

Date de dépôt : 5 septembre 2017

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 10 500 000 F supplémentaire à la loi 11522 ouvrant un crédit de renouvellement de 100 745 000F, pour les exercices 2015 à 2019, destiné à divers investissements de renouvellement de la direction générale du génie civil

Rapport de M. François Lefort

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a traité de ce projet de loi en sa séance du 16 mai 2017 sous la présidence de M. Guy Mettan.

Les travaux se sont tenus, pour tout ou partie, en présence de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint (DETA), M. Thierry Michel, directeur de la direction grands projets et services généraux à la DGGC (DETA), M. Sergio Ferro-Luzzi, contrôleur de gestion au service financier (DETA), M. Alan Rosset, responsable du budget des investissements, département des finances (DF), et M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Sébastien Pasche, auquel nous exprimons notre reconnaissance pour son habituelle précision.

Présentation par le département: M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint (DETA), M. Thierry Michel, directeur de la direction grands projets et services généraux à la DGGC (DETA), et M. Sergio Ferro-Luzzi, contrôleur de gestion au service financier (DETA)

M. Barthassat indique en préambule qu'il y a des recettes complémentaires de la part de la Confédération pour ce crédit de renouvellement, mais avec des effets neutres.

M. Michel explique qu'il s'agit en effet d'un crédit complémentaire inhabituel. Il avait été initialement prévu un crédit de renouvellement de la DGGC de 100,8 millions. Ce crédit supplémentaire demandé par ce projet de loi d'un montant de 10,5 millions est totalement compensé par une subvention du même montant provenant de la Confédération. Il s'agit en fait d'une participation de la Confédération pour le renouvellement des routes principales. Ce crédit est de l'ordre de 2,1 millions par an. L'Etat a déjà perçu 4,5 millions pour les années 2015 et 2016. Le tableau 3 de la présentation jointe montre que les dépenses ont été réalisées à 99,8% sur les années 2015 et 2016 pour ce crédit de renouvellement. Les recettes de la Confédération ont été affectées au crédit de renouvellement, alors que cela n'était pas prévu au départ dans le crédit total. Cela concerne quatre routes principales à Genève : les quais et la route de Thonon ; la route de Meyrin ; la route de Ferney ; enfin, la route de St-Julien (depuis la sortie de l'autoroute au Bachet), le Val d'Arve, la route du Bout-du-Monde, puis le raccord sur la route de Malagnou qui rejoint l'autoroute à la douane. Le montant de 2,1 millions annuels est consacré au renouvellement de ces routes, le traitement des problèmes de bruit liés à ces routes et aux extensions limitées de ces routes. L'objectif était d'affecter cette recette supplémentaire. Elle a été affectée à la route de Meyrin, puis ensuite à des travaux entre la tranchée couverte de Vézenaz et à des travaux d'amélioration sur la route de Thonon. A l'origine, ce crédit aurait pu financer la ligne urbaine des Grands Esserts, qui passait par la route du Bout-du-Monde puis par les Crêts de Champel et qui devait accueillir une voie de bus en site propre. Le projet ayant été modifié par la suite, passant par la route de Vessy et par la Fontenette, le crédit fédéral ne pouvait plus être utilisé pour ce projet lié au projet d'agglomération. La solution a été de réaffecter ces recettes sur les quatre routes principales, dans le cadre du crédit de renouvellement, car il reste ainsi une certaine marge de manœuvre dans le choix de l'affectation. Cet argent a également pu être affecté au traitement du bruit routier car les fonds liés à l'OPB ne peuvent être utilisés sur les routes principales, financées par des crédits différents de la Confédération pour ces dernières. Le crédit de renouvellement de la DGGC permet de maintenir, entretenir et rénover les

infrastructures routières et de réaliser l'entretien des 260 km de chaussées, ponts et tunnels du réseau cantonal. Ces crédits de renouvellement avaient été en forte diminution depuis 2011.

M. Michel souligne ensuite que le risque à long terme est que l'on n'entretienne pas assez le réseau et donc qu'il est prévu dès 2020 d'augmenter le crédit de renouvellement. Il aborde par ailleurs le problème des arbres et rappelle que le PL 11522 présentait initialement une demande de crédit de 112'000'000 F, mais que le crédit voté s'est établi à 100'745'000 F, en demandant en particulier à la DGGC de ne pas prévoir de renouvellement pour les plantations. Cela pose un problème puisque la DGGC doit abattre des arbres lorsqu'ils présentent un danger pour les usagers des routes, que la législation impose à la DGGC de compenser les arbres coupés et que, si l'abattage se fait en fonctionnement, la compensation doit se faire en investissement. Il en conclut que la DGGC se trouve donc dans l'obligation de reporter la réduction du crédit sur d'autres travaux de renouvellement. Le crédit de programme de 2011-2014 était de 38 millions par an et il n'est actuellement plus que de 20 millions par an, ce qui génère une baisse de 48%. Le crédit de renouvellement sert au renouvellement du réseau routier, au gros entretien des ouvrages d'art, du réseau TPG, du réseau routier et des coûts RH. M. Michel observe que l'on a divisé par 5 les capacités de renouvellement du réseau routier. Au lieu de supporter 1,5% à 2% du renouvellement du patrimoine routier, l'investissement moyen annuel pour l'entretien et le renouvellement des routes ne représente plus que 0,5% de la valeur du patrimoine routier (1,93 milliard). Une telle restriction sur 5 ans n'est pas dramatique, mais pourrait néanmoins poser des problèmes si elle se prolongeait à l'avenir. En conclusion, le crédit supplémentaire demandé est équivalent aux nouvelles recettes et permet de combler partiellement le déficit d'entretien relevé, sans avoir d'effet sur les comptes de l'Etat.

Questions des commissaires

Un commissaire (Ve) relève qu'il y a normalement de l'argent pour le renouvellement et l'entretien des routes qui provient de différents PL, que l'on se retrouve donc maintenant avec cette manne fédérale et que la DGGC voudrait affecter cette somme au bruit routier. Il souligne cependant que l'on a quand même voté un PL sur la question du bruit routier pour un crédit qui était de l'ordre de 42 millions. Il désire donc savoir si les routes concernées par ce dernier vont être aussi financées par le crédit que la commission pourrait voter aujourd'hui.

M. Michel précise que toutes les lois de financement du bruit routier ne prévoient pas l'entretien et le renouvellement de ces routes, car la Confédération ne veut pas verser de subventions pour ces routes, justement parce que, par ailleurs, ils donnent cette manne de 2,1 millions par an.

Un commissaire (Ve) relève qu'il est vrai que le crédit de renouvellement a baissé, mais il observe qu'il y a de nombreux autres financements des routes par le biais d'autres projets de lois, notamment les aménagements antibruit, les aménagements de la route de Versoix, etc. ; il ne comprend donc pas cette vision de réduction massive du crédit de renouvellement. Il pense en fin de compte qu'il ne semble pas manquer 10 millions pour l'entretien des aménagements routiers.

M. Ferey relève que ce commissaire (Ve) cite en l'occurrence des PL ponctuels sur certaines routes. Pour entretenir les 260 km de routes cantonales, la norme veut que l'on se situe entre 1,5% et 2% du réseau pour l'entretien, en somme 13 km de routes renouvelées par an. On a réduit de 4 à 5 fois le renouvellement du réseau, ce qui signifie que potentiellement l'on perd environ 10 km du réseau à renouveler. Cela ne va pas se voir pendant 5 ans, mais au bout de 10 ou 15 ans, il va falloir renouveler massivement, ce qui engendrera de lourds coûts. La loi sur l'OPB heureusement permet de renouveler certaines routes jusqu'en 2018, en lien avec le bruit routier, ce qui permet de faire 5 km par an et, de ce fait, au lieu de perdre potentiellement 10 km de routes par an, l'on n'en perd que 5 km.

Un commissaire (Ve) observe qu'à Versoix, la route Suisse fait l'objet d'investissements très conséquents qui vont au-delà d'un simple renouvellement. Il ne pense pas que l'on soit en baisse des crédits pour les aménagements routiers.

M. Ferey souligne qu'il voulait focaliser sur le patrimoine routier à renouveler, mais qu'il est vrai en effet qu'il y a déjà un certain nombre de projets routiers qui ont été votés.

Un commissaire (UDC) désire revenir sur les différentes routes principales concernées ; il se demande s'ils vont passer au phono-absorbant sur les projets de renouvellement.

M. Michel indique que la pertinence de mettre du phono-absorbant est étudiée et que, partout où c'est pertinent, cela est fait, tout en évitant cependant d'en mettre dans les carrefours ou encore aux arrêts de bus, où le revêtement tend à se détériorer plus rapidement.

M. Barthassat ajoute qu'ils sont aussi en collaboration étroite avec les SIG pour optimiser les travaux.

M. Ferey précise que des projets connexes sont recherchés avec par exemple les SIG pour ne pas ouvrir plusieurs fois la route au même endroit.

Un commissaire (UDC) relève qu'il existe une loi fédérale qui oblige à replanter les arbres qu'ils coupent ; il se demande comment se passe le choix des essences.

M. Michel précise que la direction générale de l'agriculture et de la nature (DGAN) donne ses instructions et approuve chaque replantation.

M. Barthassat observe qu'avec le réchauffement climatique notamment l'on doit commencer à se poser la question du choix des essences ; en outre, les compensations liées à la densification des zones villas vont peut-être devoir se faire en dehors des périmètres concernés, par exemple en replantant les arbres dans des parcs ou des bords de routes.

Un commissaire (S) se demande si les travaux se font bel et bien en fonction des avancements des chantiers.

M. Michel répond que cela fonctionne en fonction de l'avancement des différents projets et des demandes, mais que cela concerne principalement des petits projets, comme par exemple des adaptations de carrefours ou des giratoires.

Un commissaire (MCG) relève l'existence d'une directive cantonale, faisant suite à la réglementation sur la conservation de la végétation arborée du 27 octobre 1999. Il désire savoir si certains des arbres à abattre sont des espèces rares, s'ils doivent donc être transplantés et si cela a été discuté.

M. Michel précise qu'un programme, depuis quelques années, stipule une obligation d'assurer la sécurité du réseau routier cantonal et que jusqu'à 30 mètres de la route, y compris sur les terrains privés, les arbres susceptibles de tomber doivent être contrôlés.

M. Ferey observe que tous les arbres le long des 260 km du réseau routier cantonal, dans un faisceau de 30 km, doivent être contrôlés. Si nécessaire, des solutions de compensation ailleurs doivent être mises en œuvre en collaboration avec la DGAN.

M. Barthassat ajoute qu'il y a des réserves d'arbres pour ces compensations, mais que certaines essences proviennent parfois de loin et de terrains différents du sol genevois.

M. Ferey conclut en précisant que l'objectif de ce crédit est donc de ne pas perdre les recettes de la Confédération, car ils se doivent de les justifier par des investissements sur des routes principales.

A l'issue des débats, la commission décide de passer à la procédure de vote sur le projet de loi.

Procédure de vote

1^{er} débat

Le président procède donc au vote de premier débat et soumet aux votes l'entrée en matière sur le PL 12081:

Pour : 14 (1 EAG ; 3 S ; 1 Ve ; 1 PDC ; 4 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : ---

Abstentions : ---

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Titre et préambule : pas d'opposition, adopté

Art. 1 Crédit d'investissement supplémentaire : pas d'opposition, adopté

Art. 2 Planification supplémentaire : pas d'opposition, adopté

Art. 3 Subventions d'investissement attendues et accordées : pas d'opposition, adopté

Art. 4 Amortissement : pas d'opposition, adopté

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat : pas d'opposition, adopté

3^e débat

Le président procède au vote sur le projet de loi dans son ensemble :

Pour : 13 (1 EAG ; 2 S ; 1 Ve ; 1 PDC ; 4 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : ---

Abstentions : 1 (1 S)

Le PL 12081 est accepté dans son ensemble à l'unanimité. La commission préavise un traitement en catégorie III de ce projet de loi.

Au bénéfice de ces explications, la Commission des travaux, dans sa majorité, vous recommande d'accueillir favorablement ce projet de loi et de le voter sans modification.

Projet de loi (12081-A)

ouvrant un crédit d'investissement de 10 500 000 F supplémentaire à la loi 11522 ouvrant un crédit de renouvellement de 100 745 000F, pour les exercices 2015 à 2019, destiné à divers investissements de renouvellement de la direction générale du génie civil

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

Art. 1 Crédit d'investissement supplémentaire

Un crédit d'investissement de 10 500 000 F supplémentaire à la loi 11522 du 18 décembre 2014 est ouvert au Conseil d'Etat pour divers investissements de renouvellement de la direction générale du génie civil concernant les actifs du patrimoine administratif existant du domaine public cantonal.

Art. 2 Planification financière

Ce crédit d'investissement supplémentaire est ouvert dès 2017. Il est inscrit sous la politique publique J – Mobilité, rubriques 0611 5010.

Art. 3 Subventions d'investissement attendues et accordées

¹ Une subvention d'investissement de la Confédération de 10 500 000 F est attendue et est inscrite sous la politique publique J – Mobilité.

² Aucune subvention d'investissement n'est accordée.

Art. 4 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé sur le coût d'acquisition (ou initial), selon la méthode linéaire, sur une durée correspondant à l'utilisation effective des éléments d'actifs concernés; l'amortissement est porté chaque année 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.

PL 12'081

Crédit complémentaire sur le crédit de renouvellement 2015-2019 de la DGGC



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale du génie civil

17.05.2017 - Page 1

Le PL 12'081

Le PL 12 081 est un crédit d'investissement supplémentaire à la loi 11522 qui ouvrait un crédit de renouvellement de 100,8 millions pour la direction générale du génie civil (DGGC). Ce crédit supplémentaire de 10,5 millions de francs est totalement compensé par une recette complémentaire d'un montant équivalent qui n'était pas prévue lors de la dépose du PL 11522. Cette recette est une participation de la Confédération à affectation obligatoire pour le renouvellement des routes principales ou pour le traitement du bruit routier de ces mêmes routes.

Crédit supplémentaire	10'500'000 F
Recette complémentaire	<u>-10'500'000 F</u>
Effet sur les comptes	0 F



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale du génie civil

17.05.2017 - Page 2

La recette fédérale

- Cette recette est une participation de la Confédération à affectation obligatoire pour le renouvellement des routes principales ou pour le traitement du bruit routier de ces mêmes routes.
- Elle est de l'ordre de 2,1 millions de F par an
- Pour 2015 et 2016 nous avons touché 4,5 millions

Crédit de renouvellement

2011522 - Crédit de renouvellement 2015-2019 - DGGC

CR 0611 - Direction
générale du génie civil

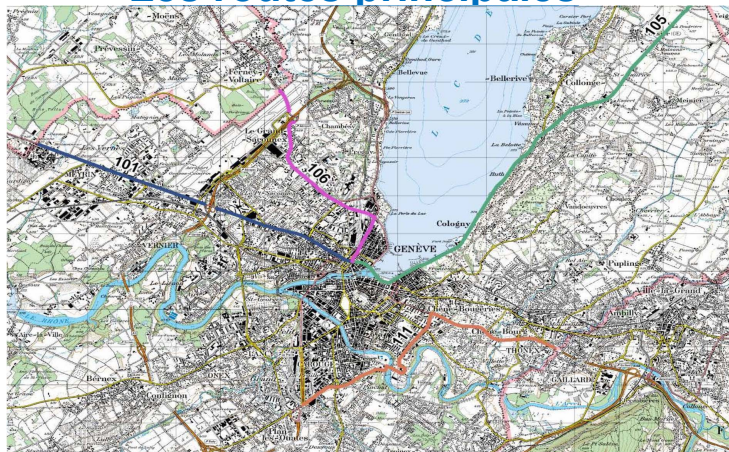
	Crédit total	Cumul au 31/12/2015	Budget 2016	Comptes 2016	% Comptes 2016 / Crédit total	Ecart Comptes 2016 et Budget 2016 En CHF
Dépenses	100'745'000	22'196'801	22'146'250	19'129'498	19%	-3'016'752
Recettes	0	2'100'000	0	2'394'957		2'394'957



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale du génie civil

17.05.2017 - Page 3

Les routes principales



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale du génie civil

17.05.2017 - Page 4

Pourquoi Maintenant ?

A l'origine, il était prévu d'affecter cette recette à la ligne urbaine mesure 40-7 du projet d'agglomération (aménagement routiers pour le développement de la ligne de bus entre Champel Hôpital et les Grands Esserts). Le tracé ayant été modifié et ne passant plus sur une route principale, il était indispensable de réaffecter cette recette et de prévoir des travaux sur d'autres routes principales.

Nous prévoyons de réaffecter ces recettes et donc les dépenses sur :

- **La route du Val d'Arve**
- **La route de Saint-Julien**
- **La route de Ferney**
- **La route de Thonon**
- **Les quais de Coligny**



Rappels sur le crédit de renouvellement de la DGGC

OBJECTIF

Le crédit de renouvellement de la DGGC a pour but de maintenir, de rénover et d'aménager les infrastructures routières et des transports publics du canton. C'est avec ce crédit de renouvellement que la DGGC réalise l'entretien structurel des 260 km de chaussées, des ponts et tunnels du réseau des routes cantonales.



Rappels sur le crédit de renouvellement de la DGGC

Problème de la sous-dotation

Le crédit de renouvellement a fortement été diminué depuis 2011. Il est passé de 40 millions par an à 20 millions par an.

A la fin 2019, un déficit de 30 km accumulés sur 2015-2019 sur les 260 km du réseau est actuellement estimé. Si le niveau du crédit de renouvellement de la DGGC n'est pas relevé à partir de 2020, à ce rythme et au bout de 10 ans, l'investissement nécessaire pour remettre la qualité du réseau à un niveau acceptable sera difficilement supportable.

Ce projet de loi est donc une opportunité pour atténuer le choc des restrictions successives, en profitant de recettes complémentaires à hauteur de 10,5 millions de francs, octroyées par la Confédération, pour le renouvellement des routes principales.



Rappels sur le crédit de renouvellement de la DGGC

Problème des arbres

Le PL 11522 présentait initialement une demande de crédit de 112'000'000 F. Le crédit voté s'est établi à 100'745'000 F en demandant en particulier à la DGGC de ne pas prévoir de renouvellement pour les plantations. Le problème est le suivant:

- Pour des raisons de sécurité la DGGC doit abattre des arbres lorsqu'il présente un danger pour les usagers des routes.
- La législation impose à la DGGC de compenser les arbres coupés.
- Si l'abattage se fait en fonctionnement, la compensation doit se faire en investissement.

La DGGC se trouve donc dans l'obligation de reporter la réduction du crédit sur d'autres travaux de renouvellement. (conforme LGAF)



CREDIT DE PROGRAMME 2011 – 2014

153'525'000.- sur 4 ans,
soit 38'381'250.- par année

CREDIT DE RENOUELEMENT 2015-2019

100'745'000.- sur 5 ans,
soit 20'149'000.- par année

Baisse de ~ 48 % !



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

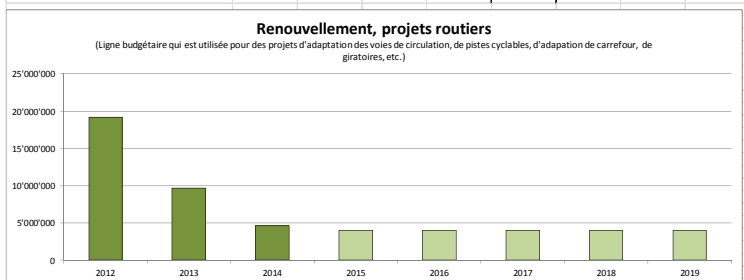
www.thomson.com

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale du génie civil

17.05.2017 - Page 9

CREDIT DE PROGRAMME ET DE RENOUELEMENT DGGC / EVOLUTION 2012 - 2019

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Renouvellement, projets routiers	19'200'000	9'700'000	4'600'000	4'000'000	4'000'000	4'000'000	4'000'000	4'000'000
Gros entretien ouvrages d'art	5'000'000	5'200'000	4'700'000	3'800'000	4'000'000	4'000'000	4'000'000	4'000'000
Gros entretien réseau TPG	7'500'000	6'800'000	7'500'000	7'040'000	6'500'000	6'300'000	6'300'000	6'300'000
Gros entretien réseau routier	9'800'000	8'900'000	6'600'000	4'300'000	5'600'000	5'000'000	5'000'000	5'000'000
Coût RH	1'200'000	1'200'000	900'000	700'000	805'000	700'000	700'000	700'000
TOTAL	42'700'000	31'800'000	24'300'000	19'840'000	20'905'000	20'000'000	20'000'000	20'000'000



DETA - DGGC - DGPSG

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

www.thomson.com

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale du génie civil

14.07.2014

17.05.2017 - Page 10

PERSPECTIVES

L'investissement moyen annuel pour l'entretien et le renouvellement des routes **ne représente plus que 0,5%** de la valeur du patrimoine routier (1,93 milliards).

Ce pourcentage est très inférieur au **1,5% à 2 %** préconisés par l'OCDE pour maintenir un domaine routier en bon état.

Une prolongation de ces restrictions au-delà des cinq ans actuellement prévus pourrait mettre à mal la qualité du réseau routier cantonal et provoquer à long terme un surcoût de son entretien.



CONCLUSION

Le crédit supplémentaire demandé est équivalent aux nouvelles recettes, et permet de combler partiellement le déficit d'entretien relevé, sans avoir d'effet sur les comptes de l'Etat.

