

Date de dépôt : 30 novembre 2015

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 3 935 000 F pour le déplacement d'un tronçon de la route de Challex (RC 86)

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné ce projet de loi lors de ses séances des 6 et 13 octobre et du 10 novembre 2015 sous la présidence de M^{me} Bénédicte Montant. M. Sébastien Pasche a assuré le procès-verbal. M. Alan Rosset, responsable budget investissements, DF, a assisté à la séance.

Audition de MM. Luc Barthassat, conseiller d'Etat DETA, Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint, Thierry Michel, directeur général a.i. DGGC, Christian Gorce, directeur des ponts et chaussées DGGC, et Alexandre Wisard, chef du service de la renaturation des cours d'eau de la DGEau

M. Barthassat remercie la commission de les recevoir. Il va être succinct pour la présentation générale. Il s'agit d'un tronçon de route situé au bord du Rhône, étant souvent sujet à des inondations et comportant de grands coûts d'entretien. Le projet prévoit le déplacement de cette route et observe que le promoteur paye la moitié de ce déplacement. Comme il s'agit d'une nouvelle route, on ne peut pas la financer avec des crédits de fonctionnement, raison pour laquelle ils viennent aujourd'hui devant la commission avec ce crédit d'investissement.

M. Gorce indique qu'il s'agit d'un crédit d'investissement de 3 935 000 F pour le déplacement d'un tronçon de la route de Challex (RC 86), au SO du canton de Genève, sur la commune de Dardagny. Le périmètre s'étend de la frontière française aux premières constructions du village de La Plaine et du Rhône vers la voie CFF et le coteau. Il précise qu'il s'agit d'un ancien site de stockage de transfert de matériel et de carburant abandonné et partiellement démantelé. Il explique ensuite que la réflexion sur l'avenir de la zone industrielle du plan du Rhône a débuté en 2001, lors de la démolition des citernes de la Confédération. L'étude menée en 2001 a permis de mettre en lumière les contraintes et les potentiels du site et mis en évidence qu'il convenait de s'orienter vers la création d'une zone de renaturation accompagnée de l'extension modérée du village et, cela, conditionné par le déplacement de la route de Challex loin des rives du Rhône. Il observe par ailleurs que cette orientation générale du projet est considérée comme conforme au plan directeur cantonal. 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 PDQ porte sur la création d'une zone destinée à la construction de logements et de bâtiments d'activités, à la revitalisation des rives du Rhône et à la mise à disposition de zones de détente à même de soulager le site voisin très fréquenté de l'Allondon. Le PDQ 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 fonction des différentes demandes faites par les partenaires du site : les CFF, les promoteurs, la commune de Dardagny et le service de la renaturation des cours d'eau. En outre, on retrouve dans le PLQ 29762, adopté par le Conseil d'Etat le 31 octobre 2012, le déplacement de la route de Challex, le projet de renaturation et les projets immobiliers. Il explique que ces éléments ont ensuite été repris dans le PD de la commune de Dardagny, adopté par le Conseil d'Etat le 20 janvier 2013. L'ensemble comporte : un aspect social, avec la création d'un espace public de qualité avec zone de baignade, un espace de détente, des sentiers de promenades, la création de logements et de structures d'accueil pour les personnes âgées ; un aspect environnemental, avec l'aménagement de milieux naturels de haute qualité ; enfin, une meilleure sécurité pour les usagers, avec la construction d'une route qui ne sera plus soumise à l'érosion. Il relève finalement que le projet intègre aussi des éléments de mobilité douce.

M. Wisard explique qu'au départ, l'idée était de démonter complètement les murs, mais il souligne qu'en 2006, la berge s'est effondrée sur l'autre

rive, ce qui a occasionné 2 millions de travaux, raison pour laquelle il a été convenu de plutôt déplacer la route afin de la rendre plus sécurisée et ainsi dégager un espace très intéressant qui ne sera pas un espace exclusivement privatif. Il désire rendre hommage à M. Jean-Louis Mory, ancien maire de la commune de Dardagny aujourd'hui décédé, qui a négocié âprement le nombre de logements du projet. Les premiers locataires et propriétaires vont entrer sur le site en avril 2016, d'où l'urgence du dossier. Il explique qu'il s'agit en partie de terrains privés et que, dans le cadre de l'organisation foncière, qui a été longue et complexe, il y a un espace de loisirs, avec l'accueil du public, une petite buvette et des sanitaires. Une piscine naturelle est aussi prévue et rappelle que la première piscine accessible pour les habitants de la région se situe à Meyrin ou à Onex. Il indique ensuite que le projet prévoit donc une piscine naturelle avec une profondeur variable. Il ajoute que la seconde partie du projet est conformée du volet nature, en somme un étang connecté au Rhône, qui vise aussi à permettre à la faune piscicole de s'abriter. Il ajoute qu'un partenariat est prévu avec la commune, afin qu'elle prenne en charge le coût de la pergola, des sanitaires, ainsi que l'entretien de l'infrastructure. Par ailleurs, ils ont fait travailler un groupement de mandataires qui amènent différentes intelligences.

M. Wisard poursuit sa présentation et indique que le cheminement est légèrement décalé afin d'éviter d'avoir les mêmes problèmes que sur la route actuelle. Il indique que la nouvelle route est prolongée et que le crédit de réalisation est donc celui présenté aujourd'hui et qui est à la charge de l'Etat, étant entendu que l'autre moitié est prise en charge par les promoteurs et la commune de Dardagny. On voit que le projet est non seulement bénéfique pour les habitants de la région, mais aussi pour la faune locale. Le projet a un coût global de 3,5 millions et il y aura une participation des SIG via le comité de gestion du fonds écologique, prise sur leur budget de fonctionnement. Il rappelle que ce fonds est alimenté par les taxes que paient les SIG pour turbiner le Rhône et par des subventions de la Confédération ; il précise que le projet échappe donc complètement à l'impôt. Il explique qu'il étale le chantier sur trois ans afin de dépenser chaque année 1 million car il n'y a pas assez d'argent pour tout faire en une seule fois. Mais on risque de trouver des hydrocarbures en-dessous de la route et donc que des mesures particulières sont prévues dans le budget. Il indique enfin qu'il est important de se coordonner avec les promoteurs afin que l'ensemble du chantier de la route ait au moins démarré lorsque les nouveaux habitants entrent chez eux.

M. Gorce explique que la route contournera le site par le nord et échappera ainsi l'érosion le long du Rhône. Il indique qu'elle quitte aux alentours du village de La Plaine le tracé de la route existante pour passer vers le nord, longe

le talus et la voie CFF et arrive vers la plateforme douanière. Il précise que la route est équipée sur le premier tronçon d'un trottoir et d'une prolongation du trottoir existant et, sur la totalité du tronçon, de l'autre côté, d'un trottoir et d'une piste cyclable mixte. Il souligne par ailleurs que des passages pour la faune sont aussi prévus. Il ajoute que la route existante sera démantelée et servira de cheminement piétonnier. La partie Est est financée par les promoteurs et la commune de Dardagny et que la partie Ouest est celle qui fait donc l'objet de ce PL. Le coût total du projet est de 6,2 millions dont 3,3 millions à charge du canton ; l'ensemble du crédit TTC est de 3,9 millions.

Un commissaire (UDC) se demande, par rapport aux hydrocarbures, si des sondages sont prévus ou s'il y en a qui ont déjà été effectués. Par ailleurs, il se demande s'il est possible de trouver d'autres sources de pollution.

M. Gorce souligne qu'il y a eu une dépollution du site en 2005 et donc qu'il ne devrait plus y avoir de traces. Néanmoins, s'il y en avait, il explique que les frais de dépollution seraient alors à la charge de la société Carbura.

Le même député se demande comment ils vont fonctionner au niveau de la renaturation du site.

M. Wisard souligne que ce qui coûte le plus cher est de transporter les matériaux creusés. Il observe que des graviers seront vendus, que cela permettra d'obtenir une certaine économie sur le projet et que pour le limon, ils vont essayer d'en réutiliser une quantité maximale sur place afin de limiter au mieux les mouvements de camions. Par ailleurs, le projet est inscrit dans la planification des revitalisations demandées par Berne. Il souligne qu'il existe un accord-cadre pour les années 2016-2019 et ajoute que Berne donne déjà des acomptes chaque année. Il précise que beaucoup d'autres projets sont aussi en cours.

Un commissaire (Ve) se demande si la zone verte est entièrement en main publique et où se trouvent les problèmes éventuels de pollution.

M. Wisard lui répond par l'affirmative et lui indique que cela concerne tout le dessous de la route. Il s'agit d'environ 800 000 F pour la part gérée par Dardagny. Concernant la gestion de l'espace vert et de la piscine naturelle, l'idée est que cela fonctionne essentiellement par de l'auto-surveillance. L'ensemble du périmètre est de 4 hectares. Les ruissellements viennent depuis le coteau et il y a des résurgences qui alimentent le bassin en permanence. C'est le niveau du Rhône qui va déterminer le niveau du bassin. Il précise qu'il y aura des conditions idéales de baignade.

Un commissaire (PLR) observe que Dardagny a un budget de moins de 5 millions. Il considère donc que le fait de prendre en charge une partie du projet immobilier est quelque chose de relativement lourd pour la commune.

M. Gorce relève que la partie Est des travaux a déjà commencé. On a bien précisé à la commune que le projet se réaliserait sous réserve de l'acceptation du Grand Conseil.

Une commissaire (S) indique avoir un problème au niveau des places de parking. Elle observe qu'un tel projet attire forcément du monde et elle se demande donc où vont se parquer les visiteurs.

M. Wisard souligne que le P+R de la gare de La Plaine d'une centaine de places est situé à proximité et qu'il est vide le week-end.

Discussion et vote

Au terme de la présentation, un commissaire (UDC) indique que le groupe UDC pense que ce PL est un bon projet qui va permettre une réelle plus-value pour le Mandement et la Champagne. Il propose donc un vote ce soir.

Les Verts pensent aussi qu'il s'agit d'un projet excellent, modique et en plus à proximité de nouveaux logements. Il souligne par ailleurs que le projet anticipe des problèmes qui pourraient survenir sur la route située aux abords du Rhône. Les Verts soutiendront donc le projet et prônent un vote ce soir.

Le PS, le PLR et le PDC soutiendront le projet et désirent également voter tout de suite. Le MCG se rallie aux propos évoqués et va voter en faveur de ce PL.

La Présidente soumet au vote le PL11690 :

Entrée en matière : pas d'opposition, adopté

Titre et préambule : pas d'opposition, adopté

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

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

Art. 3 Amortissement : pas d'opposition, adopté

Art. 4 Utilité publique : pas d'opposition, adopté

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

La Présidente soumet au vote le PL 11690 :

Le PL 11690 est adopté à l'unanimité.

Suite à ces débats, la commission vous demande donc, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.

**Projet de loi
(11690)****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	<u>100 000 F</u>
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)	<u>3 935 000 F</u>
Total	3 935 000 F

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.