

Date de dépôt : 12 janvier 2015

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 11 989 000 F pour l'aménagement des infrastructures de mobilité nécessaires au développement du quartier de l'Etang et un crédit au titre de subvention d'investissement de 4 310 000 F versés aux CFF destiné à la reconstruction et la conservation du pont CFF franchissant le Chemin Philibert-de-Sauvage à Vernier

Rapport de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 1^{er} et 15 décembre 2015 sous la présidence de M^{me} Bénédicte Montant pour étudier ce projet de loi renvoyé à la Commission des travaux le 19 février 2015 par le Grand Conseil. Que M. Sébastien Pasche, qui a assuré la rédaction du procès-verbal de la séance du 1^{er} décembre 2015, et M. Stefano Gorgone, celle du 15 décembre 2015, soient remerciés pour leur précieuse collaboration.

Quelques éléments de rappel

Rappelons, comme le souligne l'*Exposé des motifs* du PL 11758, que le futur quartier de l'Etang « est enclavé en ce qui concerne son accessibilité routière et ne présente que deux points d'accès : un au nord par le débouché du chemin de l'Etang sur la route de Meyrin et un au sud par le débouché du chemin Philibert-de-Sauvage sur la route de Vernier. Il est évident que les impacts du projet du point de vue de la mobilité ne se limiteront pas au strict périmètre du PLQ tel que défini ci-dessus, raison pour laquelle un périmètre élargi a été fixé qui englobe la route de Meyrin entre le quartier de Blandonnet et celui des Avanchets, et la route de Vernier entre le pont de l'Ecu et la route

de Pré-Bois. » Le trafic automobile futur, généré par ce quartier en devenir, viendra charger ces deux points d'accès déjà sollicités aujourd'hui. Différentes mesures ont été étudiées et sont présentées dans le présent projet de loi pour répondre à la problématique de la mobilité de ce quartier ; c'est ainsi qu'un certain nombre d'équipements de mobilité devra être créé ou amélioré. Citons :

- l'élargissement du pont CFF Philibert-de-Sauvage et mise en conformité de son gabarit en hauteur pour le passage des bus TPG;
- la modification de trois carrefours sur les routes cantonales de Meyrin et de Vernier dont la capacité sera augmentée pour permettre une bonne progression des transports collectifs et une bonne gestion du trafic individuel motorisé ;
- les équipements de signalisation lumineuse des trois carrefours à feux situés à l'intérieur du quartier sur le chemin de l'Etang ;

comme autant de solutions dont les demandes de crédit sont développées dans le projet de loi 11758 pour permettre leur concrétisation.

Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat en charge du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint au DETA, M. Thierry Messenger, directeur de la direction régionale Lac-Rhône de la direction générale des transports (DGT) du DETA, M. José Angel Gonzalez, chef de projet, direction régionale Lac-Rhône de la DGT, et M. Emmanuel Chaze, chef de projet, direction du développement urbain - région rive droite de l'office de l'urbanisme du Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), en présence de M. Alan Rosset, responsable budget des investissements, Département des finances

M. Barthassat rappelle que le projet de requalification urbaine du quartier de l'Etang prévoit la réalisation de 1000 logements, la création de 2500 emplois et la construction d'une école. Ce qui n'est évidemment pas sans impacts sur la mobilité dans cette partie du canton. Le présent projet de loi (PL) vise surtout à financer la part d'investissement à la charge du canton.

M. Chaze indique que le quartier de l'Etang s'étend sur la commune de Vernier, avec un petit morceau marginal sur la commune de Meyrin. Il souligne que le site est bordé notamment par les voies CFF, Blandonnet et les dépôts pétroliers situés sur la route de Vernier. Le plan localisé de quartier (PLQ) précise les accroches sur la route de Meyrin et sur la route de Vernier pour garantir l'accessibilité au futur quartier de l'Etang. Ce dernier est divisé en plusieurs îlots ; le plus vaste se situe le long de l'autoroute et de la route de

Meyrin et accueil du commerce, de l'hôtelier et une résidence étudiante, ainsi qu'une programmation médicale. Le long des voies CFF et des dépôts pétroliers, l'on se trouve dans une zone de risque accidents majeurs, raison pour laquelle un ensemble de bâtiments-écran voués aux activités sans nuisances protège le cœur du quartier destiné principalement au logement, ainsi qu'à une école. Enfin, un dernier bâtiment est dédié à des bureaux, notamment pour l'administration de la commune de Vernier.

Par ailleurs, M. Chaze souligne qu'il s'agit d'un projet de 248'000 m² de SBP, comprenant 2500 habitants répartis en un millier de logements et 2500 emplois. Cet ensemble est irrigué par trois poches de parking ; il n'y a donc pas systématiquement des parkings sous chaque bâtiment pour éviter une trop forte affluence de trafic au sein du quartier. Le trafic a pu être réduit au maximum pour arriver à 7000 véhicules / jour.

INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ NECESSAIRES

1. Adaptation des carrefours Meyrin/Etang et bretelle autoroute
2. Adaptation du carrefour autoroute/Vernier
3. Adaptation du carrefour Vernier/Sauvage
4. Signalisation lumineuse des 3 carrefours sur les chemins de l'Etang et Ph-de-Sauvage
5. Réfection et agrandissement du pont CFF Ph-de-Sauvage
6. Ligne TPG desservant le quartier (Axe fort tangentiel)
7. Passerelle modes doux franchissant l'autoroute et les voies CFF
8. Cheminement mode-doux vers la gare de Vernier



M. Gonzalez précise quant à lui que la mobilité a été organisée de manière à gérer 21'000 déplacements par jour, tout mode de transports confondu, et à donner la priorité aux transports en commun et aux modes doux. Les hypothèses quant à la répartition modale pour ce quartier tablent sur une part de la voiture individuelle en-dessous de la moyenne cantonale et une part plus importante pour les vélos et la marche à pied. Le trafic motorisé est donc estimé à environ 7000 véhicules/jour supplémentaires à gérer sur le réseau, mais aussi à 4000 déplacements en transports publics, 1200 déplacements à vélo et

8000 déplacements à pied. Le système de mobilité a ainsi été organisé à travers plusieurs aménagements décrits dans le PL, lequel prévoit un crédit d'investissement de F 12 mio et un crédit au titre de subvention à hauteur de F 4 mio versé au CFF pour la construction et la conservation du pont CFF. La partie dont le canton doit se charger concerne l'adaptation du carrefour de Meyrin/Etang et la bretelle d'autoroute (1), l'adaptation du carrefour autoroute/Vernier (2), l'adaptation du carrefour Vernier/Philibert-De-Sauvage (3), la signalisation lumineuse pour ces 3 carrefours à l'intérieur du quartier lui-même (4) et enfin, la réfection et l'élargissement du pont CFF (5). Le carrefour 1 comprend une nouvelle traversée piétonnière indispensable, une nouvelle présélection sur la route de Meyrin pour rentrer dans le quartier par le chemin de l'Etang, des aménagements cyclables dans les deux sens, ainsi qu'un élargissement du chemin de l'Etang pour une voie de bus en sortie de quartier. Cette partie est estimée à environ F 5'141'000, mais avec un fort financement de l'OFROU et de la commune, en ce qui concerne le chemin de l'Etang. Le carrefour 2 quant à lui va comprendre une nouvelle présélection pour tourner à droite vers l'autoroute qui sera aussi utilisée pour les bus qui iront tout droit, ainsi qu'une bande cyclable pour aller en direction de Vernier. Il est prévu, dans le futur, d'aménager une autre voie cyclable qui relierait le quartier sous les voies CFF. Cet investissement est estimé à F 2'257'000, avec aussi une part de subventionnement fédéral. Concernant le troisième carrefour, il est prévu d'aménager une voie de bus venant de la Ville de Genève, une bande de mobilité douce pour rentrer dans le quartier, une autre pour en sortir, ainsi qu'une voie de bus pour sortir du quartier en direction de Châtelaine. Le montant de ces travaux est de F 3'253'000 et le site concerné est en partie sur un territoire du ressort cantonal et en partie sur celui de la commune.

M. Gonzalez explique qu'en ce qui concerne les carrefours à feux sur le chemin de l'Etang, des éléments de signalisation sont prévus ; il précise que le parking de l'îlot A bordant l'autoroute est celui qui va générer le plus de trafic, d'où la nécessité de ces feux de signalisation. De l'autre côté, venant de la route de Meyrin, un deuxième carrefour sera coordonné de manière à assurer une fluidité du trafic et éviter ainsi la formation de bouchons. Le reste de l'aménagement, au niveau du génie civil, est à la charge de la commune. Enfin, le carrefour situé sur le chemin Philibert-De-Sauvage servira aussi d'accès à la station-service et au garage AMAG. Le montant de ces travaux à la charge du canton est estimé à environ F 446'000. Concernant le pont CFF Philibert-De-Sauvage, M. Gonzalez mentionne que ce dernier devait être de toute manière reconstruit par les CFF et l'Etat en a donc profité pour l'adapter aux besoins du futur quartier. Il sera ainsi élargi à 13,50 m, afin de permettre des voies de bus, des trottoirs et des pistes cyclables, et son gabarit rehaussé à 4,50 m, afin

de permettre le passage des bus et éventuellement, à l'avenir, celui des trolleybus. Le coût total de l'ouvrage est de F 12'251'000, dont F 4'310'000 à la charge du canton. En ce qui concerne les transports publics, il s'agira de la ligne TOSA qui aura deux arrêts dans le quartier. Le chemin du Ruisseau sera quant à lui réaménagé pour accueillir le projet de vitrine économique planifié le long de l'autoroute et desservi par la ligne TOSA. D'autres infrastructures ne sont pas à la charge du canton ; il s'agit de la réfection complète des chemins de l'Etang et Philibert-De-Sauvage, la ligne TOSA, la passerelle mobilité douce qui va relier le quartier à la gare de Vernier, en franchissant l'autoroute et les voies de CFF et enfin, un aménagement permettant de relier l'arrêt Avanchets du tram 14.

M. Chaze souligne que les études ont commencé il y a 4 ans et que, depuis deux ans, les départements travaillent sur le projet et sur la répartition des coûts. Lorsque le PLQ a été adopté par le Conseil d'Etat le 28 octobre 2015, le Conseil d'Etat a également adopté une convention de financement qui assure le financement des F 115 mio nécessaires. La participation du canton est de F 16 mio ; elle reste donc faible par rapport au montant total. Ainsi, on peut citer par exemple le chemin de l'Etang à l'intérieur du quartier, où le canton ne finance que la signalisation lumineuse, le reste étant financé par la commune et par le promoteur. Les espaces verts sont eux entièrement financés par la commune et tout un ensemble d'espaces privés à usage public, financé par le privé. La passerelle de mobilité douce est, elle, financée par la commune et par le privé, et la Confédération sera sollicitée dans le cadre du projet d'agglomération. Le privé finance en grande partie le projet par des fonds propres ou alors par la taxe d'équipement, reversée à la commune de Vernier, laquelle est aussi mise à contribution à hauteur de F 6,2 mio, sans compter tous les équipements publics. Enfin, les CFF paient leur part pour la réfection du pont et le financement du canton se concentre sur les équipements majeurs permettant l'accès au quartier.

M. Gonzalez précise que les travaux doivent pouvoir commencer rapidement au niveau des aménagements du nouveau chemin de l'Etang et au chemin Philibert-De-Sauvage. Pour les CFF, la réfection du pont devrait démarrer rapidement, c'est-à-dire en 2017 ou 2018. Par la suite, viendraient alors les éléments des réseaux cantonal et autoroutier. Enfin, la passerelle mode doux devrait quant à elle être opérationnelle pour l'arrivée des habitants, prévue en 2020.

Questions des député-e-s

Un député du groupe des Verts se demande pourquoi la subvention fédérale ne figure pas dans le montant total. M. Rosset précise qu'une partie de la subvention fédérale est versée par la Confédération et qu'elle est uniquement prise par rapport aux coûts de construction prévus. En ce qui concerne la construction globale de la passerelle, dont le coût total est prévu à hauteur de F 12 mio, la part du canton est évaluée à F 4,3 mio et à ce titre, un nouveau chapitre a été créé pour la subvention accordée à la Confédération. Une subvention est versée par l'OFROU au titre de la construction et de la mobilité du quartier de l'Etang à hauteur de F 3,5 mio. Une seconde partie comprend la subvention accordée aux CFF. Ce même député ne comprend pas pourquoi cela ne figure pas dans le montant total. M. Rosset observe que cela figure en fait indirectement dans ce montant puisqu'il s'agit de travaux réalisés.

M. Ferey ajoute que le département est là pour demander une autorisation de dépense et souligne que la Confédération versera la subvention une fois que les travaux seront effectués. Il ne peut être dépensé moins puisque cet argent viendra en recette. Ce même député du groupe des Verts considère que cela est le cas pour tous les autres PL où il y a une subvention fédérale. M. Rosset précise que cette pratique a toujours eu lieu pour les autres projets. Il indique que l'on a toujours eu le coût des travaux sans la subvention dans un premier article et qu'à partir du moment où l'on perçoit une subvention fédérale, l'on a alors le montant au prorata des travaux payés. Ce même député comprend que les travaux coûtent donc F 11,9 mio. Ce que confirme M. Rosset.

Ce même député du groupe des Verts relève encore que l'exposé des motifs parle de 6 carrefours, alors que seuls 3 d'entre eux ont été présentés. M. Ferey précise que seuls 3 carrefours seront construits, mais que six carrefours sont concernés par des infrastructures, dont de signalisation lumineuse. M. Rosset ajoute que le crédit est réparti en deux : la construction de l'aménagement sur le quartier de l'Etang et une seconde concernant la réfection d'un pont. Le coût total des F 12,2 mio pour le pont ne concerne pas l'Etat et n'apparaît donc pas dans ce PL, raison pour laquelle ne sont mentionnés que les F 4,3 millions au niveau de la subvention.

A ce même député qui se demande encore comment l'on est arrivé à ce montant, M. Ferey indique que les CFF ont estimé les coûts des travaux de la réfection du pont à environ F 5 mio. Le département a profité de l'opportunité pour élargir l'ouvrage à 13,50 m et le canton a donc négocié avec les CFF pour qu'ils rentrent en matière, ainsi qu'avec la commune, même si elle finance des aménagements ailleurs. Il est donc possible de faire un axe de ceinture structurant pour les transports publics ; le canton doit participer à ces travaux pour qu'il y ait des transports publics performants dans ce secteur.

Un député UDC observe quant à lui que, pour la signalisation lumineuse, l'on parle de F 3,354 mio. Il relève que M. Ferey a parlé de F 1,338 mio pour 3 carrefours ; il en déduit qu'il faut encore compter F 2 mio pour les 3 carrefours qui restent. M. Ferey indique que l'on ne fait pas de génie civil pour les trois carrefours non cantonaux. Les F 3,354 mio correspondent à l'ensemble de la signalisation lumineuse, sur les trois carrefours cantonaux, mais comme sur Philibert-De-Sauvage/Etang. Ce même député estime qu'il s'agit de la même problématique que pour les Communaux d'Ambilly. Ce que confirme M. Ferey.

Ce même député UDC désire connaître la participation de la Confédération pour la réfection du pont. M. Ferey indique que les CFF auraient participé de toute façon à hauteur de F 5 mio s'il n'y avait pas eu d'élargissement de la route et souligne que cela ne change rien. Ce député indique encore qu'en ce qui concerne tous les véhicules motorisés, il apparaît que l'on arrive à un taux de moins de 50% ; il considère que ces estimations sont utopiques et en-dessous de la réalité. M. Ferey souligne qu'il est prévu d'améliorer tout ce qui relève des cheminements piétons et de faire passer un transport en commun au milieu du quartier, pour aller notamment vers l'aéroport. Le projet a été pensé pour créer une offre en termes de mobilité douce et de transports en commun afin de passer à une part un peu inférieure des véhicules motorisés, compensée par les offres de mobilité douce. Les aménagements proposés dans ce PL sont surtout destinés aux véhicules motorisés. Ce député UDC considère qu'il y a souvent deux véhicules dans chaque ménage et estime que le scénario est donc trop optimiste. Par ailleurs, il désire savoir si des murs anti-bruit sont prévus. M. Chaze indique qu'il y a différentes contraintes liées à l'ordonnance pour la protection contre les risques majeurs (OPAM) : le transport de matières dangereuses par voies CFF et la présence des dépôts pétroliers. La première mesure a consisté en la suppression des logements initialement prévus le long des voies CFF. Concernant les bâtiments situés sur la route de Meyrin qui est un axe de transport de matières dangereuses, il a été préconisé la nécessité d'une double paroi de protection et de chemins de fuite adéquats.

Un député MCG se demande s'il y a des oppositions à ce projet. M. Gonzalez relève que les aménagements proposés ont fait l'objet d'études approfondies avec la commune de Vernier. Pour M. Ferey, il s'agit d'un projet exemplaire en termes de collaboration entre l'Etat, le privé et les communes concernées. Il n'y a donc pas d'oppositions des communes. M. Chaze ajoute que le PLQ et la convention de financement ont été votés à l'unanimité par le Conseil municipal de la commune de Vernier. Il y a eu 7 observations sur le PLQ pendant la phase d'enquête publique et 4 oppositions avant l'adoption, notamment de la part de riverains pour des questions d'ensoleillement, ainsi

qu'une opposition de Tamoil qui cherchait à se protéger et se dédouaner en cas d'accident.

Ce même député se demande si les citernes ne sont pas vouées à disparaître à long terme. M. Chaze indique qu'effectivement un travail est mené de manière à réduire leur nombre en optimisant leur utilisation.

Un second député MCG désire de plus amples informations concernant le système de voitures en auto-partage. M. Ferey explique qu'il s'agit d'une offre Mobility pour les futurs habitants du quartier.

Une députée socialiste considère que le projet est cohérent, mais estime que la quantité d'infrastructures semble toutefois colossale par rapport au quartier d'habitation ; elle se demande donc si cela ne va pas augmenter les flux et par ailleurs, si une priorité est donnée aux bus. Elle se demande en outre si, au lieu de faire une voie supplémentaire, l'on ne devrait pas plutôt faire une réhabilitation de la route de Meyrin. M. Ferey indique que le nouvel axe vise avant tout à pouvoir justement gérer le trafic et permettre non seulement aux véhicules des habitants de se connecter sur les grands axes, mais également une bonne progression pour chaque mode de transport. Des aménagements pour les piétons sont également envisagés de manière à permettre une certaine perméabilité des grands axes, entre les futures zones urbanisées. M. Chaze souligne que les grosses transformations sont surtout situées en entrée et en sortie du quartier.

Une deuxième députée socialiste observe que le PLQ en question est en force, mais relève cependant qu'au niveau du pont, les CFF ont avancé le délai de 2019 pour la rénovation de ce pont. Elle comprend donc que si le crédit demandé est refusé, les CFF effectueront de toute manière des travaux de mise en conformité, sans prendre en compte un élargissement de l'ouvrage. M. Ferey explique que les CFF laissent actuellement un peu de temps au département pour faire les démarches, dont la demande au Grand Conseil, mais souligne qu'une réponse doit être donnée aux CFF au plus tard au milieu de l'année 2016.

Discussions

Une députée socialiste rappelle que le projet de loi est développé en lien avec le PLQ de l'Etang. Ce dernier a reçu un préavis positif des Conseils municipaux de Vernier et de Meyrin, et a été adopté par le Conseil d'Etat. Elle souligne que les CFF attendent une détermination claire du Grand Conseil d'ici peu quant au pont qui demande à être élargi. Sans réponse, seule la rénovation sera entreprise par les CFF. Elle propose donc d'accepter ce PL.

Un député PLR estime que ce dossier a été mené de manière exemplaire et qu'il n'y a donc pas de doutes à avoir.

Un député UDC relève que le problème du feu ne lui semble pas complètement résolu, mais mis à part ce point, il n'y a rien à dire de particulier.

Délibération

Vote en premier débat

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 11758. **L'entrée en matière est acceptée à l'unanimité des présent-e-s :**

Pour : 1 Ve ; 1 S ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG

Non : -

Abstention : -

Vote en deuxième débat

La présidente met aux voix le *Titre et préambule* :

Pas d'opposition, le Titre et préambule est adopté.

La présidente met aux voix l'*Art. 1 Crédit d'investissement* :

Pas d'opposition, l'art. 1 est adopté.

La présidente met aux voix l'*Art. 2 Planification financière* :

Pas d'opposition, l'art. 2 est adopté.

La présidente met aux voix l'*Art. 3 Subvention fédérale* :

Pas d'opposition, l'art. 3 est adopté.

La présidente met aux voix l'*Art. 4 Crédit d'investissement*:

Pas d'opposition, l'art. 4 est adopté.

La présidente met aux voix l'*Art. 5 Planification financière* :

Pas d'opposition, l'art. 5 est adopté.

La présidente met aux voix l'*Art. 6 Subventions d'investissement accordées* :

Pas d'opposition, l'art. 6 est adopté.

La présidente met aux voix l'*Art. 7 But* :

Pas d'opposition, l'art. 7 est adopté.

La présidente met aux voix l'*Art. 8 Durée* :

Pas d'opposition, l'art. 8 est adopté.

La présidente met aux voix l'*Art. 9 Aliénation du bien* :

Pas d'opposition, l'art. 9 est adopté.

La présidente met aux voix l'*Art. 10 Utilité publique* :

Pas d'opposition, l'art. 10 est adopté.

La présidente met aux voix l'Art. 11 Amortissement :

Pas d'opposition, l'art. 11 est adopté.

La présidente met aux voix l'Art. 12 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat :

Pas d'opposition, l'art. 12 est adopté.

Vote en troisième débat

La présidente met aux voix le PL 11758 dans son ensemble.

Le PL 11758 est adopté par 11 voix, soit à l'unanimité des présent-e-s :

Pour : 1 Ve ; 1 S ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG

Non : -

Abstention : -

Projet de loi (11758)

ouvrant un crédit d'investissement de 11 989 000 F pour l'aménagement des infrastructures de mobilité nécessaires au développement du quartier de l'Etang et un crédit au titre de subvention d'investissement de 4 310 000 F versés aux CFF destiné à la reconstruction et la conservation du pont CFF franchissant le Chemin Philibert-de-Sauvage à Vernier

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 15 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Crédit d'investissement

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit de 11 989 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour l'aménagement des infrastructures de mobilité nécessaires au développement du quartier de l'Etang.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Travaux de construction	5 406 000 F
– Terrain	358 000 F
– Signalisation lumineuse et fixe	3 354 000 F
– Honoraires, essais	1 339 000 F
– TVA	850 000 F
– Renchérissement	149 000 F
– Divers et imprévus	533 000 F
Total	11 989 000 F

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2016. Il est inscrit sous la politique publique J « Mobilité ».

² Il se décompose de la manière suivante :

– Construction (rubriques 06110700.500000; 06110700.501000; 06110700.503000)	8 367 000 F
– Equipement (rubrique 06035000.506000)	<u>3 622 000 F</u>
Total	11 989 000 F

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

Art. 3 Subvention fédérale

¹ Une subvention fédérale est prévue. Elle est comptabilisée sous la politique publique J « Mobilité » et concerne la surface à la charge de l'OFROU concernant l'adaptation des carrefours « jonction A1 / route de Meyrin » et « jonction A1 / route de Vernier ».

² Elle est estimée à un maximum de 3 499 000 F et se décompose comme suit :

– Montant retenu pour la subvention	3 499 000 F
– Subvention (100%)	3 499 000 F

Chapitre II Subvention cantonale d'investissement**Art. 4 Crédit d'investissement**

Un crédit global fixe de 4 310 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement versée aux CFF servant au financement de la reconstruction et de l'élargissement du pont CFF franchissant le chemin Philibert-de-Sauvage.

Art. 5 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2016. Il est inscrit sous la politique publique J « Mobilité ».

² L'exécution de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 6 Subventions d'investissement accordées

Les subventions d'investissement accordées dans le cadre de ce crédit au titre d'indemnité d'investissement s'élèvent à 4 310 000 F.

Art. 7 But

Cette indemnité d'investissement doit permettre de boucler le montage financier négocié par le canton avec la commune de Vernier, les CFF et les promoteurs privés afin de financer la reconstruction du pont CFF franchissant le chemin Philibert-de-Sauvage. Ce pont verra sa largeur et sa hauteur augmentées afin de permettre le passage de la future ligne de transports publics qui desservira le quartier de l'Etang et les aménagements destinés aux modes doux.

Art. 8 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à fin 2023.

Art. 9 Aliénation du bien

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Art. 10 Utilité publique

Les travaux prévus aux chapitres I et II 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.

Chapitre III Dispositions finales et transitoires**Art. 11 Amortissement**

L'amortissement des investissements est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 12 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.