

*Date de dépôt : 30 novembre 2010*

## **Rapport**

**de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 8 000 000 F pour les exercices 2010 et 2011 pour la réalisation de 2 giratoires et d'une desserte dite « rue de la Maison Carrée » dans la zone de développement industriel et artisanal du Bois de Bay, partie extension par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI) pour le compte de l'Etat de Genève**

### **Rapport de M. Jacques Béné**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 19 octobre, 2, 9 et 23 novembre 2010, sous la présidence de M. Gabriel Barrillier. La commission a bénéficié de la présence, en tout ou partie, de M. Jean-Charles Magnin, directeur général des affaires économiques, DARES, de Mme Anna-Karina Kolb, attachée de direction, DARES, de M. Dominique Ritter, directeur financier, DARES, de M. Thierry Messenger, chef du service de la mobilité douce et des espaces publics, DIM, de M. Philippe Moeschinger, directeur, FTI, de M. Jean-Manuel Mourelle, responsable financier, FTI, de M. Daniel Rohrbach, ingénieur civil, FTI, et de M. Vincent Bujard, ingénieur civil, mandataire FTI.

Les procès-verbaux ont été tenus par Mme Camille Sellegger. Qu'ils soient tous remerciés de leur apport aux travaux de la commission.

### **Séance du 19 octobre 2010**

M. Moeschinger explique que le PL 10693 vise à la construction d'une desserte routière dans la zone d'extension du Bois-de-Bay, sur la commune de Satigny. Cette zone a récemment fait l'objet d'un déclassement. Le projet

proposé permettrait de la mettre en valeur. Il indique que la modification de zone date de novembre 2009. L'étude elle-même a débuté 1 ou 2 ans avant l'adoption de la modification de zone.

Une demande en autorisation a été déposée. L'autorisation devrait être délivrée d'ici à la fin de l'année. Le début des travaux est prévu pour janvier 2011. Le montant total du projet est de 8 millions de francs. Les procédures AIMP ont été appliquées. Le retour des soumissions est prévu pour mi-janvier 2011. Il explique que la FTI agit toujours sur mandat de l'Etat de Genève. Un tel mandat a été prévu dans le plan et règlement directeur de la zone récemment déclassée.

M. Rohrbach explique que la desserte prévue fait 7m de large, permettant la circulation des camions. La desserte est munie de trottoirs de chaque côté ainsi que d'écrans de verdure demandés par la DGM. L'ensemble du dossier a d'ailleurs été soumis et préavisé favorablement par la DGM.

M. Moeschinger rappelle qu'il y a actuellement urgence afin de développer de nouvelles zones industrielles afin de relocaliser un certain nombre d'entreprises. Il souligne qu'il y a donc un caractère d'urgence concernant ces travaux. La ZIBAY devrait servir de zone de relogement pour les entreprises déplacées en raison des projets du CEVA et du PAV.

Un député (L) estime que les conditions essentielles nécessaires au bon développement de zones industrielles sont le raccordement à l'autoroute, aux routes et surtout aux voies ferroviaires.

M. Moeschinger explique que la FTI a toujours défendu le rail, en tant que gérant de la zone reliée de la ZIMEYSA mais aussi de la Praille, qui devrait être préservée dans le cadre du projet PAV. La desserte routière dont il est question a fait l'objet d'une étude de plan et règlement directeur, qui a ensuite été appliqué. La FTI se borne donc à appliquer les plans décidés par les autres services de l'Etat. La FTI partage toutefois le point de vue concernant le manque de zones industrielles reliée au rail.

Un député (MCG) demande quelle est l'ampleur du trafic prévu sur cette desserte et si les giratoires permettent le passage de bus à soufflets.

M. Moeschinger répond que pour l'instant, l'implantation d'une ligne TPG n'est pas prévue. Il ajoute que la densification industrielle de la zone devrait approcher un indice d'utilisation de sol de 1, ce qui équivaut à la construction de 150 000 m<sup>2</sup> de plancher. La densité d'emplois pour ce type d'entreprises est naturellement beaucoup plus faible que pour des activités à haute valeur ajoutée. Cependant, un trafic des camions relativement important est prévu. Il explique que la zone est par ailleurs traversée par une ligne à haute tension, ce qui limite les gabarits. La desserte épouse le tracé de

la ligne à haute tension afin de maximiser la constructibilité. La zone continuera à abriter des entreprises de la construction

M. Rohrbach ajoute que les giratoires sont actuellement à l'étude. Il ajoute que si des giratoires sont construits, il est évident qu'ils seront conçus pour le passage de grands gabarits.

Un député (MCG) exprime sa surprise, en effet, le projet de loi présenté vise à la construction de deux giratoires, tandis que la FTI explique qu'il n'est pas certain que ces giratoires seront construits. Il demande à quoi va donc servir le crédit alloué.

### **Séance du 2 novembre 2010**

La commission se rend compte que la requête en autorisation de construire déposée le 30 juin 2010 ne correspond pas au contenu du projet de loi déposé le 24 juin 2010. Elle regrette qu'elle soit prise pour une chambre d'enregistrement et le manque de concertation transversale entre le DARES et le DCTI pour déposer un projet de loi cohérent.

M. Moeschinger note que les critiques de la commission sont fondées et que la FTI ne les conteste pas. La FTI est inexpérimentée en matière de projet de loi concernant des dessertes routières. Il ajoute qu'il a ensuite été nécessaire de modifier le tracé de la route suite à des éléments extérieurs.

M. Bujard rappelle que le projet soumis à la Commission est basé sur un plan directeur. Cependant, dès l'étude de ce projet, certaines contraintes telles que la présence de lignes à très haute tension ont été identifiées, qui péjoraient les possibilités d'utilisation des parcelles. Par ailleurs, certaines parcelles étaient occupées et demeureraient en activité, telle la parcelle occupée par l'entreprise SCRASA, qui souhaite maintenir son activité.

Toutefois, il convient d'optimiser l'occupation de l'espace de cette parcelle. En effet, elle est partagée en 2 par une ligne à haute tension, le long de laquelle la future desserte routière passera. La FTI a également voulu optimiser l'utilisation de la route du Bois-de-Bay par une simplification des accrochages routiers. Enfin, le plan directeur précisait qu'une zone de verdure devait être intégrée au projet. Ces contraintes ont été considérées lors des études de tracé. Lors de la réévaluation, la dimension de la route a été portée de 860m de chaussée à 1270m qui prend en compte toutes les contraintes précitées. Il explique que l'augmentation de l'assiette routière permettra enfin d'y implanter des bandes cyclables. Il résume en disant que le projet exerce une emprise limitée sur le domaine privé, en l'occurrence la parcelle occupée par SCRASA, l'implantation routière est optimisée par rapport à la ligne à haute tension et la possibilité d'implanter des bandes

cyclables a été réservée. Le coût de cette optimisation est environ de 1,5 million de francs.

M. Moeschinger ajoute que par le passé, la FTI a toujours construit les dessertes routières sur les lignes budgétaires du département. Aujourd'hui, cette procédure a changé, car il faut déposer un projet de loi, ce qui est nouveau pour la FTI.

Il ajoute que le projet d'investissement dont il est question sera remboursé à terme par la taxe d'équipement prélevée auprès des entreprises sur l'ensemble de la zone. Cette taxe d'équipement n'est pas de nature communale en ce qui concerne les terrains industriels. Elle est de 43 francs/m<sup>2</sup>, soit pour la zone un total de 29 756 000 F à terme. Il ajoute que pour la zone d'extension, le potentiel de perception représente 6 776 000 F. Pour la zone entière, le potentiel de perception se situe entre 25 et 30 millions du fait de tarifs différenciés depuis l'origine.

Mme Kolb explique que la modification inhabituelle du projet est due au manque d'expérience de la FTI en matière de procédure législative. Elle ajoute que ce manquement ne se reproduira pas et elle s'en excuse auprès de la Commission.

Une députée (Ve) revient sur le préavis technique et financier ainsi que sur la conformité du projet avec la LGAF. Elle ne comprend pas que ce projet ait pris la forme d'un projet d'investissement si la FTI en remboursera le montant à l'Etat ultérieurement.

M. Ritter indique que si le projet avait débuté en 2010, les charges en auraient été imputées sur un compte du DARES. Comme il n'y avait pas de ligne budgétaire ad hoc votée par le Grand Conseil au DARES, une demande de crédit extraordinaire aurait dû être présentée auprès de la Commission des finances tout en indiquant un non-dépensé auprès du DCTI.

Une députée (Ve) demande pourquoi un projet de loi d'investissement a été déposé, alors que le crédit d'investissement va être remboursé à l'Etat.

M. Ritter explique que la taxe d'équipement est remboursée à l'Etat sur plusieurs années à raison de 11 à 12 millions de francs sous forme de recette du compte de fonctionnement. Il explique que les dépenses d'investissement de l'Etat font l'objet d'un investissement. En contrepartie, des recettes en provenance de la FTI seront versées chaque année.

Une députée (Ve) demande donc pourquoi le financement de la route n'est pas directement effectué au moyen de ces recettes.

M. Moeschinger explique que le résultat net de la FTI est le fruit pour environ 8,4 millions de francs d'une réévaluation des actifs immobiliers lui

appartenant. Il ajoute que le résultat net de la FTI de quelques 18 millions de francs ne comprend pas le remboursement de la taxe d'équipement.

Il ajoute que la différence de budget entre le projet initial et le projet actuel est due à la différence de longueur du tracé.

M. Messenger rappelle l'intervention de la DGM dans le cadre de ce projet. Celle-ci, a donné son préavis favorable concernant la mise en application des normes en vigueur. Il ajoute que l'Etat doit assurer la sécurité des personnes se rendant à pied et à vélo à leur travail et doit pour cela prévoir les infrastructures nécessaires.

Un député (L) demande s'il est prévu d'intégrer ce projet dans la liaison ZIMEYSA-ZIBAY. Il indique que cette liaison est essentielle pour la zone.

M. Moeschinger abonde dans ce sens. Les liaisons entre ZI sont nécessaires à la pérennité des ZI.

M. Messenger ajoute que le projet dont il est question n'est pas incompatible avec une réflexion sur les liaisons entre les ZI.

Un député (MCG) revient sur la question des giratoires, qui ont été évacués du projet. Il peine à comprendre leur suppression. Il demande si cette suppression est due à une recherche d'économie.

M. Bujard constate que le projet de base n'était pas basé sur une étude approfondie prouvant la nécessité des giratoires à cet endroit. Par la suite, la solution des carrefours simplifiés s'est avérée plus adaptée au projet car ils garantissaient mieux la fluidité du trafic, qui est constitué pour une bonne part de camions. Les giratoires ont donc été supprimés pour des raisons de fluidité et non d'économie.

Une discussion s'engage sur la nécessité des giratoires et leur rôle sécuritaire dans le trafic.

Plusieurs députés demandent qu'un amendement général soit proposé très rapidement par le DARES.

### **Séance du 9 novembre 2010**

Une discussion s'engage sur la nécessité d'auditionner la commune de Satigny. Certains députés estiment que la commune n'a pas vu le projet qui fait l'objet d'une procédure en autorisation de construire et que l'audition apporterait des informations intéressantes sur ses souhaits en matière de liaison ZIMEYSA-ZIBAY.

L'audition de la commune de Satigny est demandée par la commission.

M. Ritter explique que le DARES propose un amendement général au

PL 10693, qui en modifie le titre et le montant afin de l'adapter suite à la suppression des giratoires. L'amendement général précise également que le projet est uniquement à charge de l'exercice 2011.

Le président demande si les autorités communales ont été convenablement informées de la modification du projet.

M. Moeschinger explique que dans le cadre de la concertation suivant le dépôt de la requête en autorisation de construire, la commune a automatiquement reçu le projet modifié.

M. Magnin explique que le projet présenté est d'une grande importance sur le plan économique, car elle permet le relogement des entreprises déplacées suite à la construction du CEVA, dont l'entreprise Montant, actuellement sise à la gare des Eaux-Vives.

Un député (L) demande s'il est prévu de construire une piste cyclable, séparée de la chaussée, ou bien une bande cyclable, à son avis excessivement dangereuse sur une telle route.

M. Messenger explique que le projet prévoit non pas la réalisation de bandes cyclables, mais un gabarit suffisant afin d'implanter de telles bandes si besoin est. Il précise que le gabarit du projet permettrait également l'implantation d'une piste cyclable séparée et sécurisée.

Un député (PDC) demande si les pistes ou les bandes cyclables dont il est question s'inscrivent dans le cadre du plan directeur cantonal sur la mobilité douce.

M. Messenger explique que le plan directeur cantonal sur la mobilité douce est actuellement en cours de discussion. Pour l'instant, il ne comporte pas une planification si détaillée.

M. Bujard explique que suite aux analyses effectuées, les carrefours en T se sont révélés plus sécurisés que les giratoires au vu de la typologie des véhicules lourds (camions, bus) qui emprunteront cette route. De plus, la suppression des giratoires entraîne une économie non négligeable. Il ajoute que les entreprises informées de la réalisation de la desserte ont clairement indiqué ne pas souhaiter la réalisation de giratoires, car ceux-ci bloquent le trafic lors du passage de longs convois.

## Séance du 23 novembre 2010

### *Audition de la Commune de Satigny (Mme Martine Roset, maire, et M. Claude Guinans, conseiller administratif)*

Mme Roset remercie la commission de son invitation. Elle annonce que le Conseil municipal de la commune de Satigny a approuvé clairement et sans réserve le tracé de la route prévue. Elle ajoute que deux points de cette route constituent des avancées importantes pour la mobilité de la zone : 1) la bretelle nord, qui améliore la desserte de la zone industrielle (ZI) et elle en favorise la densification, et 2) le profil de la route lui-même.

La route du Bois-de-Bay et celle de Pré-Salomon possèdent des profils qui ne sont pas satisfaisants, car leurs larges trottoirs surbaissés sont dans les faits utilisés comme des parkings sauvages, empêchant de déboucher sur la route en raison de la visibilité restreinte. La gestion de cette situation est très difficile en l'absence d'agents de police municipaux à Satigny. Elle rappelle que le projet de loi de déclassement de l'agrandissement de la ZI date de 2002 et qu'il a été approuvé par le Grand Conseil en 2007. Depuis 2007, la commune travaille en collaboration avec la FTI sur le plan et le règlement directeur de cette zone. De nombreuses séances ont eu lieu au sujet de points importants pour la commune, notamment le profil de la route, qui constitue une véritable amélioration par l'instauration de véritables trottoirs, infranchissables pour les voitures. De vraies places de parking seront également instaurées, ainsi que des arbres et des bancs. Elle ajoute enfin que la commune approuve également les autres thématiques abordées par le PL 10693 telles que la mobilité douce (notamment au moyen des traboules), la défense incendie, les zones de détente et l'arborisation (implantations de surfaces rudérales). Elle enjoint donc au nom du Conseil administratif et à l'intention de la Commission des travaux d'adopter le PL 10693, d'autant plus que des entreprises sont en attente du vote de ce crédit d'investissement. Elle ajoute qu'au-delà du PL 10693, la commune de Satigny est très préoccupée par la circulation de transit, due à la surcharge de la sortie de Vernier. Il en découle que nombre de travailleurs de la ZIMEYSA ou de la Tuilière, qui résident en grande majorité en Haute Savoie, sortent dorénavant à Bernex et traversent le village de Satigny pour rejoindre leur lieu de travail. Le Conseil administratif de la commune de Satigny souhaite donc qu'à terme, une route soit construite sur le plateau de Montfleury afin que les usagers sortant à Bernex puissent emprunter la route du Bois-de-Bay puis rejoindre la ZIMEYSA par cette nouvelle desserte.

Un député (UDC) demande s'il est prévu de relier la ZIBAY au rail.

Mme Roset répond que non, car la ZIBAY est trop éloignée du réseau CFF pour justifier un tel raccordement. Le prolongement de la voie ferrée serait plus judicieux dans le cadre de l'extension de la ZIMEYSA, déjà reliée au rail. Dans cette optique, il conviendrait également de densifier au maximum la ZIMEYSA afin de mieux valoriser les infrastructures ferrées.

Un député (Ve) demande si la commune de Satigny entretient des contacts avec la commune de Vernier au sujet de la future sortie autoroutière.

Mme Roset répond que la commune de Satigny est en contact avec les communes de Meyrin et de Vernier afin de coordonner leurs projets d'aménagement.

### Suite des débats

Une députée (S) note que la réserve statutaire de la FTI est de 83 millions de francs et elle demande pourquoi ce faisant, la FTI demande un financement cantonal pour le PL 10693.

M. Moeschinger explique que le résultat 2009 de la FTI comporte une partie non monétaire en la réévaluation des terrains qu'elle possède dans le secteur du PAV (environ 8 millions de francs). Le résultat net de la FTI est donc de quelques 18 millions de francs. Sur ce montant, quelques 12 millions de francs sont reversés à l'Etat de Genève. La FTI conserve donc environ 6 millions de francs pour ses propres investissements (acquisition de terrains, etc...). Il explique que la réserve est employée pour la construction de certains bâtiments et pour l'acquisition de terrains, mais pas pour la construction de routes, conformément à ses statuts.

Un député (Ve) note que nombre de chantiers n'utilisent pas la grave recyclée. Il note qu'il faut privilégier dès maintenant l'utilisation de cette grave recyclée. Il demande si ce matériau sera utilisé pour la future route.

M. Rohrbach répond que depuis qu'il est en poste à la FTI, soit depuis 25 ans, celle-ci a toujours employé de la grave recyclée dans les projets de construction.

Le président procède au vote d'entrée en matière sur l'amendement général au PL 10693 présenté par le DARES. Elle est acceptée.

#### **Vote d'entrée en matière du PL 10693 tel qu'amendé**

Pour : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : --

Abstention : --

## Article 1

*Un député (L) propose l'amendement suivant : « La largeur de la route du Bois-de-Bay aux abords des carrefours avec la nouvelle route de la Maison-Carrée sera aménagée afin que les véhicules obliquant à gauche puissent se mettre en position de présélection. »*

Un député (L) indique que l'autorisation de construire ne prévoit pas cet élargissement. Cela signifie qu'une autorisation de construire supplémentaire devra être requise.

Le président procède au vote de l'amendement. Cet amendement est refusé.

### Vote sur l'amendement proposé à l'article 1 du PL 10693

Pour : 5 (2 MCG, 1 UDC, 1 L, 1 S)

Contre : 7 (2 L, 2 PDC, 1 S, 2 R)

Abstentions : 3 (3 Ve)

Le président procède au vote de l'article 1. Il est accepté.

### Vote sur l'article 1 du PL 10693 tel qu'amendé

Pour : 11 (1 UDC, 2 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 1 S)

Contre : 2 (1 MCG, 1 L)

Abstentions : 2 (1 MCG, 1 S)

Le président procède au vote de l'article 2. Il est accepté.

### Vote sur l'article 2 du PL 10693 tel qu'amendé

Pour : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : --

Abstention : --

Le président procède au vote de l'article 3. Il est accepté.

**Vote sur l'article 3 du PL 10693 tel qu'amendé**

Pour : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : --

Abstention : --

Le président procède au vote de l'article 4. Il est accepté.

**Vote sur l'article 4 du PL 10693 tel qu'amendé**

Pour : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : --

Abstention : --

Le président procède au vote de l'article 5. Il est accepté.

**Vote sur l'article 5 du PL 10693 tel qu'amendé**

Pour : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : --

Abstention : --

Le président procède au vote de l'article 6. Il est accepté.

**Vote sur l'article 6 du PL 10693 tel qu'amendé**

Pour : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : --

Abstention : --

Le président procède au vote de l'article 7. Il est accepté.

**Vote sur l'article 7 du PL 10693 tel qu'amendé**

Pour : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : --

Abstention : --

M. Magnin attire l'attention de la commission sur l'urgence et l'importance de ce projet de loi et de ses conséquences. La construction de la route de desserte permettra en effet de desservir des parcelles de la ZIBAY aujourd'hui inatteignables. Il ajoute que l'implantation et la relocalisation est très difficile à Genève en raison du manque de terrains disponibles. Il invite donc la Commission à accepter ce projet de loi.

**3<sup>ème</sup> débat**

Le président remet au vote l'amendement d'un député libéral à l'article 1. Cet amendement est rejeté.

**Vote sur l'amendement proposé à l'article 1 du PL 10693**

Pour : 5 (2 MCG, 1 UDC, 1 L, 1 S)

Contre : 7 (2 L, 2 PDC, 1 S, 2 R)

Abstentions : 3 (3 Ve)

Le président procède au vote final. Le PL 10693 est adopté en 3<sup>e</sup> débat.

**Vote final du PL 10693 tel qu'amendé**

Pour : 12 ( 1 UDC, 2 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : 2 (1 MCG, 1 L)

Abstention : 1 (1 MCG)

Un député (L) demande l'ajout et l'urgence pour ce projet de loi.

La proposition d'ajout est acceptée.

### **Vote sur la proposition de demander l'ajout pour le PL 10693**

Pour : 12 (1 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve)

Contre : 2 (2 S)

Abstention : 1 (1 MCG)

Le président procède au vote sur la proposition de demander l'urgence. Cette proposition est rejetée.

### **Vote sur la proposition de demander l'urgence pour le PL 10693**

Pour : 7 (1 UDC, 2 L, 2 R, 2 PDC)

Contre : 8 (2 S, 3 Ve, 2 MCG, 1 L)

Abstentions : --

Un député (L) prend note que pour certains partis, les impératifs de la FTI ne semblent pas être des urgences.

## **Conclusions**

La commission regrette la manière dont ce projet lui a été présenté et le manque de rigueur dans son élaboration. La commission attend une meilleure coordination et des délais cohérents pour le traitement des objets qui lui sont soumis. L'urgence ne doit pas être la règle si l'on souhaite que les projets soient soutenus par le parlement. Ce projet de loi en est l'illustration parlante. D'un projet, à première vue consensuel, on en est vite arrivé à un projet contesté et peu rassembleur.

Les débats ont démontré l'urgence de la création de cette route pour desservir cette extension de la ZIBAY. Cette zone permettra de déplacer certaines entreprises du périmètre du PAV et du CEVA, ce qui permettra ainsi la réaffectation des parcelles qu'elles occupaient. Le développement des zones industrielles dans le canton est une donnée essentielle du développement des grands projets.

L'audition de la Commune de Satigny a permis de prendre conscience de l'importance de la prise en considération des problèmes de mobilité et du caractère indispensable d'une liaison ZIMESA-ZIBAY.

Enfin, le financement de ce projet est assuré à terme par les taxes d'équipement encaissées par la FTI et ristournées à l'Etat.

L'ensemble des intervenants (Commune-FTI-Entreprises-DGM-DARES) sont convaincus de l'utilité de cette nouvelle desserte, et la commission, dans sa grande majorité, vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi tel qu'amendé par le DARES.

## **Projet de loi (10693)**

**ouvrant un crédit d'investissement de 9 535 000 F pour l'exercice 2011 pour la réalisation d'une desserte dite "rue de la Maison Carrée" dans la zone de développement industriel et artisanal du Bois-de-Bay, partie extension, par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI) pour le compte de l'État de Genève**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### **Art. 1 Crédit d'investissement**

Un crédit d'ouvrage global fixe de 9 535 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer la réalisation d'une desserte dite "rue de la Maison Carrée", dans la zone de développement industriel et artisanal du Bois-de-Bay, partie extension, par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI), pour le compte de l'Etat de Genève.

### **Art. 2 But**

Ce crédit est destiné à la réalisation d'une desserte dite « rue de la Maison Carrée », dans la zone de développement industriel et artisanal du Bois-de-Bay, partie extension, par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI), pour le compte de l'État de Genève, en vue de permettre l'implantation d'entreprises.

### **Art. 3 Budget d'investissement**

<sup>1</sup> Ce crédit est inscrit au budget d'investissement en 2011 sous la rubrique 08.07.11.00.5010.

<sup>2</sup> L'exécution budgétaire de ce crédit est suivie grâce à un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

### **Art. 4 Financement et charges financières**

<sup>1</sup> Le financement de ce crédit est en partie assuré par la perception de la taxe d'équipement, au fur et à mesure de l'implantation des entreprises.

<sup>2</sup> Le solde du crédit est financé, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

**Art. 5 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé sur le coût d'acquisition (ou initial), selon la méthode linéaire, et est porté chaque année au compte de fonctionnement.

**Art. 6 Durée**

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à fin 2012.

**Art. 7 Loi applicable**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

**NOTE TECHNIQUE**

3193-BAY-DNT-002\_-

**EXTENSION DE LA ZIBAY****RÉLISATION D'UNE NOUVELLE ROUTE DE DESSERTE  
« LA MAISON-CARRÉE »**

Date : 05 11 2010

Emetteur : T Ingénierie sa / V. Bujard

Destinataire : DARES / FTI

T Ingénierie sa  
ingénieurs civils  
epi s/a usic

ingénierie

quai du seujet 18  
cp 5139  
ch 1211 genève 11t + 41 22 716 08 00  
f + 41 22 716 08 99  
www.t-ingenierie.com  
gve@t-ingenierie.com  
tva 316 454

**DARES – FTI – Extension de la ZIBAY – Nouvelle route de desserte « La Maison-Carrée »**  
Projet définitif – Note technique

Page 2/8



## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Contraintes du projet</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Projet définitif</b>	<b>4</b>

DARES – FTI – Extension de la ZIBAY – Nouvelle route de desserte « La Maison-Carrée »  
Projet définitif – Note technique

Page 3/8



## 1 Introduction

Le projet de nouvelle route de desserte lié l'extension de la zone industrielle du Bois-de-Bay est basé sur le Plan Directeur de la Zone Industrielle et Artisanale du Bois-de-Bay N°29292 du 11 février 2009.

Il a été développé en 2010 par la FTI et le bureau T ingénierie sa, en prenant en compte un certain nombre de contraintes tant physiques, que techniques, foncières et environnementales, afin d'aboutir au projet définitif actuellement en cours de procédure d'autorisation de construire (dépôt le 30 juin 2010).

Ce projet, techniquement abouti, diffère de l'image du Plan Directeur N° 29292 et présente un surcoût devisé à Fr 1.5 mio HT par rapport au montant inscrit dans le projet de loi 10693. Il motive ainsi aujourd'hui le dépôt d'un amendement général corrigeant sur le fond le projet de loi précité.

## 2 Contraintes du projet

### 2.1 Contraintes physiques

La présence d'une ligne ALPIQ à très haute tension (220 kV) en travers des parcelles à valoriser, défini, au sens de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le rayonnement non-ionisant (ORNI), des zones inconstructibles, des lieux « à séjour momentanés » (LSM), ainsi que des lieux à « utilisation sensible » (LUS). Ces limitations des droits à bâtir futurs ont influencé le choix du tracé de la nouvelle desserte, dont l'usage n'est pas concerné par l'une ou l'autre des catégories précitées.

Notons par ailleurs que pour des raisons liées au risque d'incendie, l'Ordonnance fédérale sur les lignes électriques (RS 734.1 art 38 al 2) impose une distance d'au moins 5 m entre les fondations des pylônes et toute autre construction (route comprise).

### 2.2 Contraintes techniques

La route projetée permet tous les mouvements de véhicules, que ce soit en provenance ou à destination de la route du Bois-de-Bay, de même qu'à l'intérieur de la zone concernée par la nouvelle desserte.

Afin de favoriser et de sécuriser les manœuvres d'entrée et de sortie des véhicules de grande taille (poids-lourds, transports exceptionnels, bus), des accrochages en T ont été préférés à des carrefours giratoires sur la route du Bois-de-Bay.

Le gabarit en largeur de 7.50 m de toutes les nouvelles chaussées autorise l'implantation future de bandes cyclables éventuelles, mais exclu en revanche la création de places de stationnements longitudinales sur le domaine public (exigence DGM).

DARES – FTI – Extension de la ZIBAY – Nouvelle route de desserte « La Maison-Carrée »  
Projet définitif – Note technique

Page 4/8



### *2.3 Contraintes foncières*

La nouvelle route traverse, sur son tronçon est, une parcelle privée aujourd'hui en exploitation (entreprise Scrasa). Afin de ne pas péjorer l'activité de cette entreprise et de favoriser la cession de terrain nécessaire à la réalisation du projet, l'assiette de la nouvelle route a été définie selon un tracé contigu à la limite de propriété, au sud de la parcelle.

Par ailleurs, la nécessité de densifier les nouvelles zones industrielles, de même que l'évolution de la typologie des entreprises appelées à les occuper à l'avenir, ont motivé le traçage d'un parcellaire plus dense obligeant de fait la conception d'une desserte plus fine (taille type des nouvelles parcelles : env. 10'000 m<sup>2</sup>).

### *2.4 Contraintes environnementales*

Conformément aux exigences du Plan Directeur précité, le cordon boisé des ruisseaux de Maison-Carrée et de Montfleury est préservé et une bande rudérale de 5 m de largeur est intégré au projet routier sur l'entier de son flanc sud.

## **3 Projet définitif**

### *3.1 Géométrie*

Le projet définitif, actuellement en cours de procédure d'autorisation de construire, est représenté sur les 2 figures ci-dessous.

Il comprend une chaussée de 7.50 m de largeur, 2 trottoirs de 1.50 m, ainsi que des bandes rudérales latérales de 1.20 dans l'emprise desquelles prendront place l'ensemble des équipements techniques d'exploitation (chambres de tirage, armoires électriques, candélabres, bornes hydrantes, etc.).

La longueur totale du projet est de 1'270 m.

**DARES – FT1 – Extension de la ZIBAY – Nouvelle route de desserte « La Maison-Carrée »**  
 Projet définitif – Note technique

Page 5/8



Figure 3-1: Situation

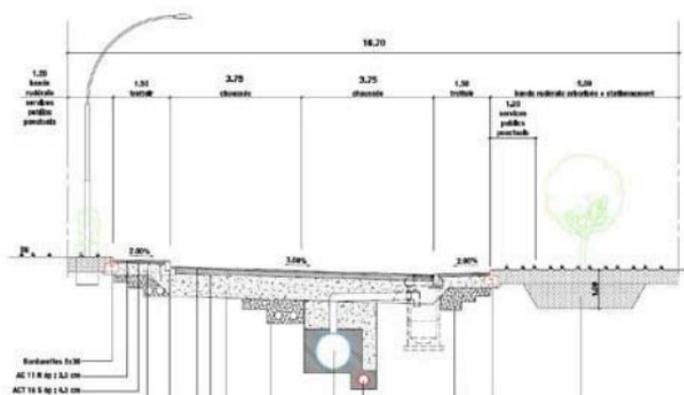


Figure 3-2 : Coupe transversale



DARES – FTI – Extension de la ZIBAY – Nouvelle route de desserte « La Maison-Carrée »  
Projet définitif – Note technique

Page 6/8

### 3.2 Coût de l'opération

L'opération est aujourd'hui devisée à Fr 9'534'869.- TTC (TVA à 8%).

Le détail par poste est repris dans le tableau ci-dessous, ainsi qu'en annexe.

Les coûts de génie civil est basé sur le devis général de l'ingénieur civil (niveau fin de projet définitif, précision +/- 5%).

Le projet d'éclairage public a fait l'objet d'un devis de SIG.

Le projet paysager concerne les bandes vertes et rudérales contiguës aux chaussées.

Les honoraires enfin, concernent les prestations de l'ingénieur civil, d'un géotechnicien (également en charge du suivi environnemental), du géomètre et d'un architecte paysagiste.

	Libellé	total	total général
<b>A</b>	<b>TRAVAUX</b>		
<b>A1</b>	Travaux en régie		
	<i>Sous-total</i>	607'489	
<b>A2</b>	Chaussées		
	<i>Sous-total</i>	3'353'541	
<b>A3</b>	Canalisations		
	<i>Sous-total</i>	3'172'544	
<b>A4</b>	Eclairage public		
	<i>Sous-total</i>	270'140	
<b>A5</b>	Paysagisme		
	<i>Sous-total</i>	731'000	
<b>A6</b>	Divers et imprévus		
	<i>Sous-total</i>	203'868	
	<b>Total A - Travaux</b>		8'338'583
<b>B</b>	<b>HONORAIRES INGENIEURS CIVILS ET FRAIS DE REPRODUCTION</b>		
<b>B1</b>	Honoraires mandataires		
	<i>Sous-total</i>	480'000	
<b>B2</b>	Estimation des frais de reproduction		
	<i>Sous-total</i>	10'000	
	<b>Total B - Honoraires et frais</b>		490'000
	<b>Total travaux, honoraires et frais HT</b>		8'828'583
	TVA 8 % (dès le 1er janvier 2011)		706'287
	<b>Total travaux, honoraires et frais TTC</b>		<b>9'534'869</b>

Tableau 3-1 : Devis estimatif de l'opération

DARES – FTI – Extension de la ZIBAY – Nouvelle route de desserte « La Maison-Carrée »  
Projet définitif – Note technique

Page 7/8



### *3.3 Délais*

La FTI prévoit la construction de l'intégralité de cette route de desserte durant l'année 2011.

Fait à Genève le 05 11 2010

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Vincent Bujard', is located below the date.

Vincent Bujard

**T**ingénierie sa

**DARES – FTI – Extension de la ZIBAY – Nouvelle route de desserte « La Maison-Carrée »**  
Projet définitif – Note technique

Page 2/8



## **ANNEXE 1 : Devis général de l'opération**



facilitateur d'implantation

ETAT DE GENÈVE - DARES - FTI  
Extension de la ZIBAY  
DEVIS GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION



	Libellé	unité	qté	pu	montant	total	total général
<b>A</b>	<b>TRAVAUX</b>						
A1	<b>Travaux en régie</b>						
111	Génie civil	gl	1	20'000	20'000		
	<i> Sous-total </i>					20'000	
113	<b>Installation de chantier</b> Installation de chantiers complets pour l'ensemble des travaux	gl	1	607'489	607'489		
	<i> Sous-total </i>					607'489	
A2	<b>Chaussées</b>						
211	Fouilles et terrassement	gl	1	1'032'887	1'032'887		
221	Couches de fondation	gl	1	719'738	719'738		
222	Pavages et bordures	gl	1	505'226	505'226		
223	Revêtement bitumineux	gl	1	1'067'386	1'067'386		
286	Marquage	gl	1	28'295	28'295		
	<i> Sous-total </i>					3'353'547	
A3	<b>Canalisations</b>						
151	Construction de réseaux enterrés	gl	1	1'176'974	1'176'974		
237	Canalisations et évacuation des eaux	gl	1	1'995'570	1'995'570		
	<i> Sous-total </i>					3'172'544	
A4	<b>Eclairage public</b>						
	Taxe de raccordement pour 2 coffrets (2x3x16A)			29'160	29'160		
	Tube PE 49 mm	m	1400	4.60	6'440		
	Tube PE 120/132	m	300	7.60	2'280		
	Câble TT 4x10	m	1500	16.60	24'900		
	Candélabre 10m avec luminaire	pce	48	4'320	207'360		
	<i> Sous-total </i>					270'140	
A5	<b>Paysagisme</b>						
	Accotements	m2	2100	40	84'000		
	Bandes herbesuses	m2	3900	80	312'000		
	Plantations (arbres)	pce	70	4'500	315'000		
	Mobilier	pce	5	4'000	20'000		
	<i> Sous-total </i>					731'000	
A6	<b>Divers et imprévus</b>						
	2.5% du coût des travaux	gl	1	2.5%	203'868		
	<i> Sous-total </i>					203'868	
	<b>Total A - Travaux</b>						8'338'563
<b>B</b>	<b>HONORAIRES INGÉNIEURS CIVILS ET FRAIS DE REPRODUCTION</b>						
B1	<b>Honoraires mandataires</b>						
	Ingénieur directeur général de projet	gl	1	350'000	350'000		
	Ingénieur géomètre	gl	1	50'000	50'000		
	Ingénieur environnement	gl	1	40'000	40'000		
	Architecte paysagiste	gl	1	40'000	40'000		
	<i> Sous-total </i>					480'000	
B2	<b>Estimation des frais de reproduction</b>						
	Frais et débours	gl	1	10'000	10'000		
	<i> Sous-total </i>					10'000	
	<b>Total B - Honoraires et frais</b>						490'000
	<b>Total travaux et honoraires HT</b>						8'828'563
	TVA 8 % (dès le 1er janvier 2011)						706'287
	<b>Total travaux et honoraires TTC</b>						9'534'850



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé  
**Le Conseiller d'Etat**

DARES  
Case postale 3984  
1211 Genève 3

Commission des travaux du  
Grand-Conseil  
M. Gabriel Barrillier  
Président

N<sup>o</sup>réf. : PFI/704309-2010/AKK/sm

Genève, le 8 novembre 2010

**Concerne : projet de loi ouvrant un crédit d'investissement pour la réalisation d'une desserte à la rue de la Maison Carrée (ZIBAY)**

Monsieur le Président,

Pour faire suite aux discussions de votre Commission du 2 novembre 2010 sur l'objet cité en titre, je vous prie de bien vouloir trouver en annexe de la présente une proposition d'amendement général au projet de loi relatif à la desserte de la Maison Carrée.

Cet amendement reprend le devis final des travaux de réalisation de la desserte de la Maison Carrée à la ZIBAY (annexé). Il est légèrement supérieur au montant annoncé lors de la dernière séance de votre Commission, car la charge liée à la TVA a été indexée au nouveau montant en vigueur dès le 1er janvier 2011 (passage du taux de 7,6 % à 8 %).

Comme vous le savez, le tracé et les croisements de la desserte ont été modifiés pour mieux s'adapter à l'évolution de la vocation de la ZIBAY, initialement dévolue à des entreprises grandes consommatrices de surfaces de stockage extérieures. Le besoin croissant de densification des zones industrielles a conduit la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI) à rationaliser les parcelles et rallonger la desserte originale. Vous trouverez également en annexe une note technique du bureau d'ingénieur décrivant l'évolution de ce projet et les raisons qui ont contraint la FTI à revoir complètement ce projet.

La finalisation de ce dossier a été malheureusement bouleversée par l'urgence de trouver un lieu d'accueil pour l'entreprise Lucien Montant SA, contrainte de quitter les locaux situés à l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives, au 31 décembre 2010, en raison de la construction du CEVA. Il a été convenu de mettre à disposition de cette société une surface d'environ 10'000 m<sup>2</sup> dans la ZIBAY. Une partie du bâtiment, soit environ 8'000 m<sup>2</sup>, sera affectée à son activité. Le solde du bâtiment sera proposé aux entreprises situées dans le périmètre Praille-Acacias-Vernets (PAV). Par ailleurs, la constitution d'un droit de superficie en faveur de la société Losinger Construction SA permettra d'implanter un bâtiment affecté à ses activités, et de construire des étages supplémentaires. Cette extension pourrait être destinée au relogement des entreprises industrielles et artisanales, dans le cadre du PAV.



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
 Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé  
**Le Conseiller d'Etat**

DARES  
 Case postale 3984  
 1211 Genève 3

Commission des travaux du  
 Grand-Conseil  
 M. Gabriel Barrillier  
 Président

N<sup>o</sup>réf. : PFI/704309-2010/AKK/sm

Genève, le 8 novembre 2010

**Concerne : projet de loi ouvrant un crédit d'investissement pour la réalisation d'une desserte à la rue de la Maison Carrée (ZIBAY)**

Monsieur le Président,

Pour faire suite aux discussions de votre Commission du 2 novembre 2010 sur l'objet cité en titre, je vous prie de bien vouloir trouver en annexe de la présente une proposition d'amendement général au projet de loi relatif à la desserte de la Maison Carrée.

Cet amendement reprend le devis final des travaux de réalisation de la desserte de la Maison Carrée à la ZIBAY (annexé). Il est légèrement supérieur au montant annoncé lors de la dernière séance de votre Commission, car la charge liée à la TVA a été indexée au nouveau montant en vigueur dès le 1er janvier 2011 (passage du taux de 7,6 % à 8 %).

Comme vous le savez, le tracé et les croisements de la desserte ont été modifiés pour mieux s'adapter à l'évolution de la vocation de la ZIBAY, initialement dévolue à des entreprises grandes consommatrices de surfaces de stockage extérieures. Le besoin croissant de densification des zones industrielles a conduit la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI) à rationaliser les parcelles et rallonger la desserte originale. Vous trouverez également en annexe une note technique du bureau d'ingénieur décrivant l'évolution de ce projet et les raisons qui ont contraint la FTI à revoir complètement ce projet.

La finalisation de ce dossier a été malheureusement bouleversée par l'urgence de trouver un lieu d'accueil pour l'entreprise Lucien Montant SA, contrainte de quitter les locaux situés à l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives, au 31 décembre 2010, en raison de la construction du CEVA. Il a été convenu de mettre à disposition de cette société une surface d'environ 10'000 m<sup>2</sup> dans la ZIBAY. Une partie du bâtiment, soit environ 8'000 m<sup>2</sup>, sera affectée à son activité. Le solde du bâtiment sera proposé aux entreprises situées dans le périmètre Praille-Acacias-Vernets (PAV). Par ailleurs, la constitution d'un droit de superficie en faveur de la société Losinger Construction SA permettra d'implanter un bâtiment affecté à ses activités, et de construire des étages supplémentaires. Cette extension pourrait être destinée au relogement des entreprises industrielles et artisanales, dans le cadre du PAV.

Pour mémoire, la commune de Satigny a régulièrement été consultée sur le développement de la zone industrielle en question. Elle a ainsi participé au groupe de pilotage dans le cadre de la réalisation du plan et règlement directeurs de la ZIBAY ainsi qu'à l'étude de la route de desserte de la Maison-Carrée. Elle est par ailleurs représentée au Conseil d'administration de la FTI.

En espérant que votre Commission recevra favorablement les éléments ci-dessus, je la remercie par avance de sa compréhension pour la présentation quelque peu précipitée de ce dossier.

En vous souhaitant une fructueuse poursuite des travaux, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Pierre-François Unger

Copie à : M. Ph. Moeschinger, directeur, FTI

Annexes mentionnées

---

Pour mémoire, la commune de Satigny a régulièrement été consultée sur le développement de la zone industrielle en question. Elle a ainsi participé au groupe de pilotage dans le cadre de la réalisation du plan et règlement directeurs de la ZIBAY ainsi qu'à l'étude de la route de desserte de la Maison-Carrée. Elle est par ailleurs représentée au Conseil d'administration de la FTI.

En espérant que votre Commission recevra favorablement les éléments ci-dessus, je la remercie par avance de sa compréhension pour la présentation quelque peu précipitée de ce dossier.

En vous souhaitant une fructueuse poursuite des travaux, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Pierre-François Unger

Copie à : M. Ph. Moeschinger, directeur, FTI

Annexes mentionnées