

Date de dépôt : 25 février 2014

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat d'investissement ouvrant un crédit d'étude de 421 200 F pour la réalisation des travaux de prolongement de la rue du Pré-Salomon, située dans la zone industrielle du Bois-de-Bay, par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI)

Rapport de M. Ivan Slatkine

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie à une reprise le 4 février 2014 pour étudier le projet de loi 11252 d'investissement ouvrant un crédit d'étude de 421'200 F pour la réalisation des travaux de prolongement de la rue du Pré-Salomon située dans la zone industrielle du Bois-de-Bay par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI).

Ont assisté à cette séance, MM Antonio Hodgers, conseiller d'Etat, MM. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint, DALE, Yves Cretegny, directeur de la FTI, et Alain Fischer, chef du service de gérance de la FTI. La séance a été présidée par M. Stéphane Florey. Le procès-verbal a été tenu quant à lui par M. Sébastien Pasche que la commission remercie.

Présentation du projet de loi

M. Hodgers introduit MM. Cretegny et Fischer à la commission et explique que la FTI fonctionne comme une espèce de bras armé de l'Etat pour tout ce qui concerne les zones industrielles (ZI), y compris les questions de routes et de génie civil. Il ajoute que dès qu'il s'agit de routes et d'infrastructures dans les ZI, c'est en effet la FTI qui s'occupe de la gestion des projets et de la maîtrise d'ouvrage. Il ajoute que la FTI est maintenant

rattachée au DALE, alors qu'elle était rattachée auparavant au Département de l'économie.

M. Cretegy poursuit en expliquant le mode de financement des aménagements dans les ZI. Il rappelle que c'est l'Etat qui finance ce type d'aménagement et qui récupère par la suite la taxe d'équipement auprès des industriels. Il précise que cette pratique s'inscrit dans le cadre des investissements prévus dans le plan directeur en vigueur dans ces zones. Il ajoute que chaque ouvrage fait l'objet d'un crédit d'étude et par la suite d'un crédit d'ouvrage. Il précise enfin que l'Etat avance les fonds pour ces ouvrages et récupère ensuite 75 % des montants avancés, via la taxe d'équipement.

Concernant le PL 11252, M. Cretegy explique qu'il s'agit d'une demande de crédit qui a trait à une fin de construction de route, qui se termine actuellement en cul-de-sac, afin de ramener cette dernière sur la route du Bois-de-Bay, dans le but d'améliorer la circulation du secteur. Il souligne que ce bouclage de route est prévu dans le plan directeur et qu'il est consécutif à la densification des parcelles adjacentes qui prévoit une densification du trafic. Il ajoute qu'il y a aussi des problèmes liés à la sécurité, car l'entreprise Serbeco se trouve proche de la route et a parfois eu des soucis de feu, ce qui occasionne des problèmes de conduites d'incendies. Il explique que le montant estimé des travaux s'élève à 5'000'000.- HT mais précise que l'Etat n'a pas encore la maîtrise foncière complète du secteur et que les négociations sont en cours. Il termine en affirmant que la FTI espère déposer un crédit d'ouvrage en 2015 pour des travaux devant débiter au deuxième semestre 2015, qui dureront environ 18 mois¹.

Réponses aux questions des commissaires

Concernant les problèmes d'incendies dans le secteur, M. Fischer précise qu'une étude est effectuée par Serbeco à ce sujet et qui sera remise prochainement au secrétariat du Grand Conseil. Il explique que cette étude montre que, selon le plan directeur, la route entrerait dans la zone de verdure des rives du Rhône. Il affirme que la FTI a trouvé, en collaboration avec Serbeco, une manière de dévier la route afin de sortir de cette zone et par la même occasion, de créer une contrebande qui permettrait aux camions de Serbeco de stationner, notamment pour les pesées. Il précise que la largeur de la route devrait être, selon les standards de la FTI, de 7m de large, avec deux bandes de 1,50 m. Il ajoute que, selon le plan directeur, une bande rudérale de

¹ Voir Annexe 1.

4 à 6m sur le côté droit va être récupérée. Il termine en précisant que la surface totale du projet fait environ 4000m².

Concernant la longueur du tronçon concerné, ce dernier est de 600 m. M. Fischer ajoute que l'étude détaillée de ce tronçon n'a pas encore été faite dans sa totalité par le plan directeur, qui date d'une quinzaine d'années. Il s'agit du plan directeur de la ZI du Bois-de-Bay.

Au niveau de la position de la commune, M. Fischer indique que cette dernière se dit heureuse que l'on termine le bouclage de cette route. Il souligne que la route du Bois-de-Bay est un axe primaire selon la hiérarchie du réseau routier et qu'en ce sens, l'arrivée sur la route du Bois-de-Bay devrait déboucher par un stop ou un cédez le passage. Il ajoute qu'il est souhaitable de diluer le trafic sur deux carrefours plutôt que de le laisser sur un seul, lequel risque d'être engorgé.

Concernant les impacts de la densification de la ZI en direction de Vernier, M. Fischer constate que la densification a commencé et qu'il faut donc faire quelque chose pour le nombre croissant de véhicules. Il admet que l'insertion de cette route va augmenter le trafic mais rappelle qu'à terme il est prévu d'ajouter une demi-jonction autoroutière afin de désengorger le « carrefour Ikea » et l'ensemble de la commune de Vernier.

Au sujet de comparatifs par rapport à d'autres aménagements de routes effectués par la FTI, M. Cretegnny explique que le projet de la route de la Maison Carrée a donné une base de chiffrage et que l'étude permettra de l'affiner. Il ajoute que le but est d'arriver aux chiffres les plus bas possibles. Concernant les fonciers, il explique que l'ordre dans lequel se passent les opérations est important et précise qu'en l'occurrence, l'entreprise Prelco s'est installée avant la mise en place du Plan directeur et, de ce fait, il convient de négocier avec cette entreprise. Au niveau des négociations, M. Cretegnny affirme qu'elles ouvrent toutes les possibilités, car l'entreprise peut se déployer sur deux sites. Il ajoute qu'il existe certains terrains de la FTI, soit au Bois-de-Bay, soit dans d'autres secteurs, qui pourraient servir d'échange dans le cadre de ce projet.

A la question posée par une commissaire (S) qui s'étonne que la piste cyclable de la route de Maison Carré n'a pas été réalisée, M. Fischer explique que la FTI et la direction générale de la mobilité (DGM) ont décidé de ne pas réaliser cette bande, constatant que les poids lourds et les vélos sur la même voie ne faisaient pas bon ménage. Il indique que la commune et la FTI ont finalement réussi à créer une bande de mobilité douce mixte, sans dépasser le crédit prévu, donc un autre système destiné à protéger la mobilité douce. Il observe par ailleurs que, ces dernières années, le montant calculé est toujours

le même (environ 10'000.- le mètre linéaire de route). Il termine en soulignant que le trafic qui circule dans ce secteur n'est pas léger, mais au contraire constitué de véhicules lourds qui empruntent la route de forme régulière.

A la demande d'une commissaire (S) de prendre en compte le besoin en pistes cyclables, M. Cretegnny affirme que le FTI prend effectivement en compte ce facteur dans les zones industrielles. M. Fischer ajoute que le projet prévoit une bande de 4 à 5 mètres de verdure à aménager, qui pourra être employée notamment pour la mobilité douce. Il indique que la FTI a trouvé des itinéraires qui viendraient par la route de Peney et le petit pont de Peney, ce qui permettrait de rejoindre la bande de mobilité douce. Il ajoute que la direction générale des transports (DGT) est d'accord de remettre en vigueur tout le sentier du bord du Rhône, ce qui permettrait aux habitants de Peney de traverser la zone du Bois-de-Bay, en passant par le sentier du Rhône en direction du Pont d'Aire-la-Ville, et rejoindre Peney, dans une boucle pédestre et de mobilité douce.

A la question posée de savoir pourquoi il est nécessaire de demander un tel crédit d'étude pour la route décrite, M. Cretegnny explique que la FTI suit la pratique conseillée par le département, qui suggère de passer d'abord par un crédit d'étude et seulement par la suite, par un crédit d'investissement.

M. Girard ajoute qu'il s'agit de l'application de la loi. Il explique qu'auparavant l'Etat versait un montant annuel fixe à la FTI, qui investissait à partir de ce montant. Il indique que le système a changé et qu'aujourd'hui, il est demandé à la FTI de présenter directement des crédits d'études pour chaque projet, avant de présenter un crédit d'investissement.

Concernant la taxe d'étude, M. Girard explique que la FTI désirerait avoir une stratégie qui puisse simplifier les démarches et mettre au point un nouveau mécanisme de flux financier qui permettrait à l'Etat de confier systématiquement à la FTI ces investissements et peut-être d'avoir une rétrocession moindre du bénéfice engendré par la FTI.

M. Hodgers rappelle que la FTI a un rôle de maître d'ouvrage, mais que néanmoins, il s'agit toujours de construire des routes publiques.

A la question posée de la qualité des relations entre la FTI et le Département, M. Cretegnny estime qu'il est plus facile d'avoir comme interlocuteur un département qui a l'habitude de construire. Il ajoute que la FTI a dû prendre l'habitude de rédiger des projets de loi et de les soumettre, ce qui a été, selon lui, bénéfique.

Enfin, suite à la question d'un commissaire, on retrouvera en annexe 2 le calcul du prix de construction d'une route, soit un prix moyen pour 1 mètre linéaire de CHF 9'200.- TTC.

Demande d'audition

Suite à la demande d'une commissaire, le Président fait voter l'audition des communes. Relevons ici que M. Girard a indiqué que le PL 11252 est une application d'un plan directeur et précise que les communes concernées ont déjà été consultées.

Pour :	3 (1S ; 1Ve ; 1MCG)
Contre :	8 (2UDC ; 2MCG ; 3PLR ; 1PDC)
Abstentions :	3 (2S ; 1PLR)

L'audition des communes concernées par les PL11252 est refusée.

2^e débat et vote

Le Président fait voter l'entrée en matière du PL11292.

Pour :	12 (2UDC ; 2MCG ; 4PLR ; 1PDC ; 3S)
Contre :	1 (1Ve)
Abstention :	1 (1MCG)

L'entrée en matière du PL 11292 est acceptée.

Titre et préambule : pas d'opposition, adopté.

Art. 1 : pas d'opposition, adopté.

Art. 2 : pas d'opposition, adopté.

Art. 3 : pas d'opposition, adopté.

Art 4 : pas d'opposition, adopté.

Art. 5 : pas d'opposition, adopté.

Vote d'ensemble :

Pour :	12 (2UDC ; 2MCG ; 4PLR ; 1PDC ; 1Ve ; 2S)
Contre :	-
Abstentions :	2 (1S ; 1MCG)

Le PL 11252 est accepté.

Les extraits sont préavisés comme catégorie de débat.

Conclusion

La majorité de la commission des travaux vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à suivre son avis et de voter le projet de loi 11252.

Projet de loi (11253)

d'investissement ouvrant un crédit d'étude de 421 200 F pour la réalisation des travaux de prolongement de la rue du Pré-Salomon, située dans la zone industrielle du Bois-de-Bay, par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI)

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

Art. 1 Crédit d'étude

¹ Un crédit d'étude de 421 200 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de l'étude pour la réalisation des travaux de prolongement de la rue du Pré-Salomon par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI).

² Il se décompose de la manière suivante :

• frais d'étude	390 000 F
• TVA	31 200 F
• renchérissement	0 F
Total	421 200 F

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2013 sous la politique publique J « Mobilité » (rubrique 08.07.11.5010).

Art. 3 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, 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. 4 Amortissement

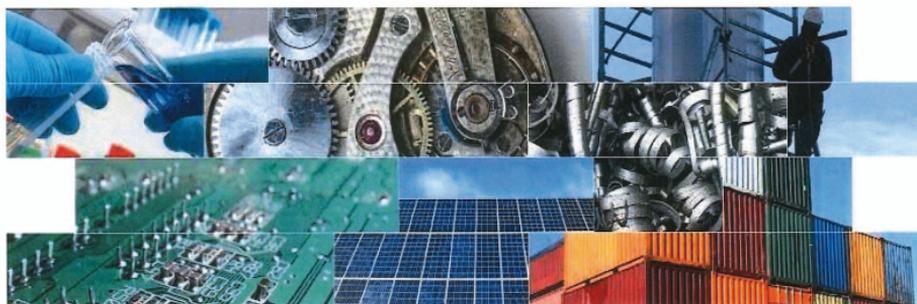
L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.



facilitateur d'implantation



PL 11252

Projet de loi d'investissement pour le prolongement
de la route de Pré-Salomon



Contexte général

- La demande de crédit a pour but de réaliser le bouclage de la route de Pré-Salomon.
- Ce bouclage permet de finaliser le plan directeur et de répondre à la densification du secteur par l'arrivée de nouveaux bâtiments
- De plus cet aménagement permettra le bouclage des réseaux existants.
- Montant estimé des travaux: 5'000'000.- HT
- Dates: Etude courant 2014
 Négociation foncière
 Dépôt crédit d'ouvrage début 2015
 Début des travaux 2^{ème} semestre 2015
 Durée environ 18 mois



- La densification de cette zone va augmenter la circulation et demander des infrastructures permettant cette densification.
- Des négociations sont en cours pour permettre le passage de la route sur une parcelle privée pour la libération des fonciers.



Bâtiment Grisoni-Zaugg



Fin de la rue de Pré-Salomon



Parcelle privée
Assise de la future route



Extrait du plan directeur



ANNEXE 2

Calcul du prix de construction d'une route

Montants calculés par Mayor et Beusch - SD Ingénieur - Trafitec - B+C dans le cadre du calcul de la taxe d'équipement pour le plan directeur de la ZIBAT

Calcul pour une route de 12 m de large

Chaussée/trottoirs	400.-/m2	SFr.	4'800.00
Eclairage	150.-/m	SFr.	150.00
Collecteurs EU/EP	1800.-/m	SFr.	1'800.00
Achat terrains	150.-/m2	SFr.	1'800.00
PRIX HT pour 1 mètre linéaire		SFr.	8'550.00
TVA 7.6%		SFr.	649.80
PRIX TTC		SFr.	9'199.80
PRIX POUR 1 METRE LINEAIRE		SFr.	9'200.00

Remarque : manque poteaux incendie