



facilitateur d'implantation

Participation de la FTI à La 7ème édition d'Actes'Industries



” Edito

Les EcoParcs genevois, création de valeur ajoutée et développement durable.

Les futurs écoParcs industriels qui se dessinent dans les ZI genevoises répondent non seulement à la nouvelle vision d'aménagement du territoire du Conseil d'Etat genevois mais abordent également des solutions concrètes aux grands enjeux de demain pour les entreprises, tels

que l'accès aux ressources (matières premières et capital humain), la maîtrise des coûts, le développement de nouveaux produits et la recherche de nouveaux clients. Les réponses des écoParcs industriels, pour n'en citer que quelques unes, comprennent la gouvernance participative de proximité, le développement d'offres alternatives en matière de mobilité, la mutualisation des infrastructures et des services, l'écologie industrielle et le bilan énergétique des constructions.

Dans les faits, deux projets d'aménagement d'écoParcs sont en développement. Le premier concerne le site des Cherpines et le second celui de la Zimeysaver. Il est important de noter que la FTI participe et finance également un projet de chauffage à distance dans la ZI de Plan-Les-Ouates. Ce projet intitulé CADZIPLO valorise les rejets thermiques d'entreprises dans une centrale de production de chaleur.

Ces exemples illustrent parfaitement le processus de maturation des projets et leur transformation en actions concrètes. Plusieurs études de faisabilité sont en cours sur la réalisation de parkings mutualisés. Le premier écoParc sera officiellement en activité avant la fin de cette année et permettra pour les années à venir de développer des solutions performantes.

En raison de l'exiguïté du territoire genevois, nous devons imaginer la « fabrique en ville ».

Il ne fait aucun doute que de nos jours on pense le territoire différemment et dans cette nouvelle perspective, on recherche un nouvel équilibre entre les acteurs privés et les acteurs publics dans l'aménagement des zones.

Un constat s'impose: la FTI est là pour servir de catalyseur, dans un premier temps, puis créer du lien entre les industriels avec pour objectif de lancer de nouveaux projets qui vont dans le sens d'optimiser le « travailler ensemble ».

Notre participation à la 7ème édition d'Actes'Industries, qui a réuni le 20 mai une centaine d'industriels, nous a permis de continuer notre concertation avec ceux-ci en animant trois ateliers participatifs sur les EcoParcs industriels. Ces trois ateliers ont mis en lumière l'importance de la recherche de solutions en partenariat avec les entreprises dans le processus de construction des écoParcs industriels. Nous vous souhaitons une bonne lecture.

Yves Creteigny

”

Trois ateliers participatifs sur les EcoParcs

Rassemblant plus d'une trentaine de participants actifs dans le secteur industriel local, la FTI a animé trois ateliers participatifs qui ont mis en lumière l'importance de la concertation avec les entreprises dans le processus de construction des écoParcs industriels, autour de trois axes majeurs.

Premier grand sujet, la mutualisation des parkings et la mobilité des usagers des ZI. Comment l'entreprise devient le moteur de la mobilité.

Deuxième axe, la relation entre les entreprises elles-mêmes pour valoriser les rejets de chaleur industriels, communément nommés « réseaux de chaleur », ou pour mutualiser la production écologique de chaleur ou de froid.

Enfin, troisième thème incontournable, la notion de fret et l'élaboration de pistes de réflexion sur l'avenir du ferroutage dans le transport des marchandises à Genève.





EcoParcs industriels, l'entreprise moteur de la mutualisation des parkings et de la mobilité des collaborateurs

ATELIER 1

Les participants ont fait allusion à la gestion des horaires qui devrait être revue et mieux coordonnée afin d'éviter des engorgements et de créer des goulets d'étranglement. Gérer le temps c'est aussi gérer la distribution de l'espace avec des tournées, rotations et déplacements pendulaires maîtrisés. Ainsi, sachant que l'industrie est parfois plus matinale que le tertiaire (cette dernière affiche des horaires décalés en fin de journée), il serait bon de tenir compte de ce décalage dans l'attribution et la réallocation des places de parkings en ZI.

Le constat du manque de transports publics le matin tôt a surgi dans la discussion avec aussi un déficit de connexion de la part des Transports publics genevois (TPG) qui ne favoriseraient pas forcément les accès aux ZI du canton.

Les participants ont aussi regretté le manque d'alternatives multimodales qui pourraient stimuler une meilleure utilisation de la voiture et ainsi libérer des places de parkings. De l'autre côté, l'idée de favoriser les péages pour une ville comme Genève a été imaginée alors que certains ont souligné que la hausse du prix du pétrole pouvait être un levier qui stimule le covoiturage ou le report modal en faveur des transports publics ou de la mobilité douce.



Les trois pistes de réflexion pour mettre en œuvre des projets

Il serait bon d'opérer un rééquilibrage des activités entre la rive gauche et la rive droite, la première étant sous-employée par rapport à la deuxième. Voilà pourquoi un développement plus vigoureux des ZI de la Pallanterie et des Cherpines serait vu d'un bon œil par les participants afin de satisfaire ce critère de développement. Afin d'optimiser la distribution des activités sur le territoire, une analyse des activités présentes sur la rive gauche comme sur la rive droite (et tout particulièrement l'existence ou non de doublons) a été proposée. Celle-ci pourrait se coupler à la qualification des besoins en termes de transport de marchandises et de mobilité des personnes. En dernier recours, il serait opportun d'étudier la nécessité de créer de nouvelles ZI.

Le développement d'un groupe de ressources mixtes - Canton/FTI/Commune/ Entreprises dans leur diversité (développeur immobilier, construction, logistique, industrie)/Opérateur et orienté solutions pourrait voir le jour. Ainsi, il serait possible d'analyser les situations des entreprises de manière différenciée et ciblée. L'objectif étant de rechercher des synergies et/ou développer des solutions sur mesure. Il pourrait être aussi intéressant de procéder à du benchmarking avec les autres métropoles industrielles afin de comparer l'efficacité des politiques de transport et de mobilité dans les ZI.

La dernière réflexion serait d'accompagner les entreprises dans les efforts de pédagogie et de recherche de solutions en systématisant, par exemple, les plans de mobilité d'entreprises et inter-entreprises. Il s'agirait ainsi de développer des navettes d'entreprises pour compenser les carences du réseau des transports publics (en fréquence comme en accessibilité).





Faire le chaud et le froid ou comment créer le réflexe de la mutualisation de la production de chaleur/froid dans les écoParcs industriels.

ATELIER 2

Dans cet atelier, les participants ont remarqué que la mutualisation énergétique pouvait créer des conflits d'intérêts entre les industriels. La mutualisation de la production de chaleur/froid était aussi susceptible d'engendrer des déséquilibres entre l'offre et la demande d'énergie en rappelant que les bonnes opportunités pour les investisseurs se trouvent plutôt dans de grands chantiers ou projets, comme par exemple les forages géothermiques. Les participants sont unanimes, il est important de commencer, dans le cas de la mutualisation de la production de chaleur/froid, par l'optimisation de projets simples plutôt que de se lancer dans une redistribution trop complexe et probablement irrationnelle d'un point de vue économique.

Enfin, une chose est sûre : les ZI de petite taille ne peuvent être concernées strictement dans leur zone par ce genre de mutualisation pour des raisons de coûts d'échelle et de taille critique. Il convient aussi selon les participants de mettre en place une vraie réflexion à long terme sur le choix des sources énergétiques.

Les trois pistes de réflexion pour mettre en place les projets

1 Une démarche réalisable rapidement serait d'évaluer le bilan des productions tout comme des besoins énergétiques afin de mesurer les potentiels de mutualisation des énergies.

2 Une réalisation plus complexe serait de traiter le chaud et le froid comme un réseau à l'instar de l'eau et de l'électricité. Ces réseaux sont en effet disponibles sur les parcelles. Pour réaliser l'installation de ces nouveaux réseaux, des investisseurs sont intégrés en vue d'une charge acceptable.

3 La vision plus utopique, et toutefois désirée, serait le développement de sources d'énergies pérennes et indépendantes à l'échelle du Grand Genève et la Suisse.

Un EcoParc industriel se définit par 5 principes

• Gouvernance active

La gouvernance participative de proximité est l'art de construire ensemble les décisions. Ainsi, des partenariats sont conclus entre les entreprises, les Communes et la collectivité afin d'obtenir un alignement sur les objectifs et d'optimiser les interrelations et l'utilisation des ressources. Chaque écoParc industriel bénéficiera de sa propre gouvernance active.

• Stratégie d'implantation

La localisation et la proximité des différentes activités deviennent un critère de durabilité et de diversification. Dans le cas de réseau de chaleur, si une entreprise quitte la ZI, il conviendra de trouver une entreprise substitut dans le but de reproduire le processus.

• Symbiose territoriale et énergétique

Les entreprises intègrent le même cycle d'utilisation des ressources. Les résidus de production d'une entreprise peuvent être revalorisés et devenir ainsi la ressource d'une autre entreprise, ou même, à plus large échelle de la collectivité.

• Mutualisation

Les entreprises partagent des services, des ressources et des infrastructures. Par exemple, alors qu'hier les industriels utilisaient 50% de leurs parcelles pour des parkings, la FTI propose de mutualiser ces surfaces de stationnement par la construction de parkings en silo dans le but de libérer des surfaces et de permettre à l'entreprise d'étendre les surfaces de production.

• Bâti faible impact

Les bâtiments et les sites sont pensés et construits afin de minimiser leur empreinte écologique. L'éco-mobilité des personnes et des marchandises est bien sûr prise en considération.





EcoParcs industriels, le fret d'avenir

ATELIER 3



facilitateur d'implantation

Lors de cette séance, les participants ont remarqué que pour désengorger le centre-ville (et même le fermer à la circulation !) pourquoi ne pas développer le réseau de rail du tram avec pour objectif de faciliter les livraisons en plein centre ville. La forte capacité résiduelle du rail a ainsi été mise en avant pour défendre cet argument. Les participants ont souligné le décalage entre les outils de planification des transports et le développement des ZI. Une chose est sûre : quelque soit le système proposé il ne faut pas qu'il dégrade la performance des entreprises. Bien au contraire il doit augmenter la valeur ajoutée des entreprises en concurrence pour la plupart sur le marché mondial. Car il ne fait aucun doute que la valeur ajoutée est le plus grand moteur de la confiance et de la volonté de travailler ensemble.

Une autre hypothèse est de mener une réflexion sur la diminution des transports de fret, soit « moins de logistique et plus de business ». Il est vrai que la tendance va dans la réduction du coût marginal de la production. En revanche, ce qui est incompressible, c'est clairement le coût de la logistique. La solution serait dès lors de rapprocher géographiquement les consommateurs des producteurs. Sur ce point, le canton de Genève en tant que carrefour historique et ancien hub de foires est extrêmement bien placé. La dernière précision concernait le statut même et l'ADN de la FTI qui d'un acteur du foncier et de l'immobilier pourrait devenir un acteur dans l'infrastructure des zones.



Les trois pistes de réflexion pour mettre en place les projets

Il serait de bon ton d'analyser les besoins afin de mieux connaître les opportunités de mutualisation et les demandes en transport dans chaque ZI. Il est dès lors crucial de procéder à une étude avec pour objectif d'établir une base de données des besoins réels et potentiels dans les ZI. Sans cette enquête, il sera difficile de répondre aux demandes.

Il conviendrait de trouver et d'identifier les acteurs à l'interne des entreprises, tout particulièrement les personnes liées aux achats et les responsables logistiques. L'idée étant de chercher des relais porteurs de ce projet.

La construction d'une plate-forme logistique pourrait être un réel atout de compétitivité régionale tout en travaillant à la réduction et/ou amélioration des besoins en transports par la création de cluster d'activités.

