

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 25 juillet 2013

Projet de loi

d'investissement ouvrant un crédit d'étude de 475 200 F pour la réalisation des travaux de mise en conformité du chemin de Delay 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 475 200 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de l'étude pour la réalisation des travaux de mise en conformité du chemin de Delay par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI).

² Il se décompose de la manière suivante :

| | |
|-------------------|------------------|
| • frais d'étude | 440 000 F |
| • TVA | 35 200 F |
| • renchérissement | 0 F |
| Total | 475 200 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 de Genève

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.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Introduction

1.1 Cadre légal

Dans le cadre de la présente demande de crédit, la FTI agit par délégation conformément à la loi générale sur les zones de développement industriel (LGZDI) qui précise en son article 7, lettre a :

« Le Conseil d'Etat peut confier à la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI) le mandat d'élaborer les avant-projets de plans et de règlements directeurs ainsi que les projets d'exécution des travaux d'équipement et de faire exécuter ces travaux. »

Ainsi, selon l'article 3 du règlement directeur de la ZDIA dite de Mouille-Galand (ci-après : ZIMOGA) adopté par le Conseil d'Etat en date du 28 août 1991, la FTI assure, en qualité de mandataire de l'Etat, la direction et la conduite de l'équipement.

1.2 Cadre contextuel

Le développement d'une zone industrielle suit, à Genève, un processus en trois phases.

La planification, tout d'abord, est à l'initiative le plus souvent d'une collectivité publique (Etat, Commune, etc.). Cette première phase se traduit par l'adoption d'un Plan Directeur de Zone Industrielle (PDZI) en suivant un enchaînement de procédures (préparation, pré-consultation, préavis communal, procédure d'opposition, adoption). La durée moyenne de cette phase peut raisonnablement être estimée à 3 ans.

La viabilisation de la zone consiste ensuite en la réalisation des infrastructures et des équipements publics nécessaires à son exploitation. Les dessertes routières, les réseaux d'alimentations (eau, gaz, électricité, téléphone, fibre optique) et d'assainissement (collecteurs EP, EU), de même que l'éclairage public et la défense incendie font partie des équipements à réaliser. Des aménagements paysagers complètent aujourd'hui ces équipements, aidant à la transition entre le domaine public communal (routes et trottoirs) et les domaines privés. Ils favorisent, en outre, les déplacements

de la faune locale au sein de la zone industrielle et offrent à ses usagers ainsi qu'à ses riverains des espaces de détente et des cheminements de qualité, sécurisés et confortables. Ces équipements sont financés, d'une part, par l'Etat et, d'autre part, par les industriels et sont remis à leur achèvement à la commune sur le territoire de laquelle la zone industrielle est implantée.

Finalement, l'installation des entreprises intervient après qu'un découpage parcellaire a défini les surfaces mises à disposition, en propriété ou en droit de superficie. Les entreprises participent au financement des aménagements et équipements par le biais de la taxe d'équipement. Cette taxe permet la couverture des frais d'équipement pour l'Etat qui récupère ainsi tout ou partie des investissements préalablement consentis.

2. Crédit d'étude

2.1 But de la demande

Cette demande a pour but l'ouverture d'un crédit d'étude dès l'année 2013, afin de réaliser les travaux de mise en conformité aux standards des dessertes industrielles du trafic actuel et de sécurisation des piétons du chemin de Delay dans la ZIMOGA.

2.2 Objectifs

Le chemin de Delay est situé sur la commune de Vernier et s'étend sur une longueur d'environ 600 mètres y compris son impasse. Sa conception fut à l'époque destinée aux trafics local et agricole accueillant des faibles charges de circulation. Lors du déclassement du secteur en zone industrielle en 1990, le chemin devait subir des modifications tant structurelles que de gabarit pour sa mise en conformité avec les standards des dessertes industrielles. En effet, celui-ci ne répond plus aux critères qualitatifs et aux normes de sécurité exigées (absence de trottoirs et détérioration des fondations de la route).

De plus, des travaux de réfection sont régulièrement effectués, générant de graves désagréments aux entreprises voisines. A ce jour, des acquisitions ont déjà été faites et des réservations par le biais de servitudes ont été conclues depuis quelques années par la FTI, pour permettre la réalisation du nouveau chemin.

En outre, le projet de nouveau plan et règlement directeurs de la ZIMOGA préconise une requalification des secteurs limitrophes du chemin de Delay, notamment par le développement d'activités à forte densité d'emplois à haute valeur ajoutée ainsi qu'à forte densité bâtie. Cette

démarche s'inscrit dans une orientation stratégique de densification des zones industrielles, en vue d'accompagner la mutation du secteur PAV et de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises.

Selon les estimations et en fonction de la densification, l'impact de ce projet est une augmentation de 130 à 230 emplois par rapport à la situation actuelle.

3. Estimation des coûts d'étude

3.1 Descriptif des travaux projetés

Afin de répondre aux impératifs précités, des travaux doivent être engagés, notamment :

- Stabiliser la route
- Finaliser la réalisation des trottoirs manquants
- Uniformiser le gabarit de la route sur toute sa longueur afin de fluidifier le trafic.

Cette uniformisation de l'axe sera réalisée comme suit :

- Une chaussée de 7,00 mètres de large
- Deux trottoirs de 1,50 mètre de largeur chacun
- Deux bandes herbeuses de 1,20 mètre chacune permettant d'accueillir l'éclairage public, la défense incendie et tout élément ponctuel comme regards de visites, etc.

Cette desserte routière sera étudiée selon la coupe type adoptée par la FTI (voir annexe 4) et comprendra notamment tous les équipements annexes usuels tels que les canalisations, l'éclairage public, la défense incendie, etc. Cette conception favorise une emprise minimale au sol tout en garantissant une fonctionnalité optimale de la desserte. Elle offre aux entreprises superficielles un maximum de souplesse pour leurs implantations dans la zone. De plus, dans le cadre des discussions avec le Projet d'agglomération, le tracé de la Voie-Verte par le chemin de Delay a été abandonné. En effet, la préférence s'est portée sur des tracés plus judicieux et mieux centralisés par rapport aux gares CFF de la ligne de La Plaine.

3.2 Estimation

Sur la base des estimations réalisées dans le cadre du plan directeur de la ZIMOGA, le montant de la réfection complète de la route se monte à 2 300 000 F. Ainsi, le coût des études comprenant les différents mandataires s'élève à environ 475 000 F TTC :

| | |
|-----------------------------|------------------------|
| Etude | 400 000 F |
| Divers et imprévus (10%) | 40 '000 F |
| <hr/> Sous total | <hr/> 440 000 F |
| TVA (8%) | 35 200 F |
| <hr/> Total TTC | <hr/> 475 200 F |

Ce montant ne comprend pas les acquisitions foncières et la finalisation des servitudes qui seront comprises dans le montant des travaux. En revanche, l'étude donnera les montants du solde des acquisitions et de la finalisation de la création des servitudes. Elle prend en compte les honoraires des ingénieurs spécialisés (géomètre, ingénieurs civils, géotechnicien, etc.) et des frais de débours, y compris le montant estimatif des travaux.

3.3 Planification

Ce crédit est prévu pour couvrir les frais d'étude à réaliser dès l'année 2013 et permettra de déposer un projet de loi pour un crédit d'investissement afin de débiter, dès 2014, les travaux nécessaires à la mise en conformité et à la requalification du chemin de Delay.

4. Conclusion

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) *Préavis technique financier*
- 2) *Planification des dépenses et des recettes d'investissement et calcul des charges financières (amortissements et intérêts)*
- 3) *Synthèse de la planification des charges et revenus de fonctionnement liés et induits – éléments non activables*
- 4) *Desserte industrielle – coupe type*
- 5) *Photos du chemin actuel*



REPUBLIQUE ET
CANTON DE GENEVE

PREAVIS TECHNIQUE FINANCIER

Ce préavis technique ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.

1. Attestation de contrôle par le département présentant le projet de loi

- Projet de loi présenté par le département des affaires régionales, de l'économie et de la santé.
- **Objet** : Projet de loi d'investissement ouvrant un crédit d'étude de 475 200 F pour la réalisation des travaux de mise en conformité du chemin de Delay par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI).

• **Rubrique(s) budgétaire(s) concernée(s)** :

08.07.11.5010

• **Coût total du projet d'investissement** :

• **Politique(s) publique(s) concernée(s)** :

J Mobilité

• **Coût total du fonctionnement lié** :

| INVESTISSEMENTS | |
|---|---------|
| Dépenses activables sur le projet | 475'200 |
| - Recettes éventuelles | 0 |
| = Investissements nets au terme du projet | 475'200 |

| FONCTIONNEMENT LIE | |
|--|---|
| Charges liées non activables sur le projet | 0 |
| - Revenus liés éventuels | 0 |
| = Impacts nets sur les résultats annuels | 0 |

Le coût total du crédit d'étude est évalué à 475'200 F et se décompose de la manière suivante :

- 475'200 F d'investissement net
- 0 F de fonctionnement lié nécessaire pour sa réalisation.

• **Planification des charges et revenus de fonctionnement liés et induits par le projet** :

- Les tableaux financiers annexés au projet de loi présentent les impacts financiers découlant du projet.

| (en millions de francs) | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Résultat récurrent |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------|
| RESULTAT NET Fonct. LIE et INDUIT | -0.01 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 |
| Fonctionnement lié | | | | | | | | | | | Total |
| TOTAL des charges | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| TOTAL des revenus | -0.00 | -0.00 | 0.00 | 0.00 | -0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| RESULTAT NET LIE | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| Fonctionnement induit | | | | | | | | | | | Résultat récurrent |
| TOTAL des charges | 0.01 | 0.02 | 0.02 | 0.02 | 0.02 | 0.02 | 0.02 | 0.02 | 0.02 | 0.02 | 0.02 |
| TOTAL des revenus | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| RESULTAT NET INDUIT | -0.01 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 | -0.02 |

• **Inscription budgétaire et financement** :

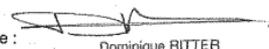
- Le crédit d'étude est inscrit au budget d'investissement dès 2013.
- Il entre dans le cadre des investissements nets-nets admis par le Conseil d'Etat pour 2013.
- Les données des tableaux financiers annexés au projet de loi concordent avec les données budgétaires du B 2013 et entrent dans le cadre du PQI 2013-2016.

• **Annexes financières au projet de loi** : planification des dépenses et des recettes d'investissement et calcul des charges financières (amortissements et intérêts), synthèse de la planification des charges et revenus de fonctionnement liés et induits – éléments non activables, préavis technique financier, desserte industrielle-coupe type, photos du chemin actuel.

Le département atteste que le présent projet de loi est conforme à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), au manuel de comptabilité publique édité par la conférence des directeurs cantonaux des finances (NMC) pour les charges et les revenus de fonctionnement, au manuel de comptabilité publique MCH2 pour les dépenses et les recettes d'investissement, et aux procédures internes adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 18.6.2013

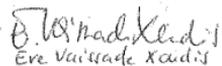
Signature de la direction financière :


 Dominique RITTER
 DIRECTEUR DU SERVICE FINANCIER

2. Approbation / Avis du département des finances

Genève, le : 18.6.2013

Visa du département des finances :


 Eric Vairade

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL, son exposé des motifs, les tableaux financiers et ses annexes datés du 17 juin 2013.

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 03) - Dépense nouvelle d'investissement

1. PLANIFICATION DES DEPENSES ET DES RECETTES D'INVESTISSEMENT ET CALCUL DES CHARGES FINANCIERES (AMORTISSEMENTS ET INTERETS)

Projet de loi d'investissement ouvrant un crédit d'étude de 475 200 F pour la réalisation des travaux des terrains de mise en conformité du chemin de Delay par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI)

Projet présenté par le département des affaires régionales, de l'économie et de la santé

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | TOTAL |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Investissement brut | 475'200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 475'200 |
| - Recette d'investissement | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Investissement net | 475'200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 475'200 |
| Route - Infrastructure | 475'200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 475'200 |
| Recettes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aucun | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Recettes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aucun | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Recettes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aucun | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Recettes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL des charges financières | 13'332 | 15'972 | 159'720 |
| Intérêts | 10'692 | 10'692 | 10'692 | 10'692 | 10'692 | 10'692 | 10'692 | 10'692 | 10'692 | 10'692 | 106'920 |
| Amortissements | 2'640 | 5'280 | 5'280 | 5'280 | 5'280 | 5'280 | 5'280 | 5'280 | 5'280 | 5'280 | 52'800 |
| charges financières récurrentes | | | | | | | | | | | 106'920 |
| | | | | | | | | | | | 52'800 |

Signature de la direction financière départementale (investissement) :

Date :

Date : 13.6.2013

Signature de la direction financière départementale (budgetaire) :

Date :



Dominique RITTER
DIRECTEUR DU SERVICE FINANCIER

Loi sur la gestion administrative et financière de l'État de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle

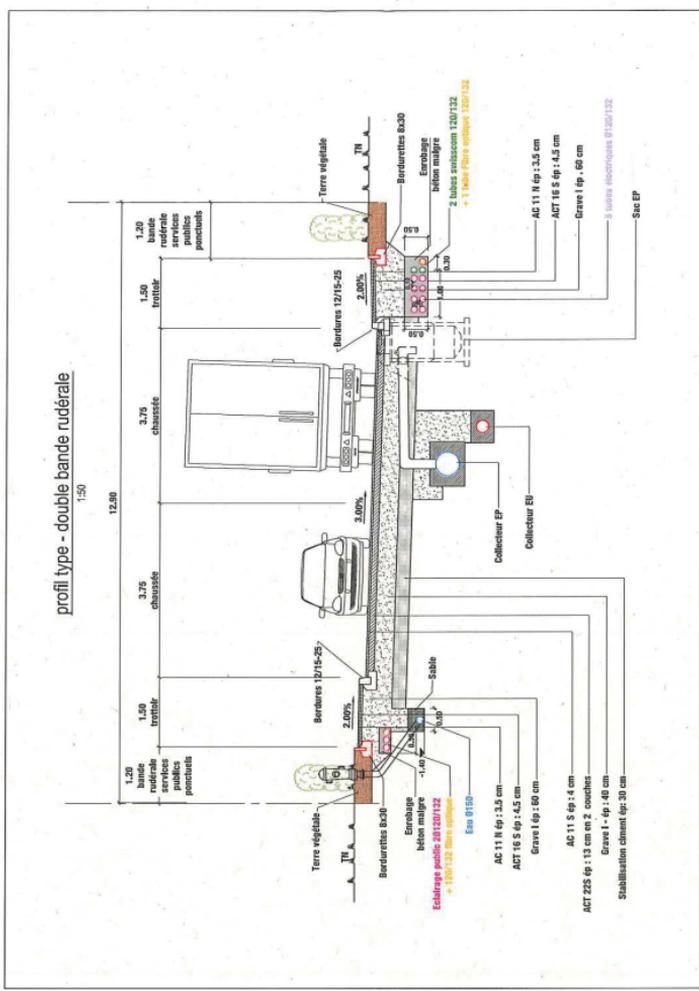
2. SYNTHÈSE DE LA PLANNIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT LIÉS ET INDIUTS - ÉLÉMENTS NON ACTIVABLES
Projet de loi d'investissement ouvrant un crédit d'étude de 476 200 F pour la réalisation des travaux des travaux de mise en conformité du chemin de Dalay par la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FIT)

| | | Projet présenté par le département des affaires régionales, de l'économie et de la santé | | | | | | | | | | | Resultat récurrent |
|---|--|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | | |
| TOTAL des charges de fonctionnement liées et inclues | | -13332 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | |
| Charges en personnel [30] | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 50 Salaires | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| ETP Nombre Equivalent Temps Plein | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Dépenses générales [31] | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 310 Fournitures générales | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 311 Mobilier, machines, véhicules | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 312 Eau, énergie et combustibles | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 313 Informations | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 314 Autres dépenses | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 315 Entretien des véhicules | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 316 Location | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 317 Débaux | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 318 Honoraires, réalisation de sens | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 31x Autres charges non activables | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Charges financières [32+33] | | 13332 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | |
| 32 Intérêts | | 10992 | 10992 | 10992 | 10992 | 10992 | 10992 | 10992 | 10992 | 10992 | 10992 | 10992 | |
| 33 Amortissements | | 2440 | 5280 | 5280 | 5280 | 5280 | 5280 | 5280 | 5280 | 5280 | 5280 | 5280 | |
| Charges particulières [33 à 35] | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 35 Déplacements à des tiers | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 358 Provision [338] (préciser la nature) | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Contrat de subvention ou de prestations [36] | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| TOTAL des revenus de fonctionnement liés et induits | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Revenus liés à l'activité [60+41+43+45+46] | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Autres revenus [42] | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT LIÉ ET INDIUT | | -13332 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | |
| Fonctionnement lié | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL des charges | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| TOTAL des revenus | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| RESULTAT NET | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Fonctionnement induit | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL des charges | | 13332 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | 15972 | |
| TOTAL des revenus | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| RESULTAT NET | | -13332 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | -15972 | |
| Remarque: | | | | | | | | | | | | | |

Signature de la direction financière départementale (beneficiaire):
 Date: _____

Signature de la direction financière départementale (investisseur):
 Date: _____

-13-6-13
 Dominique RITTER
 DIRECTEUR DU SERVICE FINANCIER



ANNEXE 5

