

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 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)

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 11253 d'investissement ouvrant un crédit d'étude de 475'200F pour la mise en conformité du chemin de Delay.

Ont assisté à cette séance, MM Antonio Hodgers, conseiller d'Etat, MM. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint DALE, Yves Creteigny, 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. Creteigny 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. Creteigny 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.

M. Creteigny explique que le PL 11253 concerne le chemin de Delay. Il ajoute qu'il s'agit d'une route qui existe déjà, mais qui n'a jamais été mise aux normes et que c'est donc de cela que le projet entend se charger. Il précise que les travaux se chiffrent à environ 5,5 millions de francs. Il explique ensuite que la route s'inscrit dans un périmètre en cours de réaménagement et que ce qui est proposé dans le projet est compatible avec la planification en cours des nouveaux plans directeurs des diverses zones industrielles présentes dans ce périmètre. Il précise que la confirmation formelle de la compatibilité du projet avec le plan directeur « ZIMEYSAVER » sera donnée dans le courant de l'année¹.

M. Fischer explique que le chemin de Delay rejoint actuellement la route de Satigny, mais qu'il est si étroit que deux véhicules se croisent à peine. Il ajoute que ponctuellement des travaux d'une certaine importance sont entrepris par la commune pour entretenir cette route. Il souligne ensuite qu'il n'y a pas de trottoirs et que pourtant, des arrêts de bus sont présents dans le secteur, ce qu'il considère comme dangereux. Il observe que l'Etat a la maîtrise du foncier et souligne qu'il y a des activités sur le côté droit de la route, ce qui oblige à permettre, dans le cadre des travaux, l'accès à toutes les entreprises qui se trouvent le long du chemin. Il ajoute qu'il serait possible, dans le cadre de la voie verte, de passer par un autre tracé encore en voie de finalisation, pour la mobilité douce.

M. Creteigny ajoute que l'ensemble de la planification des axes à mobilité douce est encore en cours, mais qu'il n'est pas prévu que ces axes passent par le chemin de Delay.

Réponses aux questions des commissaires

Concernant le développement du secteur, M. Creteigny indique qu'il s'agit aujourd'hui d'un secteur agricole qui va se développer dans les dix

¹ Voir Annexe.

prochaines années. Il explique que les besoins en transports de tout type vont progressivement se développer. Il ajoute qu'il y a donc une réelle demande selon les estimations de la direction générale des transports (DGT), notamment en transports publics. M. Fischer ajoute que l'état actuel de la route ne permet pas ces développements. Il explique qu'il y a un potentiel de droit à bâtir à certains endroits. Il y a donc à terme, selon lui, un énorme potentiel de densification du secteur.

Concernant le parc de véhicules d'occasion au ch. de Delay, M. Fischer explique que, grâce au trottoir, les voitures ne se parqueront plus sur le bord de la route et que l'on pourra mieux limiter les entrées et les sorties de véhicules. Il estime que les dépôts de voitures auront tendance à disparaître. M. Cretegnny ajoute que lorsque ces parcs de voitures d'occasion débordent sur le domaine public, il convient de reprendre le terrain public. Il considère que l'on a plutôt intérêt à centrer et contrôler ces parcs et non les laisser se disséminer un peu partout.

Concernant la nature exacte des travaux à entreprendre, M. Fischer explique que la route est aujourd'hui hors service et que le but des travaux est de creuser, d'enlever les tuyaux et d'en récupérer certains, de changer les connecteurs, de refaire l'électrification et le réseau SIG, d'installer un éclairage public, de refaire les fonds d'encaissements, de créer deux trottoirs et d'installer des bandes rudérales de défense incendie. Il précise que les dimensions de la future route seront de 2 fois 3,50m de routes, 2 fois 1,50m de trottoirs et 2 fois 1,20m de bandes rudérales. Il affirme que faire une route en dessous de ces dimensions créerait des problèmes d'entrée et de sortie des véhicules dans les entreprises adjacentes.

Concernant la maîtrise foncière, M. Cretegnny explique que la FTI possède déjà la maîtrise foncière, soit en propriété directe, soit avec des servitudes déjà inscrites.

Concernant la bande rudérale, M. Fischer explique qu'il s'agit d'une bande de 4 à 5 mètres de large qui constitue une espèce de zone tampon entre l'industrie et la route, qui peut servir aussi de corridor pour la faune locale. Il précise qu'il s'agit avant tout de plantations : des talus végétalisés ou de simples bordures de gazon. Il ajoute que la mise en place de ces bandes vise aussi à favoriser les espèces végétales locales.

Concernant des risques de pollution, M. Cretegnny pense qu'aucune parcelle jouxtant cette route ne constitue un risque avéré à ce stade. M. Fischer estime néanmoins que l'on ne sait toutefois pas avec certitude ce qui se trouve sous la route actuellement.

Concernant le sens du crédit d'étude, M. Cretegy explique que le crédit se calcule par un pourcentage du produit final du projet, en prenant en compte la longueur de la route et le prix moyen du mètre linéaire de cette route. Il s'agit d'une démarche légale obligatoire².

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 11253 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 le PL 11253 est refusée.

2^e débat et vote

Le Président fait voter l'entrée en matière du PL 11253.

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

L'entrée en matière du PL11253 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.

² Voir rapport sur le PL 11252 (PL 11252-A).

Vote d'ensemble

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

Le PL 11253 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 à voter le projet de loi 11253.

Projet de loi (11253)

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

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 11253

Projet de loi d'investissement pour la mise en conformité
du chemin de Delay



Contexte général

- La demande de crédit permettra d'améliorer la sécurité pour les piétons d'une part, et d'autre part que cet axe soit conforme au trafic actuel.
- Ces travaux seront fait par étapes pour garantir au trafic et aux entreprises bordant le chemin en accès en tout temps.
- Montant estimé des travaux: 5'500'000.- HT
- Dates: Etude courant 2014-2015
Dépôt crédit de construction début 2015
Début des travaux fin 2015
Durée environ 24 mois



- Ce chemin ne correspond plus en tout points aux différents types de trafics actuels tant par son gabarit que par son infrastructure. De plus celui-ci est dépourvu de trottoirs et n'offre aucune sécurité pour les usagers.
- Pour information dans le cadre du futur plan directeur «ZIMEYSAVER» cette rue devient un axe majeur tant pour l'industrie que pour les transports publics.



Ch. de Delay depuis Ch. de Morglas



Ch. de Delay



Situation du chemin

