

*Projet présenté par le Conseil d'Etat*

*Date de dépôt: 30 août 2002*

*Messagerie*

## **Projet de loi**

**ouvrant un crédit d'investissement de 9 692 877 F pour la construction de la halte ferroviaire de Sécheron-Nations dont à déduire la participation des CFF de 350 000 F**

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

### **Art. 1 Crédit d'investissement**

<sup>1</sup> Un crédit de 9 692 877 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la construction de la halte ferroviaire de Sécheron-Nations.

<sup>2</sup> Il se décompose de la manière suivante :

Construction et aménagements	7 377 000 F
Honoraires	880 000 F
TVA	627 532 F
Attribution au fond cantonal d'art contemporain	85 345 F
Renchérissement	456 000 F
Divers et imprévus	<u>267 000 F</u>
Total	9 692 877 F

### **Art. 2 Budget d'investissement**

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2003, sous la rubrique 540200.503.34.

**Art. 3 Participation CFF**

Une participation des CFF est prévue. Elle sera comptabilisée sous la rubrique 540200.660.34 et se décomposera comme suit :

Montant retenu pour la participation	9 692 877 F
Participation	<u>350 000 F</u>
Financement à la charge de l'Etat	9 342 877 F

**Art. 4 Financement et couverture des charges financières**

Le financement de ce crédit (déduction faite de la participation des CFF) est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissements «nets-nets» fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

**Art. 5 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. 6 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 de Genève, du 7 octobre 1993.

Certifié conforme

Le chancelier d'Etat : Robert Hensler

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **1. Préambule**

En décembre 2004, la 3<sup>e</sup> voie ferroviaire Coppet-Genève sera mise en service. Elle permettra d'améliorer de manière significative l'offre en transport collectif régional.

L'offre actuelle est de 19 trains aller / retour par jour avec une fréquence à l'heure.

Elle pourra passer à la demi-heure aux heures de pointe, mais cette fréquence n'est pas encore complètement arrêtée aujourd'hui (4, 6, 8 trains supplémentaires par jour dès 2004).

En fonction des discussions entre le canton et les CFF, cette offre pourrait être étendue à la demi-heure toute la journée.

Il faut aussi tabler sur l'introduction d'un nouveau matériel roulant avec de meilleures capacités.

Il s'agit de tirer le meilleur parti possible de ces nouveaux services dans le cadre du développement des transports publics.

Cela passe par des haltes attractives, aisément accessibles, qui permettent l'interconnexion (interfaces) avec les autres moyens de transports, en particulier, pour Genève, avec les transports publics d'agglomération.

Il s'agit aussi d'encourager les usagers à utiliser ces modes de déplacement en vue de favoriser le transfert modal.

Le quartier de Sécheron est en pleine mutation. A terme, il pourrait abriter à proximité de l'infrastructure ferroviaire de la 3<sup>e</sup> voie quelque 10 000 emplois.

C'est pourquoi, le canton de Genève a demandé aux CFF de créer une halte à Sécheron et une réservation a été effectuée entre l'axe de la 3<sup>e</sup> voie et les voies de garage du centre de maintenance de Cornavin (voir le plan de situation en annexe 1).

Cette halte sera contiguë au siège de l'Organisation météorologique mondiale (OMM), proche de ceux de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), du Haut commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) et

de l'Office des Nations Unies à Genève. Elle sera en outre à même de desservir le futur siège mondial d'une importante firme pharmaceutique.

La future Maison de la paix et le collègue Sismondi reconstruit ne seront pas très éloignés.

Un système de passerelles pour piétons par-dessus les voies ferroviaires, que la Ville de Genève entend réaliser, rendra aisés les déplacements entre la halte et ces différents pôles d'activités et d'équipements. Le projet de halte tient compte de ces compléments.

N'oublions pas non plus la proximité du jardin botanique et de l'ensemble prestigieux des parcs de la rive droite.

Les CFF réalisent des haltes ferroviaires types, quelle que soit leur localisation, à savoir un quai et l'équipement indispensable.

La halte de Sécheron-Nations devra quant à elle participer à la requalification du quartier de Sécheron et desservir un secteur important pour une bonne part de la rive droite.

Mis à part son rôle local, la halte jouera aussi un rôle pour les déplacements à plus longue distance.

C'est ainsi que, la future ligne 28 des TPG, inscrite au plan directeur 2003-2006, desservant en particulier le secteur central des organisations internationales et, par exemple, le futur nouveau campus de l'Ecole internationale du Grand-Saconnex, permettra des rabattements intéressants sur la halte ferroviaire.

Les raisons évoquées ont amené le Conseil d'Etat à faire étudier un projet de qualité afin que la halte ferroviaire :

- assure son rôle d'interface pour les usagers des transports publics (CFF et TPG), les deux-roues et les piétons;
- participe, grâce à son concept architectural, à une opération d'urbanisme d'envergure.

A ces titres, la halte pourrait plutôt être qualifiée de gare.

Concrètement, pour la procédure, le dossier d'approbation des plans (PAP) sera déposé par les CFF, dans les meilleurs délais, à l'Office fédéral des transports (OFT), conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer.

Compte tenu de l'urgence et de la nécessité de déposer un dossier conjoint CFF - Etat de Genève, le projet en vue de la procédure PAP a été établi dans le cadre des études visant au développement du réseau des transports publics (Transports collectifs 2005).

Vu le caractère exceptionnel du projet et de la répartition financière, la maîtrise d'ouvrage sera assurée par l'Etat de Genève.

Enfin, le projet dépassant le cadre des aménagements usuels selon les standards CFF, ces derniers, par convention du 28 mars 2002 avec l'Etat de Genève, participent à concurrence de 20% des coûts de l'ouvrage, au maximum 350 000 F.

## 2. Description du projet

Implanter une halte entre deux faisceaux de voies ferroviaires implique de tenir compte de contraintes importantes.

Il y a surtout deux aspects :

- La sécurité à assurer en cas d'un éventuel déraillement. Jusqu'à 120 km/heure, le quai prévu à une hauteur de 55 cm au-dessus du rail fait office de guide du convoi. Pour cette halte, les exigences des CFF demandent de tenir compte d'une vitesse de 125 km/heure et imposent par conséquent de positionner des structures porteuses en élévation au-dessus du quai à un minimum de 4,00 mètres de l'axe de la voie.
- Les lignes électriques de contact qui sont fixées à des portiques dont certains appelés «jougs» sont équipés de dispositifs complexes servant à maintenir les lignes tendues.

La coupe en annexe 2 permet de comprendre le concept de la halte qui tient compte de ces contraintes.

Au niveau inférieur le quai équipé selon les standards CFF (billetterie et signalétique) est situé à moins 6,40 mètres par rapport à l'avenue de la Paix. Au-dessus est réalisée une «coque», sorte de rue piétonne suspendue, qui joue plusieurs rôles :

- Elle protège des intempéries les usagers de la halte au niveau du quai.
- Son plancher étant situé au niveau de l'avenue de la Paix, elle permet aux piétons, en particulier ceux provenant des arrêts TPG, de gagner confortablement les liaisons verticales avec le quai.
- Elle accueille aussi les deux-roues non motorisés et leurs zones de stationnement.

Côté avenue de la Paix, rampes et ascenseur complètent la communication entre les niveaux.

Comme dit, le concept de la halte est coordonné avec les projets liés, en particulier les passerelles pour piétons que la Ville de Genève entend réaliser

en direction du futur quartier de Sécheron réaménagé par-dessus les voies de garages du centre de maintenance CFF, en direction du secteur de Rigot par-dessus la 3<sup>e</sup> voie et les voies ferroviaires de grande circulation et en direction de l'arrêt du tram 13 sur l'avenue de France.

Les caractéristiques de l'ouvrage et les coûts détaillés sont donnés en annexes.

### **3. Conclusion**

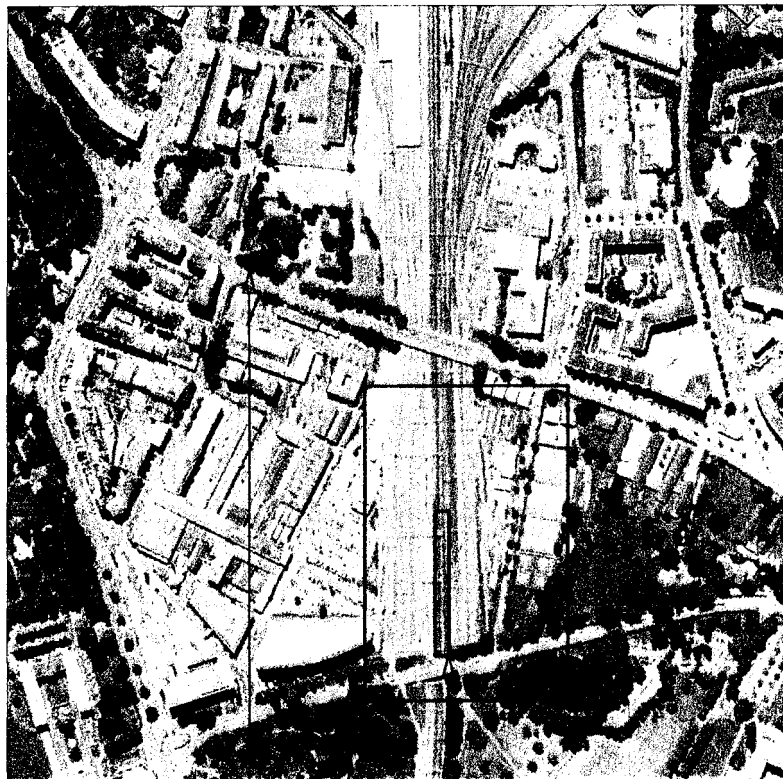
Avec ce projet, le Conseil d'Etat est certain que la halte-gare ferroviaire Sécheron-Nations jouera pleinement son rôle d'interface de transports publics, d'abord avec la mise en service de la 3<sup>e</sup> voie, puis dans le cadre du RER avec la réalisation de CEVA.

Nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi qui permettra la construction d'une halte ferroviaire de qualité à Sécheron.

- Annexes :*
- 1. Plan de situation*
  - 2. Coupe transversale*
  - 3. Caractéristiques de l'ouvrage*
  - 4. Coûts détaillés de l'ouvrage*
  - 5. Evaluation de la dépense nouvelle et de la couverture financière*
  - 6. Evaluation des charges financières moyennes*
  - 7. Calcul du renchérissement*
  - 8. Préavis technique*

## ANNEXE 1

HALTE FER SECHERON - NATION

**Plan de situation**

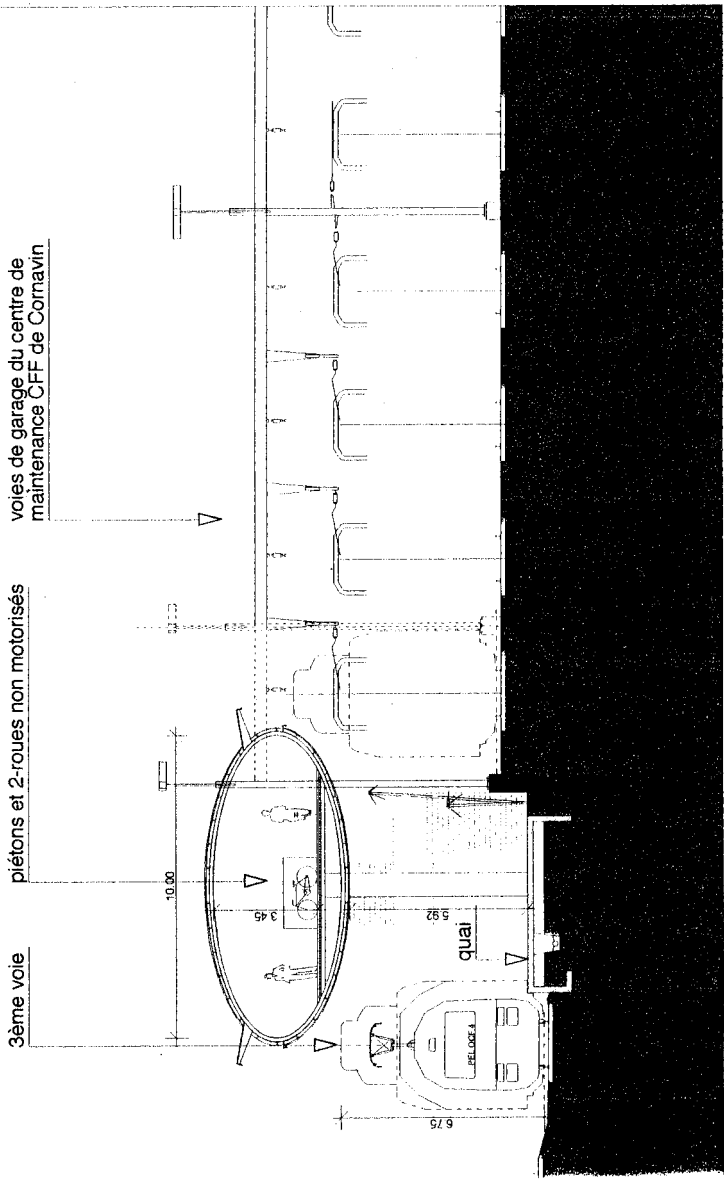
Avenue de France

Avenue de la Paix

Plan de situation de la halte  
ferroviaire Secheron-Nations

HAUTE RESSERCHÉRON - NATION

Coupe transversale ( 1:200 )





## ANNEXE 3

**Caractéristiques de l'ouvrage**

- Longueur du quai : env. 210 mètres
- Longueur totale de l'ouvrage de couverture : 150 mètres
- 1 module de tête
- 27 modules répétitifs
- Largeur de l'ouvrage : 10.5 mètres
- Hauteur de l'ouvrage : 10.5 mètres
  
- Structure verticale : métallique
- Structure horizontale : métallique
- Couverture : métal et polycarbonate
  
- Surface du tablier : 1'250 m<sup>2</sup>
- Surface des rampes d'accès : 225 m<sup>2</sup>
- Surface du quai : 1'300 m<sup>2</sup>
  
- Cube SIA du quai : 5'720 m<sup>3</sup>
- Cube SIA de la couverture : 8'530 m<sup>3</sup>
- Cube SIA total : 14'250 m<sup>3</sup>

## ANNEXE 4

**Coûts détaillés de l'ouvrage**

Le coût de l'ouvrage proposé par le présent projet de loi se décompose de la manière suivante :

1.	<b><u>Halte de base</u></b> (quai)	<b>2'065'250 F</b>
	dont : Construction	1'027'625 F
	Accès, rampes	697'625 F
	Equipements CFF	340'000 F
2.	<b><u>Compléments</u></b> (couverture)	<b>5'311'750 F</b>
	dont : Construction	4'410'950 F
	Modifications des installations CFF	250'000 F
	Mesures de sécurité	590'000 F
	Plantations	60'800 F
	<b>Total travaux</b>	<b>7'377'000 F</b>
3.	<u>Honoraires</u>	880'000 F
	<b>Total HT</b>	<b>8'257'000 F</b>
	<b>TVA 7.6 %</b>	<b>627'532 F</b>
	<b>Total avant attribution au fonds cantonal d'art contemporain</b>	<b>8'884'532 F</b>
4.	<u>Fonds cantonal d'art contemporain</u>	85'345 F
5.	<u>Renchérissement</u> (estimation selon détail annexe 7)	456'000 F
6.	<u>Divers et imprévus</u> (3 % sur CFC 1 à 3, y compris TVA)	267'000 F
	<b>Total</b>	<b>9'692'877 F</b>
	Part Etat de Genève	9'342'877 F
	Part CFF	350'000 F

## ANNEXE 5

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05)  
 Dépense nouvelle et couverture financière d'un projet d'investissement  
**RÉCAPITULATIF DE L'ÉVALUATION DE LA DÉPENSE NOUVELLE  
 ET DE LA COUVERTURE FINANCIÈRE**

**Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement pour la construction de la halte  
 ferroviaire de Sécheron - Nations**

**I. Revenus annuels moyens**

Recettes propres (augmentation ou création de nouvelles recettes)	<u>0</u>
Economies prévues (réduction ou suppression de dépenses existantes)	<u>0</u>
<b>TOTAL des revenus</b>	<b><u>0</u></b>

**II. Charges annuelles moyennes**

Total général des charges financières moyennes (report tableau)	<u>385'394</u>
Charges en personnel (postes supplémentaires)	<u>0</u>
Dépenses générales	
Coûts induits découlant des postes de travail supplémentaires (mobilier, matériel, locaux, énergie, etc.)	<u>0</u>
Coûts induits découlant des nouveaux bâtiments et ouvrages (conciergerie, entretien, énergie, etc.)	<u>0</u>
Autres charges (préciser la nature : _____)	<u>0</u>
Octroi de subvention ou de prestations (subvention accordée à des tiers, prestation en nature)	<u>0</u>
<b>TOTAL des charges</b>	<b><u>385'394</u></b>

**III. Couverture du projet**

(Total des charges - total des revenus)

Excédent de couverture	<input type="text"/>
Insuffisance de couverture	<input type="text" value="385'394"/>

**IV. Taux de couverture en pourcent**

(Revenus / charges)

Pourcentage	<input type="text"/>
-------------	----------------------

**V. Remarques**

Date : 16.8.06

*RZ*

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05)  
Dépense nouvelle et couverture financière d'un projet d'investissement

### EVALUATION DES CHARGES FINANCIÈRES MOYENNES (amortissement et intérêts)

#### Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement pour la construction de la halte ferroviaire de Sécheron - Nations

Catégories d'investissement	TOTAL							
	Etude non suivie de réalisation	Informatique (matériel bureautique et logiciels)	Véhicule, machine et matériel (selon liste)	Mobilier, infrastructure informatique lourde	Camion, véhicule spécial, installation fixe (selon liste)	Intaliation fixe (selon liste)	Infrastructure spécifique et installation fixe (selon liste)	Bâtiment et génie civil
	y compris études y relatives	y compris études y relatives	y compris études y relatives	y compris études y relatives	y compris études y relatives	y compris études y relatives	y compris études y relatives	y compris études y relatives
Durée d'utilisation moyenne	1	4	5	8	10	20	30	50
Taux d'amortissement sur le crédit	100.0%	25.0%	20.0%	12.5%	10.0%	5.0%	3.3%	2.0%

#### I. Dépense nouvelle d'investissement

Crédit brut proposé - recettes d'investissement	9'692'877	9'692'877
Crédit net proposé	350'000	350'000
	0	9'342'877

#### II. Charges financières annuelles moyennes

Amortissement linéaire	0	0	0	0	0	0	0	186'858
Intérêts passifs moyens	0	0	0	0	0	0	0	198'536
Total des charges financières	0	0	0	0	0	0	0	385'394

#### III. Remarques

Date : 16. 8. 02

Signature du responsable financier :



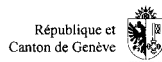
## ANNEXE 7

Calcul du renchérissement

1.	Planning des travaux	
	date du devis principal :	juin 2002
	début des travaux :	septembre 2003
	fin des travaux :	décembre 2004
2.	Base de calcul de l'indexation	
	indexation admise :	3 %
	date du devis général jusqu'au début des travaux :	100 %
	début des travaux jusqu'à leur achèvement :	1/3
3.	Calcul du renchérissement (y compris TVA)	
	montant des travaux et honoraires pris en considération	
	travaux et honoraires	8'257'000 F
	TVA	627'532 F
	Total	8'884'532 F
	Indexation depuis le devis jusqu'au début des travaux	
	durée :	15 mois
	$8'884'000 \text{ F} \times 3 \% \times 15/12$	333'170 F
	Indexation du début à l'achèvement des travaux	
	durée :	16 mois
	$(8'884'000 \text{ F} + 333'150 \text{ F}) \times 3 \% \times 1/3 \times 16/12$	122'903 F
	Total renchérissement	456'073 F
	arrondi à	456'000 F



Département des finances  
Cellule d'expertise financière



République et  
Canton de Genève

## PREAVIS TECHNIQUE

- fonctionnement     boucllement  
 investissement     Autre

Grands travaux - n° 54.02.00.503.34

### 1. Objet

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 9 692 877 F pour la construction de la halte ferroviaire de Sécheron-Nations dont à déduire la participation des CFF de 350 000 F.

### 2. Evaluation

Le coût moyen annuel du projet se décompose comme suit :

Revenus propres	-
Economies prévues	-
<b>Total revenus</b>	-
Charges financières annuelles moyennes	385'394
Charges en personnel	-
Dépenses générales	-
Octroi de subvention ou prestations	-
<b>Total charges</b>	385'394

### 3. Financement

Une participation des CFF de 350 000 F est prévue et sera comptabilisée sous la rubrique 54.02.00.660.34.

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2003.

Ce projet de loi devra entrer dans le cadre du volume d'investissements "nets-nets" admis par le Conseil d'Etat pour 2003.

Eve Vaissade

Marc Gioria

Genève, le 23 juillet 2002

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL et l'exposé des motifs datés du 16 juillet 2002. La Cellule d'expertise financière n'est plus engagée en cas de modifications ultérieures à la date du préavis technique.

Pris connaissance le : 23 juillet 2002

Signature du responsable financier :