2014)

Les différents périmètres des PDZI ont été définis sur base de leurs caractéristiques (morphologie des îlots, flux de circulation, type d'activité, tissu économique, densité d'emploi, type de densification envisageable, etc.). Ils doivent répondre à l'objectif d'opérationnaliser le projet, de mettre en œuvre la vision stratégique développée par le plan guide (André & Zarian, 2020).

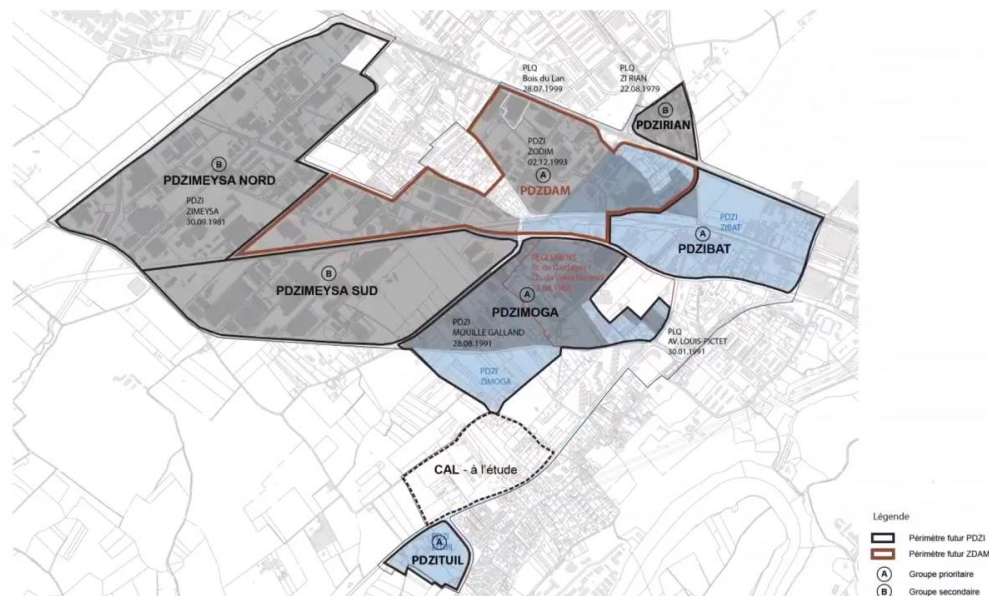


Fig.8 : Périmètres des PDZI, (André & Zarian, 2020)

2. Historique du projet

2007

- Le plan directeur de Vernier réserve une zone pour l'intégration d'un projet de barreau routier (Commune de Vernier, 2007)

2010

- Une première proposition de création d'un barreau routier visant à réduire les nuisances du trafic routier et décongestionner la Zimeysaver est soumise, notamment par les communes, au Grand Conseil de la République et est acceptée (Barbey Horvath & Joerin, 2019).

2012

- Intégration de la fiche projet du projet de barreau Montfleury dans le cadre du Projet d'agglomération deuxième génération du Grand Genève. Ainsi le projet s'inscrit dans la stratégie territoriale la large échelle.
- Création du projet Zimeysaver (Barbey Horvath & Joerin, 2019)

2013

- Séance d'information publique sur le diagnostic du projet Zimeysaver (Barbey Horvath & Joerin, 2019)
- Adoption du Plan directeur cantonal Genève 2030 dans lequel le projet Zimeysaver est repris
- Le conseil municipal de Vernier sollicite les autorités cantonales pour que des mesures environnementales, paysagères et de mobilité douce soient intégrées et que l'examen d'une alternative souterraine soit envisagée pour le projet de barreau. Les autorités cantonales informent que cette alternative a été rejetée, car le carrefour « Peney-Canada » devrait être conservé et que cela entraîne trop de nuisances (Rochat et al., 2017).

2012-2016

- Études de faisabilité

2013

- Diagnostic du plan guide
- Séance d'information publique sur le Grand Projet Zimeysaver

2014

- Approbation du plan guide Zimeysaver

2015

- Intégration du projet de barreau dans le Comité de pilotage du Zimeysaver. Dès lors le projet de barreau fait partie du projet Zimeysaver
- Présentation du projet de barreau aux agriculteurs directement concerné ; suite à laquelle un diagnostic agricole est réalisé (Barbey Horvath & Joerin, 2019)

2016

- Le tracé du barreau est toujours confidentiel pour la majorité de la population
- Des discussions ont lieu au Conseil Municipal de Satigny et M. Rezzonico souligne que « le souhait d'une route couverte avait été exprimé » par les trois communes, mais que l'argent disponible conditionne le projet (Commune de Satigny, 2016).
- Les agriculteurs sollicitent une réelle concertation
- Luc Barthassat, Conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture envoie un courrier aux agriculteurs.
- Les riverains et associations sollicitent une séance d'information sur le projet de barreau (Barbey Horvath & Joerin, 2019)

2017

- L'étude d'avant-projet du barreau est lancée
- Les autorités cantonales rencontrent les associations Pro-Natura, WWF, ATE
- Les Conseils Municipaux de Satigny et Vernier demandent la mise en souterrain du barreau
- Séance d'information publique suite aux demandes des riverains et associations
- Le Conseil Municipal demande un examen des alternatives souterraines à l'autorité cantonale (Rochat et al., 2017)

- Adoption du plan directeur Zimoga

2017-2018

- Séances d'information publiques sur le tracé du barreau Montfleury organisées en partenariat avec un organisme spécialisé dans la concertation entraînant des contestations de la part de la population.
- Complément d'étude sur les alternatives souterraines

2018

- Tenue d'ateliers de discussions pour la population et les associations animés par un organisme spécialisé dans la concertation
- Séance d'information et exposition thématique présentant les évolutions du projet suite à la concertation publique
- Le comité de pilotage du projet Zimeysaver valide les adaptations du projet de barreau routier
- Adoption du plan directeur Zibat
- Abandon/suspension des projets de modifications de la zone « Le Signal » et « Crotte-au-Loup »

Programmation :

2020

- Enquêtes publiques pour les plans directeurs Zdam, Zituil,
- Avant-projet de la voie verte d'agglomération
- Étude de faisabilité du réseau thermique
- Dépôt de la demande d'autorisation de construire pour le barreau routier de Montfleury

2021

- Début des planifications pour les plans directeurs de Zimeysa Sud et Nord

2025

- Mise en service de la voie verte d'agglomération

2027

- Mise en service du barreau Montfleury et de la jonction Vernier-Canada (Barbey Horvath & Joerin, 2019)

On constate que le développement du barreau Montfleury est antérieur au plan guide de la Zimeysaver et qu'il ne s'y intègre qu'ultérieurement. Dès lors, au vu de l'historique, l'enjeu de mobilité identifié par les acteurs locaux a été un moteur pour le développement du projet de la Zimeysaver. Les visions opérationnelles des PDZI se sont développées en parallèle du projet de barreau. Ce dernier rencontre des difficultés qui, au vu du climat incertain, ont probablement contribué à la l'abandon/suspension du périmètre « Crotte-au-Loup ».

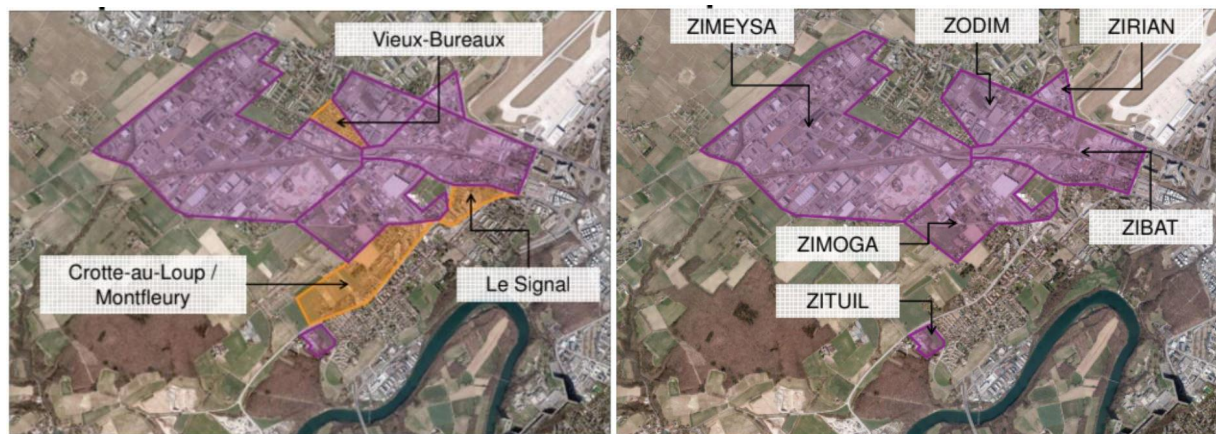


Fig. 9 : Évolution des périmètres des PDZI, (Jeanneret, 2013)

La mobilisation de la population sur le projet de barreau routier, relayée par les Conseils Municipaux aux autorités cantonales et fédérales, fait suite à un manque de concertation initiale. Cette dynamique a grandement contribué à faire évoluer le projet. Au final, le barreau sera partiellement mis en souterrain et des mesures compensatoires environnementales et paysagères seront prises améliorant la qualité du projet final.

3. Enjeux

L'enjeu principal qui transparaît est le développement de l'attractivité de la zone industrielle ce qui est cohérent vu l'enjeu territorial qu'est la Zimeysaver. La stratégie d'enjeu du projet intègre le principe d'écologie industrielle et territoriale (EIT) dans lequel l'État est engagé (André & Zarian, 2020).

a. Le concept d'Écologie Industrielle Territoriale (ETI)

L'écologie industrielle et territoriale est une approche participative qui permet d'optimiser la performance et la qualité des zones d'activités existantes en prenant en compte les besoins des entreprises. Il vise à inciter les entreprises et les collectivités à une meilleure utilisation du sol et des surfaces par une optimisation des infrastructures, des équipements et des ressources (Sofies, 2018). Le projet d'EIT se construit autour de sept thématiques.

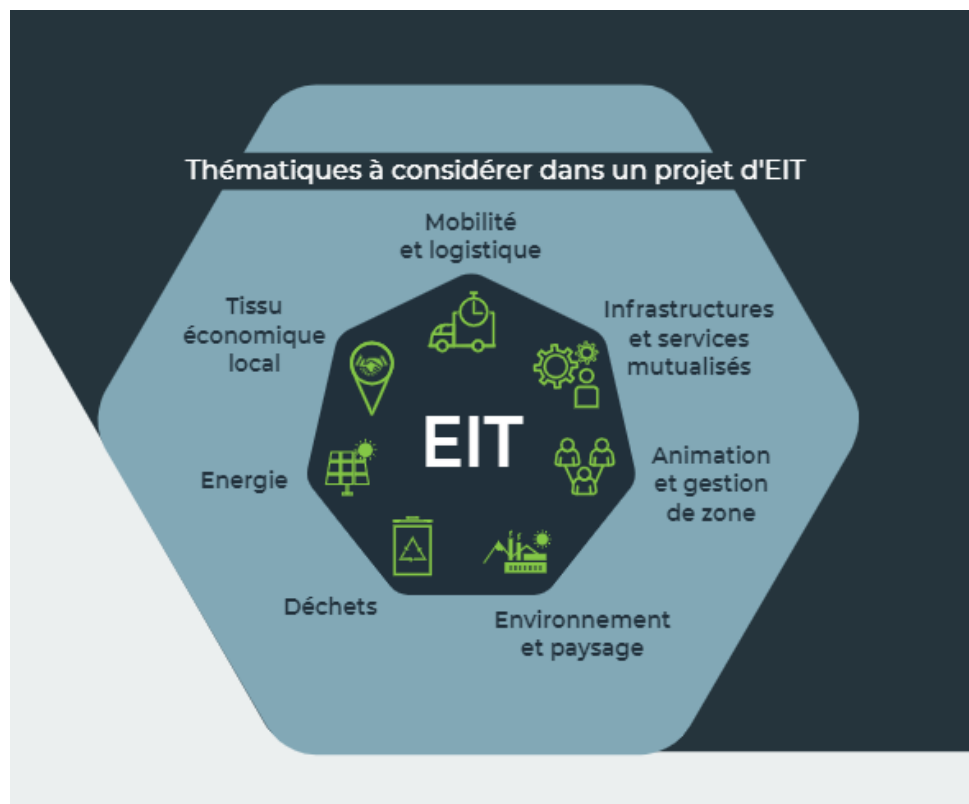


Fig.10 : Les sept thématiques du projet d'EIT (Sofies, 2018)

Ce concept est intéressant, car il permet une approche intégrée de la requalification de la Zimeysaver. Ses différents objectifs sont :

- Le renforcement du tissu économique et de l'attractivité du territoire ;
- L'optimisation de la gestion et de la consommation des ressources ;
- La mise en relation des différents acteurs d'une zone définie (Sofies, 2018).

Ce concept semble tout à fait pertinent pour renforcer l'attractivité de la Zimeysaver. En effet son approche intégrée permet de soulever des questions d'économie, de mobilité, de gestion de ressources, d'aménagement du territoire et d'environnement de manière transversale. Cela transparaît à travers les différents enjeux identifiés par les acteurs de la Zimeysaver.

Cependant, cette approche nécessite un effort important de dialogue et de concertation avec les occupants de la zone industrielle ce qui peut impacter la mise en œuvre concrète du projet.

Le développement du concept d'EIT pour la Zimeysaver se fait en parallèle de la réflexion faite sur les outils urbanistiques. On suppose donc qu'un processus itératif a eu lieu entre l'EIT et ces différents outils.

b. Enjeux de la Zimeysaver

L'objectif principal d'attractivité (objectif +10 000 emplois d'ici 2030 (République et Canton de Genève, 2017)) se décline en trois axes stratégiques :

- L'offre foncière et immobilière ;
- La mobilité ;
- Le cadre de vie.

i. L'offre foncière et immobilière

L'enjeu de densification est assez important au vu du contexte et du concept d'EIT présentés précédemment. Il s'insère dans une volonté politique globale de lutte contre l'étalement urbain directement traduite dans la planification urbanistique suisse par l'intermédiaire de périmètres d'urbanisation qui définissent clairement les zones

urbanisables (André & Zarian, 2020). Cet objectif est novateur par rapport à la situation wallonne qui peine à s'engager dans l'objectif « Stop Béton ». L'enjeu se traduit en l'objectif de doubler la surface d'accueil des entreprises.

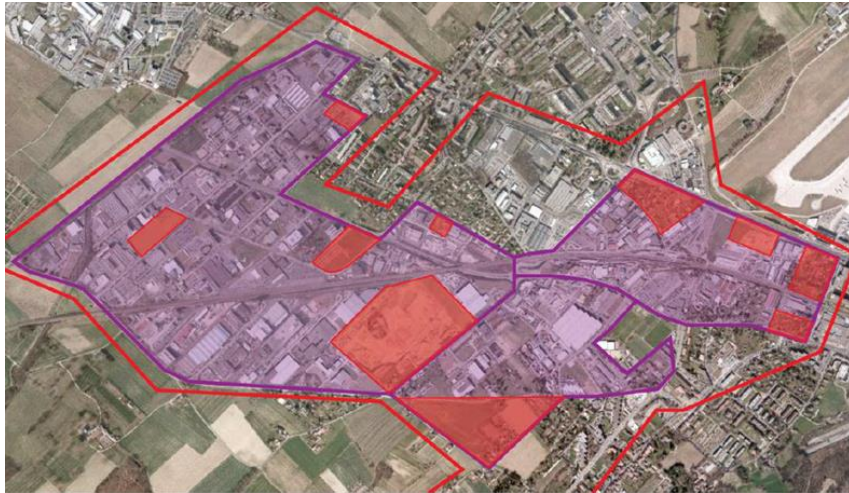


Fig.11 : Carte des espaces à densifier,(Jeanneret, 2013)

Cet enjeu se traduit concrètement par la révision des PDZI, l'identification des besoins des entreprises et le développement de la mixité des secteurs d'activité industrielle.

Zarian (2020) relève deux freins majeurs à cet enjeu. D'une part, l'incertitude liée à l'absence de périmètre de projet lors de la phase de diagnostic. De l'autre, la méconnaissance des parcelles qui pourraient effectivement être requalifiées. L'enjeu de densification devait viser prioritairement les parcelles à proximité des pôles de mobilité. Dans ce climat d'incertitude, l'opérationnalisation de cet enjeu n'a pas dû être aisée.

L'Atrium Park illustre la mise en œuvre des actions foncière et immobilière. Situé à côté de la gare Zimeysa, il accueille des services de proximité au rez et des surfaces capables aux étages. Il est développé comme « projet vitrine » avec un site web dédié. Il traduit très bien l'enjeu d'attractivité.



Fig.12 : Illustration de l'Atrimum Park, (Gestiparcs SA, s. d.)

L'enjeu de densification entraîne un objectif de diversification et de cohabitation des différentes activités afin de rentabiliser au mieux les ressources foncières. Si la cohabitation d'activités industrielles impose certaines contraintes notamment pour garantir la fonctionnalité logistique, la cohabitation avec les poches d'habitat présentes à proximité a été peu évoquée lors de la conférence. Une page Facebook « Halte au massacre de Vernier-Village » existe, mais ne compte que peu d'abonnés. A priori, la concrétisation de cet enjeu est acceptée, probablement aidée par l'approche paysagère.

Cependant, il soulève la question de la maîtrise de la spéculation foncière

ii. La mobilité

L'enjeu est d'améliorer le transport des marchandises et des personnes en maîtrisant les flux de transports individuels et l'accroissement du trafic. Les options choisies pour mettre en œuvre l'objectif sont multiples.

L'élément majeur est le nouveau barreau routier du Montfleuri. Ce projet fait suite à une demande du canton de 2010 d'envisager une route d'évitement pour préserver le réseau

secondaire du trafic, cependant le plan directeur de Vernier de 2007 réservait déjà l'espace pour l'intégration du projet (Barbey Horvath & Joerin, 2019). Le barreau fait partie du projet Zimeysaver. Il est identifié par les acteurs comme une condition nécessaire pour la réalisation du projet Zimeysaver (Association des intérêts de Vernier Village, 2019). Il a pour objectif de réorganiser les flux de circulation et de désengorger certains secteurs. Cette option apparaît comme cohérente, car elle permet de limiter les flux sur l'entrée est du site qui concentre le trafic depuis et vers Genève et l'aéroport.

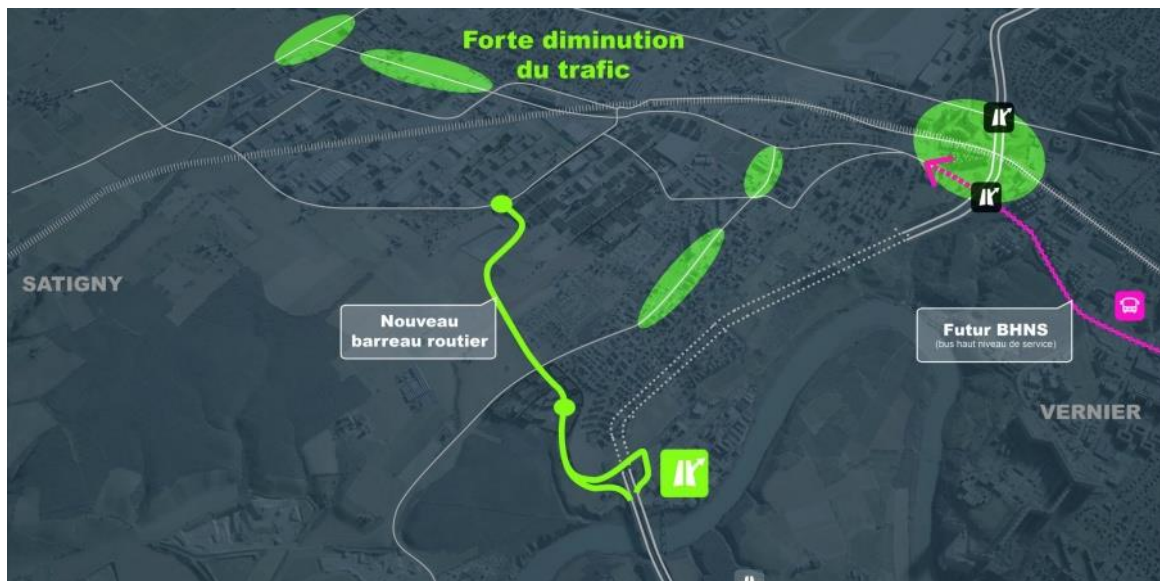


Fig.13 : Le barreau routier Montfleury, (République et Canton de Genève, 2018)

La stratégie pour agir sur le trafic automobile s'attache également à gérer l'offre de stationnement au sein de la Zimeysaver; tout en offrant des solutions alternatives en favorisant le covoiturage via des plans de mobilité d'entreprise, le développement et l'amélioration de l'offre en transports en commun et du réseau de voies douces. Ces deux dernières options se traduisent par différentes options, notamment : mettre en place un nouvel axe fort de transport en commun afin de desservir la frange ouest peu accessible, réaménager les gares, réorganiser et renforcer le réseau de bus, profiter du développement du RER, aménager des chemins piétons.

Ces options sont variées et complètent bien l'offre de transport des personnes. Ils profitent des opportunités du projet CEVA tout en développant une multimodalité interne à la

Zimeysaver. Il est également intéressant de constater qu'ils appuient le réseau de mobilité douce à la charpente paysagère à travers un objectif de perméabilité piétonne, mais aussi paysagère et écologique.

Enfin leur vision stratégique intègre la nécessité « d'exploiter le potentiel des transports en commun grâce aux développements futurs »(André & Zarian, 2020). Les acteurs ont donc une réelle vision à long terme et prennent en compte l'enjeu de mobilité anticipativement.

Cette diversification et l'amélioration de l'offre de mobilité alternative sont pertinentes au vu des nombreux navetteurs. Cependant, la zone industrielle reste soumise au trafic logistique engendré par l'activité économique. Les faisceaux ferroviaires qui desservent certaines entreprises sont conservés et il est envisagé de les prolonger, mais aucune option forte n'est prise dans ce sens.

iii. Le cadre de vie

L'enjeu de qualité du cadre de vie souligne l'enjeu global d'attractivité de la zone industrielle. L'approche paysagère proposée par Paysagegestion a pour objectif d'organiser, structurer, et donner de la cohérence à la zone industrielle (André & Zarian, 2020).

Leur démarche est une approche transversale des éléments du paysage. Elle s'appuie sur les structures paysagères présentes et permet de développer une vision cohérente. Ainsi la structure paysagère proposée a pour objectif d'articuler les différents éléments de la Zimeysaver. Elle offre notamment une charpente pour la mobilité douce à travers des percées vertes.

Un objectif est de désenclaver la zone industrielle par le réseau de mobilité. La stratégie paysagère accompagne cet objectif à travers des propositions d'aménagement. De plus, la démarche permet également de répondre au déficit d'espaces publics liés au besoin de détente des employés attesté par l'ajout de mobilier par les entreprises. Ces propositions permettent de valoriser les espaces publics (André & Zarian, 2020).

En outre, en cherchant à faire dialoguer les différentes structures paysagères à travers une série de connexion, cette démarche participe à développer l'identité de la zone industrielle.

Actuellement, seules la mise à ciel ouvert du Nant d'Avril et la réalisation d'une charte des espaces publics ont été réalisées. Sybille André (2020) relève un frein à la démarche paysagère : les besoins de fonctionnalité priment dans l'esprit des occupants de la zone industrielle. Le risque majeur est que les propositions faites par la charte des espaces publics ne soient pas mises en œuvre. Cependant, leur financement est assuré par une taxe d'équipement perçue sur les propriétaires privés ce qui réduit ce risque.

4. Cartographie des acteurs

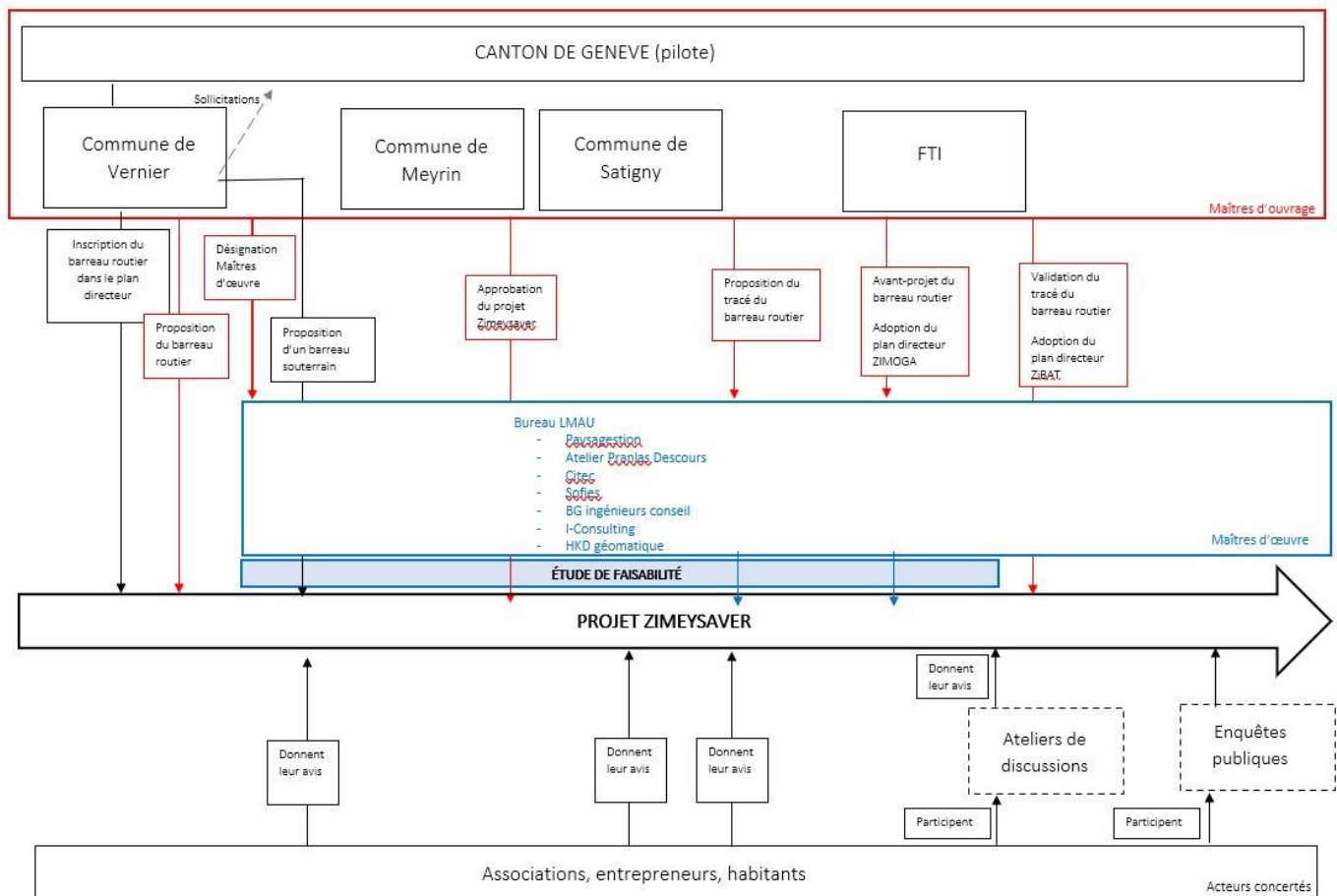


Fig.14 : Cartographie des acteurs (source : réalisation personnelle Marie Vanaschen)

Ce schéma représente les différentes interactions entre les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre, le groupe de travail Énergie et les acteurs concertés.

Les maîtres d'ouvrage forment un partenariat de collectivités publiques. Il existe cinq maîtres d'ouvrage (Canton de Genève, 2014) :

- Le canton de Genève : maître d'ouvrage principal et pilote du projet
- La fondation pour les terrains industriels (FTI) : propriétaire et gestionnaire foncier
- La commune de Meyrin
- La commune de Satigny
- La commune de Vernier

La maîtrise d'œuvre des plans d'aménagement est une approche multidisciplinaire pilotée par le bureau LMAU. Ce dernier travaille en collaboration avec sept autres bureaux (LMAU, 2014) :

- Paysagegestion (Architecte-Paysagiste)
- Atelier Pranlas Descours (Urbaniste)
- Citec (Ingénieur en mobilité)
- Sofies (Ingénieur en environnement)
- BG ingénieurs conseil (ingénieur en génie civil)
- I-Consulting (Économiste de la construction)
- HKD géomatique (Ingénieur géomatique)

L'aspect énergétique est très important dans le projet Zimeysaver. Le groupe de travail Énergie se compose d'une partie des maîtres d'ouvrage et des gestionnaires réseau (Sofies, 2018).

- Office de l'urbanisme (Canton de Genève)
- Office cantonal de l'énergie
- FTI
- Services industriels de Genève (Gestionnaires réseaux)
- Les trois communes (Meyrin, Satigny, Vernier)

Ensemble, ils pilotent le concept énergétique territorial.

D'un point de vue de la maîtrise foncière, les acteurs sont encore une fois multiples. La FTi est le plus gros propriétaire avec 25 % des terrains (André & Zarian, 2020) ce qui lui donne du poids dans le processus de décision. Ce sont les parcelles des maîtres d'ouvrage qui sont prioritairement requalifiées, car le processus de projet est plus simple étant donné que ses acteurs sont partie prenante du projet (André & Zarian, 2020).

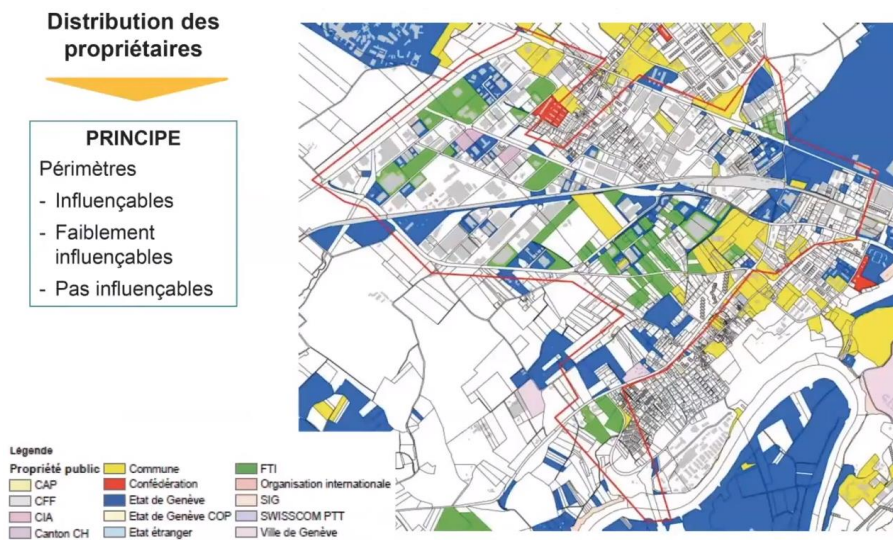


Fig. 15 : Carte des parcelles de propriété publique, (André & Zarian, 2020)

Les acteurs concertés (associations, entrepreneurs, citoyens) participent aux différentes séances d'information et réunions. Comprendre les besoins des entrepreneurs est essentiel. Il est important d'échanger afin de comprendre leurs besoins et leurs attentes.

5. Outils urbanistiques

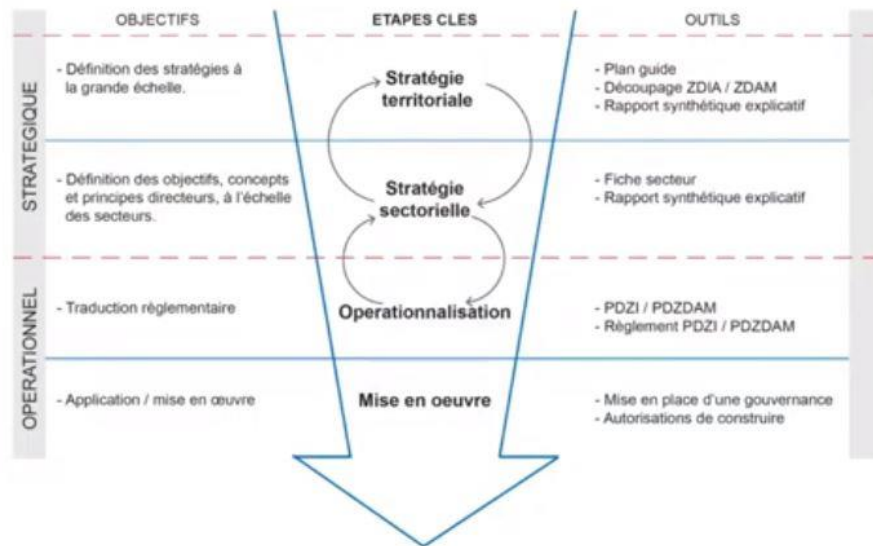


Fig. 16 : Principes et hiérarchie des outils, (André & Zarian, 2020)

La stratégie territoriale définit des stratégies à la grande échelle. Les instruments de planification mis en œuvre pour le projet Zimeysaver sont :

- Le plan directeur cantonal (révisé et mis à jour en 2019), qui couvre le territoire cantonal de Genève. Parmi les 20 périmètres de grands projets proposés, il en conserve que 10, dont la Zimeysaver (grand périmètre de zone d'activités économiques).
- Le projet d'agglomération (PA3) 3e génération, qui couvre un territoire plus élargi (Suisse et France). Il sera revu dans un an.

Le plan guide est le document principal qui guide l'ensemble du projet. Il détermine les espaces publics (en jaune) les affectations, les réseaux de mobilité, les différents équipements. Il s'agit d'un document de synthèse qui permet de conserver une cohérence dans l'élaboration de la Zimeysaver. Il n'est pas contraignant, car il n'a pas été voté par les élus ni par la population (André & Zarian, 2020).

b. La charpente paysagère



Fig. 18 : Photo de la zone industrielle (André & Zarian, 2020)



Fig. 19 : Dégagement des vues (André & Zarian, 2020)



Fig. 20 : Schéma de la charpente paysagère (André & Zarian, 2020)

La zone industrielle est entourée par des zones agricoles. Cette rupture brute lui donne un caractère particulier. L'équipe Paysagegestion a travaillé sur la transition industrielle - agricole (André & Zarian, 2020).

Aujourd'hui, peu d'espaces verts publics se trouvent à l'intérieur de la Zimeysaver. Peu de chemins piétons peu de place à la mobilité douce sont créés. Il manque une continuité, une perméabilité et des vues vers le Jura et les Alpes, qui cadrent la zone (André & Zarian, 2020).

La première stratégie du bureau Paysagegestion est de relier les centralités (cœurs historiques de Meyrin et Vernier) et rendre la Zimeysaver perméable. Il est aussi question de mettre en avant les deux grands axes urbains et des axes transversaux verts qui marquent le territoire (André & Zarian, 2020).

Paysagegestion souhaite désenclaver le territoire et y inclure des chemins piétons et pour la mobilité douce, de la végétation, de la biodiversité, des espaces verts, des espaces de rencontre et de délasserment (André & Zarian, 2020).



Fig. 21 : Schéma de la charpente paysagère (André & Zarian, 2020)

Une deuxième stratégie est de remettre à ciel ouvert le nant d'Avril et gérer l'assainissement à ciel ouvert (André & Zarian, 2020).

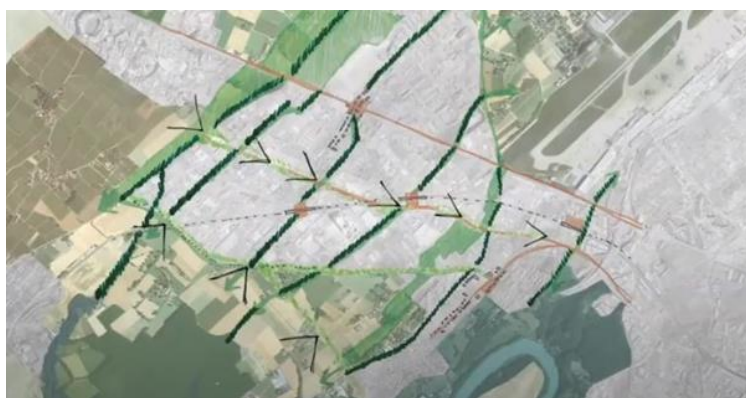


Fig. 22 : Schéma de la charpente paysagère (André & Zarian, 2020)

La dernière stratégie est d'accompagner d'arbres les axes transversaux et ouvrir les vues sur le Jura et les Alpes. Le but est d'offrir le plus d'espaces verts possible le long de l'axe principal (André & Zarian, 2020).



Fig. 23 : La charte des espaces publics (André & Zarian, 2020)

La charte des espaces publics :

La charte des espaces publics est un résumé de toutes les ambitions citées ci-dessus. Le maillage vert et les espaces verts publics sont mis en valeur. Cette charte accompagne le plan guide. Il s'agit d'un document de référence. Elle donne des indications sur les aménagements des espaces, des dégagements, sur les bassins de rétention, la gestion des eaux à ciel ouvert, etc. Il était difficile d'amener

cette intention paysagère dans une zone industrielle. Pour la FTI, la zone industrielle doit être avant tout fonctionnelle (André & Zarian, 2020).

Exemples d'aménagements :



Fig. 24 : Exemples d'aménagements paysagers (André & Zarian, 2020)

De grandes traversées vertes sont mises en évidence. Une desserte industrielle, plantée, est alors plus agréable. La bande herbeuse protège les piétons de la circulation automobile. Une évacuation des eaux à ciel ouvert en direction du Rhône est aussi aménagée (André & Zarian, 2020).



Fig. 29 : La charpente paysagère de Zituil (André, Zarian, 2020)

Une charpente paysagère est mise en place. Elle donne une structure, une qualité et une identité en effectuant un traitement différent en fonction des secteurs sur le site. Des allées d'arbres sont plantées. La lisière de la forêt est traitée avec un point de récupération des eaux pluviales. Des espaces publics sont présents autour des bâtiments et des chemins sont créés pour assurer la perméabilité et la mobilité douce (André, Zarian, 2020).

f. Plans directeurs communaux

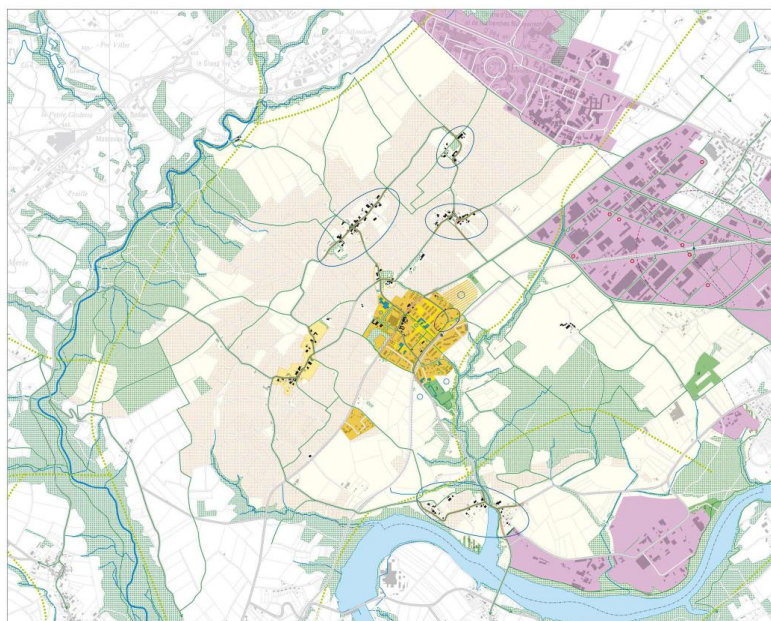


Fig. 30 : Plan communal de la commune de Satigny (Commune de Satigny, 2010)

Parallèlement au plan guide, d'autres outils existent : les plans directeurs communaux.

La commune de Satigny est moins concernée par le projet de la Zimeysaver. Elle ne comporte pas de zone résidentielle à proximité de la zone d'activités économiques.

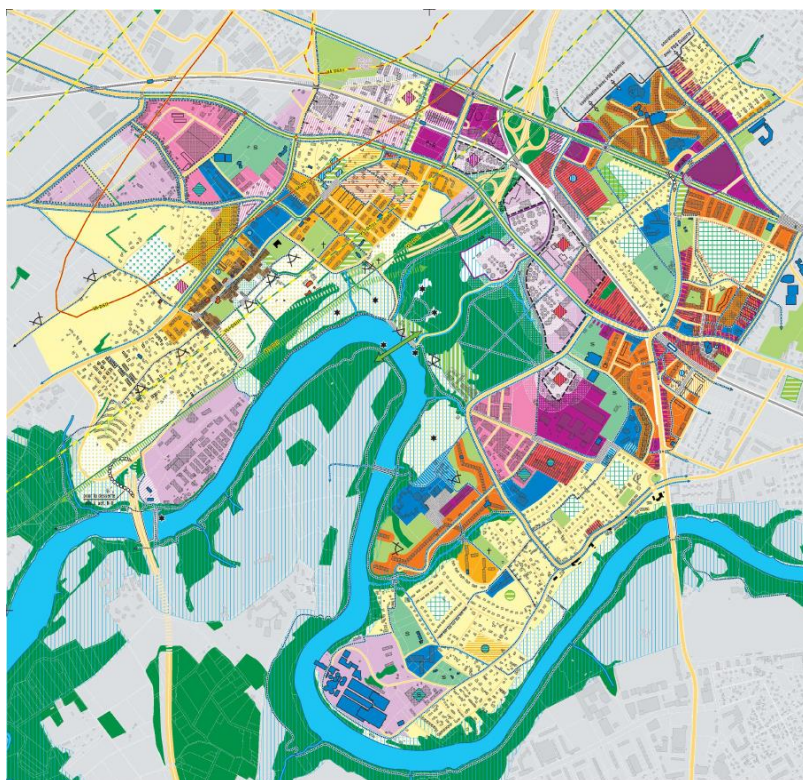


Fig. 31 : Plan communal de la commune de Vernier (Commune de Vernier, 2007)

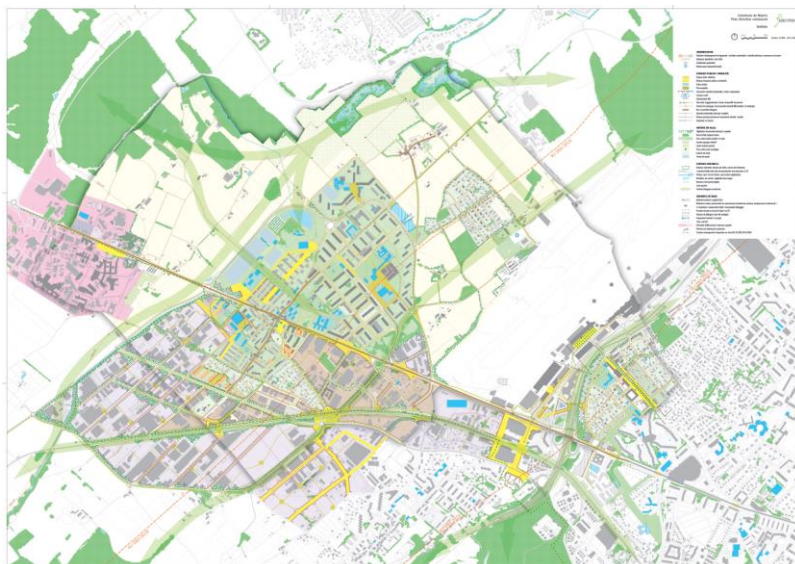


Fig. 32 : Plan communal de la commune de Meyrin (Commune de Meyrin, 2020)

Au contraire, on note une forte présence de zones résidentielles et de zones d'activités économiques dans la commune de Vernier.

La commune la plus concernée par le projet est finalement la commune de Meyrin. L'axe structurant qui compose le territoire délimite au nord l'espace résidentiel et agricole et au sud, la zone d'activités économiques. L'objectif est de déterminer comment articuler les deux zones de la façon la plus adéquate possible.

6. Principales leçons

La force du projet réside en sa vision transversale apportée à la fois par le principe d'écologie industrielle territoriale et l'approche paysagère. Ces démarches ont permis d'améliorer le cadre de vie et environnemental tout en intégrant les autres enjeux du projet comme l'attractivité, la fonctionnalité et la mobilité.

Ces approches transversales nécessitent un effort de dialogue et de concertation avec les occupants de la zone industrielle qui ne sont pas toujours ouverts aux autres aspects que celui de la fonctionnalité. On peut imaginer les efforts de sensibilisation, de dialogue afin de mettre en œuvre cette vision du projet. On le note notamment à travers l'utilisation des photomontages réalisés par Paysagegestion.

Cette nécessité de consensus impacte probablement l'échelle de temps dans laquelle le projet pourra s'inscrire. Le risque majeur est que la traduction concrète de la vision stratégique sur le terrain ne soit que partiellement mise en œuvre malgré l'ambition du projet.

Ce risque est accentué par le fait que la maîtrise foncière bien qu'en partie aux mains d'acteurs publics/parapublics pourrait ne pas être suffisante pour garantir la mise en œuvre complète du projet. Dès lors la cohérence de la Zimeysaver en pâtirait.

Par ailleurs, la requalification comporte des risques relatifs à la spéculation foncière. Cette problématique n'a pas trouvé de réponse claire auprès des conférenciers. Cependant, ils mettent en avant que la gestion de la mixité globale de la Zimeysaver participe à l'accessibilité foncière/immobilière aux entreprises ne produisant pas de haute valeur ajoutée. C'est un enjeu que les futures requalifications devront prendre en compte.

Si les démarches transversales permettent de rencontrer et d'articuler différents enjeux, les processus de gouvernance restent toutefois compliqués dès lors que le projet fait intervenir de nombreux acteurs ayant des objectifs propres et pas forcément partagés. Le projet du barreau Montfleury en est un exemple.

De plus, il souligne la nécessité de concertation avec la population le plus en amont possible. Malheureusement la complexité de la gouvernance du projet, les impératifs calendrier et budgétaire n'ont pas favorisé la concertation ; en résulte une perte de temps dans le processus de projet. Elle est pourtant bénéfique, car la concertation finalement organisée a permis d'améliorer le projet et le faire accepter.

La problématique de la gestion de temps de projet long est récurrente dans ce type de projet multi-acteurs et de grande échelle. Cela engendre des incertitudes pour le développement du projet, mais aussi le risque que le projet ne soit plus adapté au contexte une fois réalisé.

On a pu également constater l'importance de l'articulation des outils afin de développer un projet cohérent dans le cadre du développement et de l'opérationnalisation d'une vision stratégique à large échelle.

Enfin, la requalification d'une zone industrielle est un projet novateur par rapport au contexte wallon. Ce projet dans sa démarche transversale, son articulation avec son contexte proche comme plus global donne des pistes de leviers et de stratégies parmi lesquels on peut citer : la reconnexion au contexte, la densification autour des pôles de mobilité, la mixité des fonctions avec des équipements et services (salles de sports, magasins alimentaires, etc.), la verticalisation du bâti, les parkings mutualisés, le développement et l'amélioration des mobilités alternatives à l'automobile.

Ce sont autant d'éléments pertinents pour la requalification de zones industrielles qui sera probablement prochainement d'actualité en Wallonie avec l'objectif stop béton.

6. Sources et références

André, S., & Zarian, P. (2020a, mai 6). *Cycle Projet Urbain: Questions-réponses*.

<https://www.youtube.com/watch?v=wO4AhheZkc&t=3482s>

André, S., & Zarian, P. (2020b, mai 6). *Cycle Projet Urbain: Suisse, le Grand Projet*

Zimeysaver à Genève. <https://www.youtube.com/watch?v=wO4AhheZkc&t=3482s>

Association des intérêts de Vernier Village. (2019, juillet). *BARREAU de MONTFLEURY* |

AIVV. <https://aivv.ch/article-5-2/>

Barbey Horvath, J., & Joerin, F. (2019). *Rapport final de la concertation: Barreau routier*

de Montfleury (p. 31). [https://www.ge.ch/document/demarche-concertation-barreau-](https://www.ge.ch/document/demarche-concertation-barreau-routier-montfleury/telecharger)

[routier-montfleury/telecharger](https://www.ge.ch/document/demarche-concertation-barreau-routier-montfleury/telecharger)

Barreau Routier De Montfleury - Grand Projet Zimeysaver. (s. d.). Consulté 23 mai

2020, à l'adresse [https://fr.readkong.com/page/barreau-routier-de-montfleury-](https://fr.readkong.com/page/barreau-routier-de-montfleury-grand-projet-zimeysaver-1947470)

[grand-projet-zimeysaver-1947470](https://fr.readkong.com/page/barreau-routier-de-montfleury-grand-projet-zimeysaver-1947470)

Commune de Meyrin. (2020). *Plan directeur communal de Meyrin*.

Commune de Satigny. (2010). *Plan directeur communal*.

Commune de Satigny. (2016). *Séance du Conseil municipal du 21 juin 2016*.

[http://www.satigny.ch/dl.php/fr/57eb706ddba62/Proces-](http://www.satigny.ch/dl.php/fr/57eb706ddba62/Proces-verbal-et-annexes-seance-21-juin-2016.pdf)

[verbal-et-annexes-seance-21-juin-2016.pdf](http://www.satigny.ch/dl.php/fr/57eb706ddba62/Proces-verbal-et-annexes-seance-21-juin-2016.pdf)

Commune de Vernier. (2007). *Plan directeur communal*.

Fondation pour les Terrains industriels. (s. d.). *Le boom de la zone industrielle*. FTI, facilitateur d'implantation. Consulté 10 avril 2020, à l'adresse

<http://tinyurl.com/yx63wnky>

Gestiparcs SA. (s. d.). *Atrium Park | Immeuble Multifonction*. Consulté 1 mai 2020, à l'adresse <https://atriumpark.ch/>

Google. (s. d.). *Présentation – Google Earth*. Google Earth. Consulté 1 mai 2020, à l'adresse <https://www.google.com/intl/fr/earth/>

Jeanneret, G. (2013, février 4). *Séance d'information publique: Grand projet Zimeysaver*.

LMAU. (2014). *Plan Guide Zimeysaver*.

Meissner, C., & Cerutti, T. (2012). *PROJET DE MOTION: Pour éviter le piège d'une jonction autoroutière meurtrière*. <https://www.christinameissner.com/wpsite/wp-content/uploads/2012/09/010.13-M-222-Sortie-autoroutiere-Projet.pdf>

Municipalities of the canton of Geneva. (2017). In *Wikipedia*.

https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Municipalities_of_the_canton_of_Geneva&oldid=812380129

République et Canton de Genève. (s. d.). *Projet CEVA - Liaison ferroviaire Cornavin—Eaux-Vives—Annemasse*. Projet CEVA. Consulté 23 mai 2020, à l'adresse <https://www.ceva.ch/>

République et Canton de Genève. (2017). *Grand projet Zimeysaver: Barreau routier de Montfleury*. [https://www.ge.ch/document/depliant-4-pages-zimeysaver-barreau-](https://www.ge.ch/document/depliant-4-pages-zimeysaver-barreau-routier-montfleury/telecharger)

[routier-montfleury/telecharger](https://www.ge.ch/document/depliant-4-pages-zimeysaver-barreau-routier-montfleury/telecharger)

République et Canton de Genève. (2018, juin 26). *Objectifs mobilité*. GE.CH –

République et canton de Genève. <https://www.ge.ch/dossier/barreau-routier-montfleury/objectifs-mobilite>

Rochat, Y., Wyden Guelpa, A., & Longchamp, F. (2017). *BARREAU DE MONTFLEURY ET BRETELLE AUTOROUTIÈRE DU CANADA: PROTÉGEONS NOS HABITANTS!*

http://www.vernier.ch/dl.php/fr/5a31144b064ff/Reponse_CA_R_250_et_Annexes.pdf

Sofies. (2018). *Guide d'écologie industrielle et territoriale: Gérer et planifier autrement les zones d'activités - Genie.ch, le Réseau de l'écologie industrielle dans le canton de*

Genève. genie.ch. <https://www.genie.ch/library/h/guide-d-ecologie-industrielle-et-territoriale-gerer-et-planifier-autrement-les-zones-d-activites.html>