



Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 4 décembre 2024

Projet de loi

ouvrant un crédit d'investissement de 13 981 000 francs en vue de renforcer, de mettre aux normes et d'élargir le pont de Peney

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

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit d'investissement de 13 981 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour le renforcement, la mise aux normes et l'élargissement du pont de Peney.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Travaux, équipements	9 391 000 francs
– Honoraires	1 128 000 francs
– Divers et imprévus	1 127 000 francs
– TVA	943 000 francs
– Renchérissement	926 000 francs
– Activation du personnel	466 000 francs

Total

 13 981 000 francs

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2025. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité pour un montant de 13 981 000 francs.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Construction (rubrique 0611 5010)	13 568 000 francs
– Equipement (rubrique 0611 5060)	413 000 francs
Total	13 981 000 francs

³ L'exécution de ce crédit est suivie au travers du numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Amortissement

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

Art. 4 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.

Certifié conforme

La chancelière d'État : Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

EXPOSÉ DES MOTIFS

Préambule

Le pont de Peney (identifié dans la classification cantonale sous ouvrage d'art n°1904) a été construit entre 1940 et 1942, dans le cadre de la création du barrage de Verbois, en remplacement d'un pont qui aurait été immergé sous le niveau futur du Rhône. Il permet le franchissement du Rhône par le trafic motorisé et piétonnier à la hauteur du village de Peney, en reliant les communes d'Aire-la-Ville et de Satigny.

A plus large échelle, ce pont s'inscrit dans le réseau primaire cantonal et il constitue un lien essentiel et structurant de la mobilité, en reliant le secteur de Meyrin et du Bois-de-Bay sur la rive droite, à Bernex et à la route de Chancy sur la rive gauche.

Comme il ne comporte aucun aménagement pour les cycles, son élargissement a été identifié dans le plan d'actions de la mobilité douce de 2015-2018, dans celui de 2019-2023, puis dans le plan d'actions des mobilités actives de 2024-2028, avec la création d'une piste cyclable séparée de la chaussée afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route.

Pour les ouvrages d'art, un entretien lourd et une adaptation aux normes sont préconisés tous les 25 ans; ils sont nécessaires pour maintenir l'ouvrage à un niveau de service adapté à la sollicitation dont il fait l'objet et pour allonger sa durée de vie. Le pont de Peney a ainsi déjà fait l'objet de 2 assainissements : en 1967, avec le changement du système des appuis aux culées, puis en 1993, avec l'assainissement du tablier et de la structure en béton.

Le présent projet de loi a pour objectif de présenter un crédit d'investissement pour la réalisation des travaux de renforcement, de mise aux normes et d'élargissement du pont de Peney, avec un objectif de mise en service à fin 2027.

A. Contexte et objectifs du projet

Situation générale et enjeux

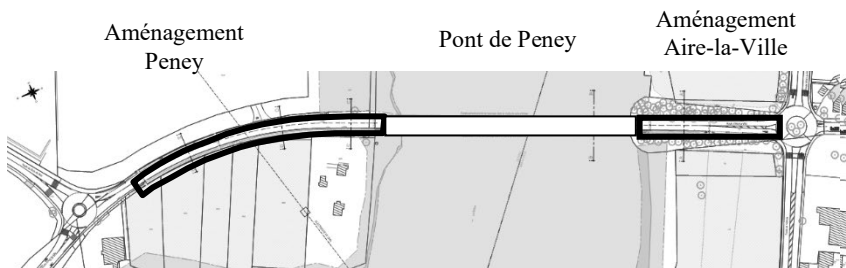
L'analyse des comptages routiers montre l'importance du pont de Peney dans la mobilité cantonale. Avec 7 300 véhicules qui l'empruntent chaque jour, la circulation sur cet axe est similaire aux grandes pénétrantes telles que la route de Chancy ou la route de Meyrin. L'ouvrage a, par ailleurs, la particularité d'être très important pour les transports professionnels, car il est

situé à proximité immédiate de la zone industrielle du Bois-de-Bay (ZIBAY). Il permet ainsi aux véhicules sortant de la ZIBAY de se répartir entre la route de Vernier et la route de Chancy selon leur destination.

De plus, le pont de Peney est un chaînon manquant dans ce secteur pour les convois hors gabarits. Il se situe en effet entre 2 axes de transports exceptionnels (itinéraires II B) et il est le seul pont au-dessus du Rhône autorisant un franchissement en hauteur exceptionnelle ($> 4,80$ m). Il faut également noter que les convois exceptionnels, qui circulent régulièrement à Genève, ne peuvent emprunter que 2 autres ponts pour franchir le Rhône : le pont de la Coulouvrenière et le pont Butin. Le renforcement et la remise aux normes du pont de Peney permettront ainsi de réduire le passage de convois spéciaux dans ces zones fortement urbanisées. Ces travaux permettront également aux convois de plus de 40 tonnes desservant la ZIBAY d'emprunter un itinéraire alternatif à la route de Vernier, seul axe actuellement adapté.

Le pont de Peney présente un déficit manifeste en matière de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Dans le cadre du développement des infrastructures pour les mobilités actives dans le canton, il est donc nécessaire d'améliorer ce pont et d'apporter du confort à son franchissement. Les entreprises de la ZIBAY pourront ainsi mieux promouvoir auprès de leurs employés ces modes de transport pour se rendre sur leur lieu de travail.

Ces travaux sur le pont sont également coordonnés avec les aménagements en faveur des mobilités actives prévus sur la route d'Aire-la-Ville, entre la route de Verbois et la route du Bois-de-Bay, en continuité du pont de Peney, financés par la loi ouvrant un crédit d'investissement de 20 653 000 francs pour la réalisation d'aménagements et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 340 000 francs en faveur de la commune de Russin pour la réalisation d'aménagements inscrits dans le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023, du 3 septembre 2021 (L 12759).



Etudes et travaux menés depuis 2008

En 2008, l'inspection générale et la vérification de la sécurité structurale de l'ouvrage selon les normes en vigueur (normes SIA 160, SIA 261, SIA 269 et directives de l'Office fédéral des routes) concluait que l'ouvrage était, dans son ensemble, dans un état acceptable mais que certains éléments étaient très dégradés. La sécurité structurale n'étant que partiellement satisfaite, un assainissement ainsi qu'un renforcement de la structure porteuse étaient nécessaires.

L'étude du projet a débuté en 2011, sur le crédit de renouvellement de l'office cantonal du génie civil (OCGC) (loi 10725), avec pour seul objectif l'assainissement et la mise aux normes de l'ouvrage. Toutefois, à partir de 2013, un élargissement en aval est envisagé, afin d'améliorer la circulation des cyclistes. Le projet de renforcement est de ce fait suspendu, dans l'attente d'une définition plus précise des besoins en matière de mobilités actives. Dans l'intervalle, des mesures de sécurisation structurale sont prises, sous forme de restrictions de circulation.

Le projet de renforcement est repris en octobre 2018, la stratégie des mobilités actives dans la zone étant définie. Il est composé de 3 objectifs :

1. un assainissement urgent pour pérenniser l'ouvrage;
2. un renforcement et une remise aux normes qui permettent le transit usuel des transports exceptionnels de type II B (charge de 240 tonnes maximum) et qui améliorent encore la pérennité de l'ouvrage;
3. un élargissement des porte-à-faux qui permet une intégration des mobilités actives sur l'ouvrage, afin d'assurer la liaison avec le projet de mobilité douce dans le secteur du Bois-de-Bay.

Dans l'attente de l'établissement du projet définitif de renforcement et d'élargissement, les travaux d'urgence nécessaires à l'assainissement du pont à court terme ont fait l'objet d'une demande d'autorisation de construire déposée en octobre 2020 et d'une réalisation durant l'été 2022. Ces derniers ont été financés par le crédit de renouvellement 2020-2024 (loi 12458) de l'OCGC.

Ainsi, le présent projet de loi est relatif à l'entier du projet de renforcement, de remise aux normes et d'élargissement pour les mobilités actives du pont de Peney.

B. Description du projet, estimation des coûts et planification

Cadre du projet

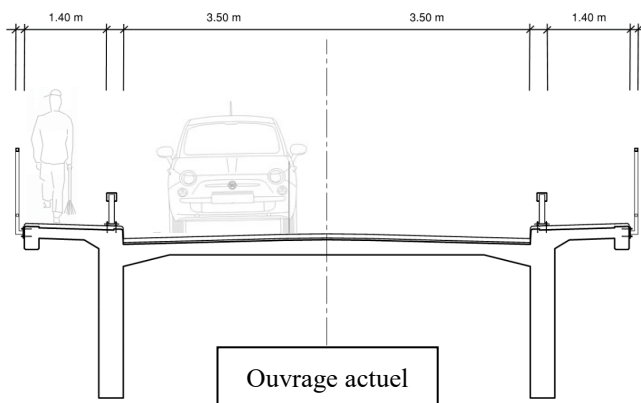
Le présent projet de loi porte sur le projet d'exécution, l'exécution de l'ouvrage puis sa mise en service, correspondant respectivement aux phases 51, 52 et 53 du règlement de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA 103), afin de réaliser le renforcement, la remise aux normes et l'élargissement du pont de Peney.

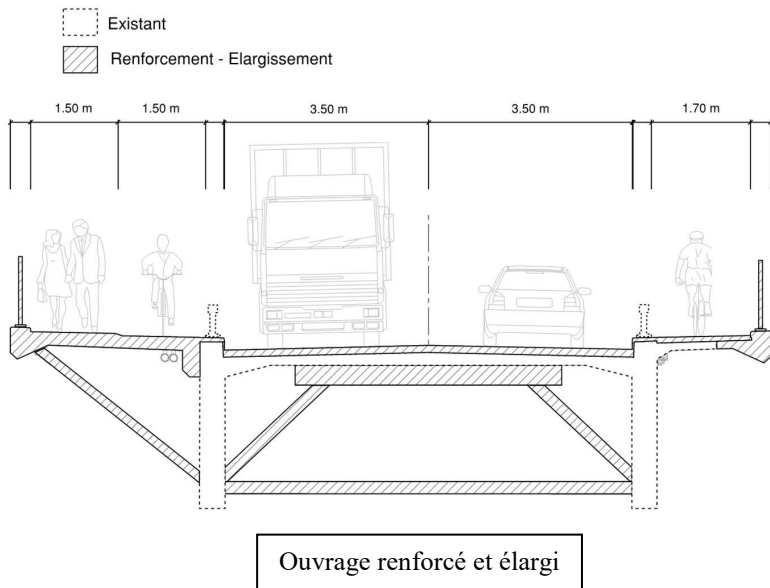
Caractéristiques du projet

D'une longueur totale de 175 mètres, le tablier du pont de Peney est constitué de 2 poutres maîtresses en béton armé d'une hauteur de 2,90 mètres, entretoisées à intervalles réguliers par des buttons ou des tympan (environ tous les 5 m). Longitudinalement, les poutres sont simplement posées sur 4 piles, auxquelles s'ajoutent les 2 culées pour un total de 5 travées.

Le tablier doit être renforcé, afin de répondre aux exigences des normes en vigueur ainsi qu'au passage de convois exceptionnels de type II B, convois allant jusqu'à 240 tonnes.

Afin d'accueillir les mobilités actives sur des espaces dédiés et confortables, le tablier est élargi, avec des porte-à-faux agrandis en amont (vélos seuls) et en aval (vélos et piétons).





La solution technique retenue a été dictée par les contraintes suivantes :

- la fermeture du pont est à restreindre au maximum pour préserver l'activité de la ZIBAY, ce qui nécessite de travailler principalement par-dessous ou par demi-chaussée;
- le Rhône est ouvert à la navigation de barges de transport vers l'usine des Cheneviers avec un gabarit important, ce qui limite les possibilités d'échafaudages et les modes opératoires sous le tablier.

Mesures d'accompagnement du projet pendant l'exécution

Des mesures d'accompagnement permettront d'assurer le besoin en mobilités dans le secteur du pont de Peney durant toute la durée des travaux, soit environ 2 ans et demi.

Deux solutions favorables en termes de circulation, de sécurité et de rationalisation de la construction sont actuellement envisagées : l'une consiste à fermer totalement le pont pendant 2 mois en période estivale, durant 2 années consécutives (2026 et 2027); l'autre consiste à fermer totalement le pont pendant 2 mois lors de la période estivale 2026, puis à mettre la circulation en sens unique, dans le sens de Peney vers Aire-la-Ville, pendant 4 mois (de septembre à décembre 2026). Le reste des travaux est réalisé sous

l'ouvrage ou par des alternats ponctuels, pendant les heures creuses uniquement.

Lors des fermetures, des itinéraires de déviation seront mis en place, via le barrage de Verbois ou le pont Butin. Une adaptation de la desserte des Transports publics genevois sera aussi proposée.

Le passage des mobilités actives sur le pont sera possible en tout temps.

Estimation des coûts

Les coûts ont été établis sur la base de la variante développée lors de l'avant-projet (phase SIA 32, prix 2024 +/- 20%) :

	Variante retenue
	(en francs)
Coûts du projet (Travaux Génie civil)	
Renforcement et élargissement	
Essais ; coupes de bois ; terrassement	450'500
Accès ; Echafaudages ; Plateformes	1'296'000
Construction en béton coulé sur place	1'429'000
Construction métallique pour renforcement	1'243'000
Sciages ; Carottages ; Démolitions	496'000
Réparation et protection des ouvrages en béton	704'000
Evacuation des eaux	154'000
Route	
Chaussées et trottoirs ; Marquages	344'000
Dispositif routier de retenue	289'000
Construction métallique des gardes corps	522'500
Total	6'928'000
Installations de chantier	1'463'000
Divers et imprévus	1'007'000
Honoraires pour les phases 51 à 53	1'128'000
Annexes	
Mesures de trafic, SL et TPG	800'000
Déplacement de réseaux	200'000
Divers et imprévus sur les annexes	120'000
Total HT	11'646'000
TVA (8.1%), arrondi à	943'000
Total TTC	12'589'000
Renchérissment	926'000
Activations de charges du personnel (CRAs)	466'000
Total TTC à la date de mise en service	13'981'000

Renchérissement

L'estimation du renchérissement a été établie sur la base suivante.

Sur les années 2022 et 2023, le renchérissement de l'indice des prix de la construction en général, et celui du génie civil en particulier, a été de 11,1%, soit une moyenne lissée de 5,5% par an (référence de l'Office fédéral de la statistique (OFS), n° OFS cc-t-05.05.01, base octobre 2010). La projection future du renchérissement pour le projet est basée sur la moitié de la valeur lissée 2022-2023, soit 2,75% par an.

Planification

Le planning de mise en œuvre du projet est calé sur l'hypothèse d'une adoption du présent projet de loi au premier trimestre 2025. La mise en service du projet est estimée fin 2027, soit après environ 2 ans et demi de travaux.

Le tableau suivant récapitule les principaux jalons du projet :

Description	Date
Date d'entrée en force de l'autorisation de construire	Mi-2025
Début des travaux	Septembre 2025
Mise en service	Fin 2027

Activation des charges salariales

Conformément aux normes IPSAS sur la gestion des immobilisations, les charges du personnel contribuant directement aux études doivent être activées en investissement.

Les ressources humaines pour mener à bien cet investissement sont estimées à 1 poste équivalent plein temps de 2025 à mi-2028, pour un montant total de 466 000 francs activables. Le poste est déjà existant au sein de l'OCGC et ne génère pas de besoin en ressources supplémentaires.

Fonctionnement lié et induit

Le renforcement et l'élargissement du pont de Peney n'engendreront pas de coûts d'exploitation supplémentaires.

Les charges relatives aux amortissements seront comptabilisées dès la finalisation des travaux sur l'ouvrage.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) Préavis financier*
- 2) Planification des dépenses et recettes d'investissement du projet*
- 3) Planification des charges et revenus de fonctionnement du projet*



RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE GENÈVE

PREAVIS FINANCIER

Ce préavis financier 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 de la santé et des mobilités.
- ♦ Objet :
Projet de loi ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 13 981 000 francs en vue de renforcer, de mettre aux normes et d'élargir le pont de Peney
- ♦ Rubrique budgétaire concernée :
CR 0611 - NAT 5010 Routes et voies de communication
CR 0611 - NAT 5060 Équipements, machines et véhicules
- ♦ Politique publique concernée : M - Mobilité
- ♦ Coût total du projet d'investissement :

Dépenses d'investissement	13 981 000 francs
- Recettes d'investissement	0 francs
Investissements nets	13 981 000 francs

- ♦ Planification pluriannuelle de l'investissement :

(en millions de francs)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Dépenses brutes	0.5	4.3	4.8	3.5	0.9	-	-	14.0
Recettes brutes	-	-	-	-	-	-	-	-
Investissements nets	0.5	4.3	4.8	3.5	0.9	-	-	14.0

♦ Planification des charges et revenus de fonctionnement liés et induits :

Les tableaux financiers annexés au projet de loi intègrent oui non la totalité des impacts financiers découlant du projet.

(en millions de francs)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Dès 2032
Coûts liés nets	-	-	-	-	-	-	-	-
Coûts induits nets	-	-0.04	-0.10	-0.18	-0.30	-0.38	-0.38	-0.38
Coûts nets de fonctionnement	-	-0.04	-0.10	-0.18	-0.30	-0.38	-0.38	-0.38

♦ Planification financière :

Ce projet nécessite des charges de fonctionnement liées nécessaires à sa réalisation (ces charges n'étant pas comprises dans la demande de crédit du présent projet de loi, elles doivent faire l'objet d'une inscription annuelle au budget de fonctionnement) oui non

Les charges et revenus de fonctionnement liés et induits de ce projet sont inscrits au projet de budget de fonctionnement dès 2025. oui non

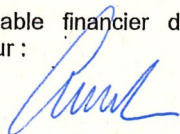
Le crédit d'investissement et les charges et revenus de fonctionnement liés et induits de ce projet sont inscrits au plan financier quadriennal 2025-2028. oui non

Autre remarque : Ce projet de loi, dédié au renouvellement d'un ouvrage existant, fait l'objet d'une demande de crédit d'ouvrage spécifique, conformément à l'article 22, alinéa 2, lettre c du règlement sur la planification et la gestion financière des investissements (RPGFI), en raison du dépassement du montant de 10 millions de francs.

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 modèle comptable harmonisé pour les cantons et les communes (MCH2) et aux dispositions d'exécution adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 14.11.2024

Signature du responsable financier du département investisseur :



2. Avis du département des finances

Remarque complémentaire du département des finances :

Ce projet n'engendre aucune charge de fonctionnement liée pour l'Etat.

Dès 2026, ce projet génère des coûts de fonctionnement induits qui augmentent progressivement pour atteindre 0,38 million par an dès 2030. Ces charges supplémentaires sont constituées :

- de charges financières (intérêts) dès 2026 et qui augmentent progressivement pour atteindre un montant de 0,19 million par an dès 2029,
- et d'amortissements dès 2028 qui augmentent progressivement pour atteindre un montant de 0,19 million par an dès 2030.

Ces coûts supplémentaires sont inscrits au plan financier quadriennal 2025-2028.

Genève, le :

Visa du département des finances :

14.11.24



N.B. : Le présent préavis financier est basé sur le PL, son exposé des motifs, les tableaux financiers et ses annexes transmis le 12 novembre 2024.

1. PLANIFICATION DES DEPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT DU PROJET

Projet de loi ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 13 981 000 francs en vue de renforcer, de mettre aux normes et d'élargir le pont de Peney

Projet présenté par le département de la santé et des mobilités

(montants annuels, en mios de fr.)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Dépenses d'investissement	0.5	4.3	4.8	3.5	0.9	0.0	0.0	14.0
Recettes d'investissement	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Investissement net	0.5	4.3	4.8	3.5	0.9	0.0	0.0	14.0
Ouvrage d'art - Gros œuvre	0.5	4.3	4.8	-3.1	0.9	0.0	0.0	13.6
Recettes	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Ouvrage d'art - Électromécanique	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.4
Recettes	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Aucun	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Recettes	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Aucun	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Recettes	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) : 14.11.2024

2. PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DU PROJET

Projet de loi ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 13 981 000 francs en vue de renforcer, de mettre aux normes et d'élargir le pont de Peney

Projet présenté par le département de la santé et des mobilités

(montants annuels, en mios de fr.)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Dès 2032
TOTAL charges liées et induites	0.00	0.04	0.10	0.18	0.30	0.38	0.38	0.38
Charges en personnel [30]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
30 Salaires	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ETP Nombre Equivalent Temps Plein	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Biens et services et autres charges [31]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières [34]	0.00	0.04	0.10	0.16	0.19	0.19	0.19	0.19
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.00	0.00	0.02	0.12	0.19	0.19	0.19
Subventions [363 + 369]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Autres charges [30 à 36]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL revenus liés et induits	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Prestations propres sur immobilisations (activation charges de personnel) [43]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Autres Revenus [40 à 46]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET LIE ET INDUIT	0.00	-0.04	-0.10	-0.18	-0.30	-0.38	-0.38	-0.38

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) : 14.11.2024

