

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 23 juillet 2015

Projet de loi

ouvrant un crédit d'investissement de 3 935 000 F pour le déplacement d'un tronçon de la route de Challex (RC 86)

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 3 935 000 F (y compris renchérissement et TVA) est ouvert au Conseil d'Etat pour le déplacement d'un tronçon de la route de Challex (RC 86).

² Il se décompose de la manière suivante :

– Terrain, constructions, travaux, etc.	3 143 000 F
– Honoraires, essais, analyses	150 000 F
– TVA	263 440 F
– Renchérissement	101 417 F
– Divers et imprévus	177 143 F
– Activation des charges salariales	100 000 F
Total	3 935 000 F

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement de 3 935 000 F est ouvert dès 2016. Il est inscrit sous la politique publique J « Mobilité » (rubrique N° 06110600.501000).

² Il se décompose de la manière suivante :

– Construction (rubrique 06110600.501000)	3 935 000 F
Total	<u>3 935 000 F</u>

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

Art. 3 Amortissement

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

Art. 4 Utilité publique

Les travaux prévus à l'article 1 de la présente loi sont déclarés d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933.

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.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

Préambule

La route de Challex (RC 86), située sur la commune de Dardagny, s'étend de la frontière nationale jusqu'au centre du village de La Plaine. Elle longe les berges du Rhône et, vu sa situation à fleur d'eau, est soumise à un processus continu d'érosion et subit conséquemment de fréquentes dégradations. Son déplacement, qui la mettrait définitivement à l'abri de ce phénomène naturel, est en outre prévu dans le cadre du réaménagement du site prévu dans le plan localisé de quartier, « Le Plan du Rhône » (PLQ) N° 29762 et le plan directeur de quartier, « Le Plan du Rhône » (PDQ) N° 29436.

Le projet

Périmètre du projet

Le périmètre global des différents projets concernés (création d'une zone destinée à la construction de logements et de bâtiments d'activités, revitalisation des rives du Rhône, déplacement de la route de Challex et création d'espaces verts de détente) se trouve au sud-ouest du canton de Genève. Il s'agit d'un ancien site de stockage, de transfert de matériaux et de carburants occupé par des infrastructures industrielles abandonnées ou partiellement démantelées. Le périmètre est délimité au sud par le Rhône et par l'actuelle route de Challex.

Le présent projet de loi concerne le projet de déplacement de la route de Challex qui est prévu selon le tracé suivant :

A l'ouest, la route est déviée juste après le passage de la frontière nationale au droit du ruisseau des Charmilles. Ceci permet de passer derrière la douane suisse et d'entamer le tracé principal au pied du talus ferroviaire. Un espace maximum est ainsi dégagé au sud à destination d'une zone à vocation naturelle. A l'est, la route rejoint ensuite la limite de 50 mètres de protection des rives du Rhône, fixée par la loi sur les eaux, pour relier l'actuel tracé.

Introduction

La Plaine est une petite agglomération industrielle comptant environ 700 habitants et 370 emplois. Elle s'est développée au fil du temps selon plusieurs logiques indépendantes. La force motrice du Rhône a permis l'installation des premiers moulins, la construction du chemin de fer à la frontière avec la France a généré un noyau bâti abritant autour de la gare plusieurs fonctions connexes; l'accessibilité ferroviaire et la disponibilité de l'eau du Rhône a encouragé l'implantation d'activités industrielles; enfin la croissance urbaine du canton s'y est manifestée par la construction de plusieurs immeubles durant les deux dernières décennies.

En 2001, la démolition des citernes CARBURA, situées sur des parcelles appartenant à la Confédération dans la zone industrielle et artisanale de La Plaine a entièrement libéré cette zone de toute construction. Il en est résulté la mise à disposition d'un périmètre d'environ huit hectares permettant d'envisager une nouvelle étape de la transformation de La Plaine, en redéfinissant sa vocation spécifique dans le Sud-Ouest du canton et la commune de Dardagny.

Une étude menée en 2001 par le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) a permis de mettre en lumière les contraintes et potentiels du site. Elle a fait l'objet d'une validation par la commune de Dardagny et les différents services concernés de l'Etat de Genève. L'étude a notamment mis en évidence les difficultés d'accessibilité du village pour les poids lourds, la vétusté des installations existantes de desserte marchandises, les contraintes environnementales qui pèsent sur ce périmètre, ainsi que la présence d'un complexe industriel important à l'est de La Plaine (usine Firmenich). Il a été estimé préférable de renoncer à l'affectation industrielle et de s'orienter vers la création d'une zone de renaturation et de délasserement accompagnée de l'extension modérée du village et cela conditionné par le déplacement de la route de Challex loin des rives du Rhône. Cette orientation générale du projet est considérée conforme au plan directeur cantonal. Elle permettra, par la transformation d'une friche industrielle, la création d'une aire de détente étendue, contribuant ainsi au renforcement du réseau des espaces verts et une extension relativement importante du village qui se justifie par la bonne accessibilité par le RER. Elle permettra également de mettre à l'abri de l'érosion la route de Challex.

Concept du projet

Le projet dans sa globalité comprend la construction d'un complexe immobilier de logements à l'ouest du village de La Plaine dans le prolongement des habitations existantes et d'un EMS. Il est prévu également

l'aménagement d'une zone de loisirs naturelle avec notamment la réalisation d'une île. Ces travaux nécessitent le déplacement d'un tronçon de la route de Challex qui longe actuellement le Rhône sur environ 600 mètres. Tous ces projets font partie du plan directeur de quartier (PDQ) N° 29436-519 et du plan localisé de quartier (PLQ) N° 29762-519.

Le PDQ 29436 intitulé « Le plan du Rhône – Dardagny – La Plaine » a été adopté par le Conseil municipal de Dardagny le 17 octobre 2007 et approuvé par le Conseil d'Etat le 9 janvier 2008. Ce plan directeur a mis en évidence l'importance du déplacement de la route, afin de permettre aux projets connexes d'avoir une chance de se réaliser. En 2009, une étude de faisabilité a été établie pour fixer le gabarit de la route et les principes d'aménagements en fonctions des différentes demandes faites par les partenaires du site, qui sont : les CFF, les promoteurs, la commune de Dardagny et le service de la renaturation des cours d'eau. En outre, le PLQ 29762 intitulé « Le Plan du Rhône » a été adopté par le Conseil d'Etat le 31 octobre 2012. Les différents projets de ce PLQ sont aujourd'hui autorisés et en force. Les travaux des constructions immobilières ont débuté fin 2014 et ceux de l'EMS au début 2015, ceci avec un objectif de les finaliser à l'été 2016. La réalisation des deux autres projets de ce PLQ, soit le déplacement de la route de Challex et la renaturation du site sont indispensables à la cohérence globale voulue dans le PLQ adopté avec pour résultats attendus :

- la création de logements et de structures d'accueil pour les personnes âgées;
- l'amélioration de la valeur écologique et paysagère du site;
- la mise à disposition d'un espace public de baignade et détente en milieu naturel et
- la construction d'une route non soumise à l'érosion et intégrant les besoins de mobilité douce.

Le projet routier, d'une longueur totale d'environ 825 mètres, a fait l'objet d'une requête en autorisation de construire qui est entrée en force le 20 septembre 2014 (DD 106'154). Il est divisé en deux tronçons, le premier d'une longueur de 400 mètres du côté est et le second d'une longueur de 425 mètres côté ouest. Le premier tronçon (est) est financé et réalisé par des promoteurs et la commune de Dardagny. Le second tronçon (ouest), objet du présent projet loi de crédit d'investissement, sera réalisé par la direction générale du génie civil (DGGC) du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA). La DGGC assurera en outre le contrôle et la qualité globale de l'ouvrage.

Le gabarit de la route aura une largeur de 6,50 mètres. Une grande partie de cette route passera en dessous du talus CFF de la voie ferroviaire Genève / La Plaine avant de se raccorder à la route existante, d'un côté à la sortie du village de La Plaine et de l'autre côté à la limite de la frontière nationale. L'aménagement de cette route comprend également, côté Jura, un trottoir de 1,5 mètre de largeur sur une longueur de 260 mètres et, côté Salève, une piste mixte piétons et cycles de 2,5 mètres de largeur sur la totalité de la longueur de la nouvelle route. Une plate-forme douanière équipée d'un éclairage public sera réalisée sur la nouvelle route, au niveau du bâtiment de l'ancienne douane. De plus, suite aux recommandations du centre de coordination pour la protection des amphibiens et des reptiles de Suisse, il sera intégré sous la chaussée au minimum deux passages à petite et moyenne faune.

La partie de la route actuelle démantelée sera transformée en un chemin faisant partie intégrante du projet de renaturation du site.

Planification des travaux

La durée des travaux est estimée à 12 mois et ceux-ci devraient débuter en janvier 2016. Ce planning est en cohérence avec les travaux prévus du tronçon est réalisés et financés par les promoteurs prévus pour le deuxième semestre 2015. La mise en œuvre du tronçon ouest dès janvier 2016 permettra une potentielle économie financière en terme d'installation de chantier et évitera une période transitoire avec deux routes en parallèle, soit le tronçon est pour l'accès aux logements et à l'EMS et l'actuelle route de Challex. De plus, les travaux prévus de renaturation ne peuvent être entrepris qu'après le déplacement complet de la route.

Estimation du coût de réalisation

L'estimation des coûts ci-dessous a été établie sur la base du devis estimatif du projet définitif. Ce coût a été réparti entre le tronçon est, d'une longueur de 400 mètres environ (soit ~ 48% de la longueur totale), financé par la commune de Dardagny et les promoteurs privés et le tronçon ouest, d'une longueur de 425 mètres environ (soit ~ 52% de la longueur totale), à la charge de l'Etat de Genève.

Ainsi, sur un coût total d'environ 6 200 000 F pour le déplacement de la route cantonale (prix février 2015, hors TVA, renchérissement, divers et imprévus et activation des charges salariales), 3 293 000 F sont à la charge de l'Etat de Genève.

	Coût d'investissement
Commune de Dardagny et promoteurs privés	2 870 370 F
Etat de Genève	3 293 000 F

Le coût d'investissement de cette mesure a été estimé à 3 293 000 F (hors TVA, renchérissement, divers et imprévus et activation des charges salariales) :

Désignation	Devis estimatif
Construction routière	2 780 000 F
Démolition de bâtiments	220 000 F
Plantations valeur compensatoire	43 000 F
Eclairage public (SIG)	100 000 F
Sous-total HT	3 143 000 F
Honoraires divers et frais de laboratoire	150 000 F
Total HT	3 293 000 F
TVA 8%	263 440 F
Sous-total TTC	3 556 440 F
Renchérissement	101 417 F
Divers et imprévus (~ 5%)	177 143 F
Activation des charges salariales	100 000 F
Total TTC	3 935 000 F

Calcul du renchérissement

Sur la base des différentes estimations effectuées entre 2015 et 2016 et d'une indexation de 2% par an prise en compte jusqu'à la fin des travaux (prévue à l'horizon 2018), le renchérissement est estimé à 101 417 F.

Financement

Les crédits nécessaires à la réalisation du déplacement de la route de Challex seront ouverts dès 2016 sous la rubrique N° 06110600.501000.

Charges de fonctionnement induites

Les coûts d'exploitation sont inchangés et les coûts d'entretien pourront être réduits avec le nouveau tracé de la route qui s'écarte des berges du Rhône (suppression des dégradations dues à la situation actuelle à fleur d'eau de la route). En conséquence aucune charge de fonctionnement supplémentaire liée au projet n'est prévue dans le présent crédit d'investissement.

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 financier (art. 30 RPF CB – D 1 05.04)*
- 2) *Planification des dépenses et recettes d'investissement du projet, le cas échéant (art. 31 RPF CB – D 1 05.04)*
- 3) *Planification des charges et revenus de fonctionnement du projet (art. 31 RPF CB – D 1 05.04)*



REPUBLIQUE ET
CANTON DE GENEVE

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 l'environnement, du transport et de l'agriculture (DETA).
- ♦ Objet : Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 3 935 000 F pour le déplacement d'un tronçon de la route de Challex (RC 86).
- ♦ Rubrique(s) budgétaire(s) concernée(s) : 06110600 501000
- ♦ Politique(s) publique(s) concernée(s) : J Mobilité
- ♦ Coût total du projet d'investissement :

Dépenses d'investissement	3.935
- Recettes d'investissement	0.000
= Investissements nets	3.935

- ♦ Coût total du fonctionnement lié :

Charges liées de fonctionnement	0
- Revenus liés de fonctionnement	0
= Impacts nets sur les résultats annuels	0

- ♦ Planification pluriannuelle de l'investissement :

(en mios de F)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Dépense brute	1.2	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9
Recette brute	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Invest. net	1.2	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9

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

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

FLX 1/2

1. PLANIFICATION DES DEPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT DU PROJET
Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 3 935 000 F route de Challex (RC 86)

Projet présenté par Le Département de l'Environnement, du Transport et de l'Agriculture
(montants annuels, en millions de F)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Dépenses d'investissement	1.2	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9
Recettes d'investissement	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Investissement net	1.2	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9
Génie civil	1.2	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9
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
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) :

01.07.2016 

Date et signature direction financière (utilisateur) :

2. PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DU PROJET

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 3 935 000 F route de Challex (RC-86)

Projet présenté par Le Département de l'Environnement, du Transport et de l'Agriculture
(montants annuels, en mios de F)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	dès 2023
TOTAL charges liées et induites	0.03	0.12	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
Charges en personnel [30]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
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	0.03	0.12	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
Intérêts [34]	0.03	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.03	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07
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
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	-0.03	-0.12	-0.15	-0.15	-0.15	-0.15	-0.15	-0.15
RESULTAT NET LIE	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET INDUIT	-0.03	-0.12	-0.15	-0.15	-0.15	-0.15	-0.15	-0.15

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) :

02.07.2018



Date et signature direction financière (utilisateur) :