

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 7 novembre 2013

Projet de loi

ouvrant un crédit d'étude de 1 331 000 F en vue de mener les études d'une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy, dite L1, et d'une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand, dite L2, dans le cadre des projets d'infrastructures de mobilité dans le secteur de Genève-Sud

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

Art. 1 Crédit d'étude

¹ Un crédit d'étude de 1 331 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer les études d'infrastructures routières dans le secteur de Genève Sud.

² Il se décompose de la manière suivante :

- Frais d'étude	1 208 200 F
- TVA	96 700 F
- Renchérissement (estimé à 2%)	26 100 F
Total	<hr/> 1 331 000 F

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2014 sous la politique J – Mobilité (rubrique 06110600.50100000).

Art. 3 Financement et charges financières

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

Art. 4 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. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève

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

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Préambule

Les différentes et multiples études menées par les services de l'Etat depuis le début des années 1980 sur le développement dans le secteur de Genève-Sud, ont mis en évidence la nécessité notamment d'une nouvelle liaison inter-quartiers et de compléter la jonction autoroutière de Lancy-Sud (précédemment nommée jonction de La Milice).

Au fil des études, il est apparu que cette liaison se divisait en deux tronçons distincts. La liaison L1, de la route de Saconnex-d'Arve à la route d'Annecy, complémentaire et nécessaire au bon fonctionnement du complément de la jonction autoroutière de Lancy-Sud, et la liaison L2, de la route d'Annecy à la route de Pierre-Grand qui complète le dispositif.

Il reste à préciser quelles seront les caractéristiques de ces nouvelles infrastructures en termes de dimensionnement et d'altimétrie.

Ce crédit d'étude en vue d'établir les avant-projets des deux liaisons L1 et L2 de manière à pouvoir présenter par la suite un crédit de construction pour l'établissement des projets définitifs et la réalisation de ces ouvrages fait l'objet du présent projet de loi.

Contexte général – historique

Situation générale

La partie sud de l'agglomération genevoise, Genève-Sud, est restée longtemps à vocation essentiellement résidentielle. La problématique de Genève-Sud résulte de caractéristiques géographiques et socio-économiques.

Délimité par le Salève et l'Arve d'une part et par l'autoroute et la route de Saint-Julien d'autre part, les liaisons de ce territoire avec le reste de l'agglomération sont limitées à certains points de contact qui constituent des points de passage obligés où se concentre le trafic. Il en résulte, à certains moments, d'importantes nuisances qui pèjorent le cadre de la vie des habitants.

Ce territoire constitue ainsi une « poche » relativement isolée, séparant les zones d'emploi sur Suisse des développements résidentiels sur France. La pression pour le traverser s'exerce de manière relativement forte.

Le réseau routier de Genève-Sud est peu structuré en raison du type de développement qu'il a connu (villages auxquels des quartiers de villas se sont juxtaposés). Cela favorise une diffusion du trafic sur un réseau peu adapté aux charges qu'il subit et se traduit par des problèmes de nuisances et d'insécurité.

Genève-Sud offre un faible niveau d'équipements (commerces, activités), ce qui conduit les habitants à aller chercher à l'extérieur les services qui manquent sur place. Associé au fait que la structure bâtie est peu perméable aux modes de déplacement doux, la génération de trafic interne à la poche est relativement importante. L'addition de ces phénomènes se traduit notamment par d'importants dysfonctionnements du réseau à proximité de l'axe Saint-Julien – Rondeau – Val d'Arve, une faible part modale en faveur des transports collectifs, un taux de motorisation élevé, un réseau de mobilités douces peu développé.

Genève-Sud bénéficie d'un environnement naturel, rural et paysager (cours d'eau, vergers, bois et forêts, espaces agricoles étendus) dont les qualités sont largement reconnues et qu'il s'agit de préserver en termes de fonctionnalités biologiques, sociales et productives.

La liaison routière prévue traverse notamment le périmètre fédéral de l'ordonnance sur les batraciens (OBat), la réserve et le Nant de la Bistoquette et l'objet protégé du cordon de La Drize. La réalisation de cet axe routier nécessite donc des mesures afin de maintenir une liaison fonctionnelle entre les milieux humides et boisés présents.

Etudes menées

Dès le début des années 80, le développement et l'urbanisation de cette région du canton par des opérations immobilières, les Quatre Fontaines, les Saussac, Battelle, a mis en évidence les craintes de risques de saturation de certains points du réseau routier pour les véhicules individuels comme pour les transports publics si rien n'était entrepris.

C'est ainsi qu'un concept d'une nouvelle liaison inter-quartiers (dite « voie Cottier ») entre Veyrier et Plan-les-Ouates est devenu d'actualité.

Sur la base des premières études engagées en 1981, le Conseil d'Etat a retenu le principe de la réservation d'une telle liaison routière et l'a formalisé par un extrait de procès-verbal du 22 juillet 1987 spécifiant que : « *Le but de cette réservation à long terme est de pouvoir réaliser une liaison inter-*

quartier au cas où le réseau existant recevrait un trafic si important qu'il deviendrait insuffisant ou pour le cas où ce trafic engendrerait une gêne insupportable pour les riverains ».

Un premier réexamen du projet a montré la complexité du dossier en raison de la dualité entre trafic de desserte et trafic de transit et aussi d'oppositions à la nouvelle liaison au niveau des communes directement concernées.

C'est pourquoi, au début 1997, l'Etat, la direction de l'aménagement du territoire (DAT) du département des travaux publics et de l'énergie (DTPE), d'entente avec les communes concernées, mandatait une équipe pluridisciplinaire pour réexaminer ce dossier. Ce mandat a fait l'objet d'une étude intitulée « *route inter-quartiers : vers la recherche de solutions pour la voie Cottier* » la consigne donnée étant d'étudier l'ensemble d'une liaison entre Veyrier et Plan-les-Ouates dans une approche multimodale de la desserte du secteur.

Les conclusions confirment la nécessité d'améliorer l'accessibilité à l'évitement autoroutier de Lancy-Sud qui est sous-utilisé par rapport à sa capacité et au rôle qu'il devrait jouer.

Le trafic généré par les habitants de Genève-Sud en direction des secteurs d'activités doit être orienté sur l'autoroute de contournement avec un accès au giratoire de La Milice.

Toutefois, la route inter-quartiers telle qu'envisagée initialement ne répond pas aux objectifs souhaités. En effet, le projet initial, élaboré en 1987, n'avait entre autre pas de contact avec l'évitement de Plan-les-Ouates, car la jonction autoroutière existante ne le permettait pas.

Néanmoins, la nécessité d'une nouvelle liaison n'était pas remise en cause et ce nouvel axe a été intégré au réseau routier dans le plan directeur cantonal (PDCa) adopté par le Grand Conseil en septembre 2001.

Les diverses analyses multicritères ont été menées en collaboration entre les différents services de l'Etat et les communes concernées, en intégrant les impacts en termes de trafic multimodal, de coût, d'environnement et de paysage.

Les propositions contenues dans ces différentes études réalisées à ce jour dans le secteur Genève-Sud ont permis de développer un concept multimodal conduisant à structurer les différents réseaux de transports, individuels, publics et de mobilité douce. Pour appuyer la mise en œuvre de ce concept, un certain nombre de mesures d'accompagnement devront être évaluées et étudiées.

Le système des infrastructures dites « Genève-Sud » est constitué de trois projets principaux, le complément de jonction autoroutière de Lancy-Sud (anciennement jonction de La Milice), les deux autres projets, directement dépendants de la réalisation du complément de jonction de Lancy-Sud qui consistent en une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy, dite liaison L1, et une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand, dite liaison L2. Ces projets devront être assortis de mesures d'accompagnement qui doivent compléter le système.

Ces aménagements sont inscrits au plan directeur cantonal 2030 en tant que mesures visant à optimiser et compléter le réseau routier (mesures B03) ainsi que dans « Mobilités 2030 – Stratégie multimodale pour Genève » au chapitre 6.2, « Lignes directrices pour les transports individuels motorisés et le réseau routier », adopté par le Conseil d'Etat en mai 2013.

Complément de jonction autoroutière de Lancy-Sud

En 2006, la direction du génie civil (DGGC) a engagé l'étude du complément de jonction autoroutière de Lancy-Sud et a mené cette étude au niveau d'un avant-projet. Depuis le 1^{er} janvier 2008, suite à l'introduction de la réforme de la péréquation et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), l'ensemble du territoire autoroutier a été transféré à la Confédération, soit pour elle l'Office fédéral des routes (OFROU) qui en a repris la propriété et la maîtrise d'œuvre de l'entretien et la construction. Dans ce cadre, l'OFROU a repris en main le projet de complément de jonction de Lancy-Sud en cours.

Aujourd'hui, l'OFROU poursuit la mise au point de ce projet selon les procédures fédérales et la réalisation est prévue selon la planification actuelle, à l'horizon 2018-2019.

Liaisons L1 et L2

La direction générale de la mobilité (DGM) et la DGGC ont engagé avec les communes concernées, une étude globale de trafic élargie intégrant les liaisons 1 et 2. L'objectif était de définir un concept multimodal dans le secteur de Genève-Sud, déterminant le dimensionnement et le tracé des deux projets de liaison, ainsi que les mesures d'accompagnement nécessaires à leur mise en œuvre, notamment les aménagements à prévoir pour les transports publics et la mobilité douce.

En complément à cette étude de trafic, une étude multicritère mesurant les impacts en termes de mobilité, génie civil, environnement et paysage a été menée en vue de comparer une variante en surface et une variante enterrée de

la liaison L1, route de Saconnex-d'Arve – route d'Annecy, et d'évaluer l'opportunité de la liaison L2, route d'Annecy – route de Pierre-Grand, selon les différentes variantes de tracé retenues lors des premières études. Ces études préliminaires, complétées par une étude d'intégration paysagère, ont permis de conforter le tracé de la liaison L1 et le choix de la variante 2 pour le tracé de la liaison L2 (validation de la délégation du Conseil d'Etat aux transports et aux affaires régionales du 22 février 2012) dans une pesée des impacts économiques et environnementaux.

Suite des études

Le projet « Genève-Sud » regroupe plusieurs projets de raccordement routier et autoroutier dont l'objectif principal est de capter la majorité du trafic issu des communes de « Genève-Sud », c'est-à-dire Bardonnex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates, Troinex et Veyrier, ainsi que le transit actuel qui percole sur les différents axes existants traversant ces communes. L'objectif est d'éviter aux automobilistes de traverser les cœurs des villages et de canaliser les trafics en direction du centre-ville de Genève et de l'autoroute. Ne disposant pas d'un axe majeur clairement identifié, les infrastructures de Genève-Sud permettront de mieux structurer le réseau, afin de le rendre plus lisible pour les usagers et également de soulager les nuisances générées par le trafic de transit dans les zones urbanisées.

Les études conduites par la DGM et la DGGC courant 2010 et 2011 ont permis d'aboutir à un projet de concept de mobilité dans le secteur de Genève-Sud qui a remporté une assez large adhésion des partenaires associés (communes, services de l'Etat).

Les principales conclusions des études de faisabilité et d'opportunité sont :

- la nécessité de la réalisation de la liaison L1 avec une altimétrie à confirmer par des études plus précises;
- l'opportunité de la liaison L2 et la nécessité de poursuivre les études pour affiner l'altimétrie de cette liaison;
- la nécessité de mettre en place des mesures d'accompagnement concernant notamment les transports en commun, les modes doux et la nature et le paysage.

L'étude complémentaire d'intégration paysagère menée fin 2011 – début 2012 a permis de faire des recommandations d'altimétrie pour la liaison L1 (partiellement à niveau, avec des modalités de franchissement du secteur des fossés des Tattes et du Nant de la Bistoquette qui restent à approfondir), ainsi que de tracé (variante 2) et d'altimétrie (à niveau) pour la liaison L2.

L'objectif de la présente demande de crédit d'étude est d'engager les études des avant-projets pour les liaisons L1 et L2 ainsi que pour les mesures d'accompagnement, ce sans délai et pendant que l'OFROU poursuit la mise au point du projet de complément de jonction autoroutière de Lancy-Sud dont les réalisations doivent être coordonnées.

Ces prestations concernent les honoraires pour l'établissement des avant-projets selon les prestations SIA 31 ainsi que les honoraires pour les études de circulation, pour l'environnement et pour la géotechnique.

Les honoraires pour l'établissement du projet de l'ouvrage, de l'autorisation de construire, de dossiers d'appels d'offres et la phase réalisation (SIA 32 à 51) seront incorporés à la demande de crédit d'investissement pour la réalisation de ces ouvrages.

Crédit d'études – estimation des coûts – planification

Cadre de l'étude et délais

L'étude portera en particulier sur les objets suivants :

- a) création d'une nouvelle liaison L1 entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy avec étude de variantes afin de préciser l'altimétrie et les modalités de franchissement du secteur du fossé des Tattes et du Nant de la Bistoquette (à niveau ou enterré);
- b) création d'une nouvelle liaison L2 entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand avec évaluation et pesée des impacts économiques et environnementaux précisant notamment l'altimétrie finale à retenir.

Les avant-projets devront être établis de manière à pouvoir demander le crédit de construction (projet d'ouvrage – autorisation – DAO et réalisation) pour la liaison L1, en priorité, qui doit être réalisée en coordination avec le complément de la jonction autoroutière de Lancy-Sud, planifié par l'OFROU à l'horizon 2018-2019.

Estimation des coûts de construction

Les coûts de construction ont été estimés à partir des esquisses de variantes établies et évaluées dans le cadre des études réalisées entre 2010 et 2011 et des études complémentaires demandées, prix 2011 +/- 20%. Le tableau ci-dessous montre les différences de coûts pour les liaisons L1 et L2 selon l'altimétrie envisagée.

Liaison L1 : route de Saconnex-d'Arve - route d'Annecy

Variante :		L = 950 - 1000 ml.	
	Ciel ouvert		9 mios F
	Enterrée		46 mios F
	Tranchée ouverte		20 mios F

Liaison L2 : route d'Annecy - route de Pierre-Grand

Variante V2 :		L = 1100 - 1200 ml.	
	Ciel ouvert (tranchée ouverte part.)		36 mios F
	Enterrée		56 mios F

Mesures d'accompagnement préconisées

Les mesures d'accompagnement permettent de garantir et de faire respecter le fonctionnement du concept d'insertion territoriale des deux liaisons.

L'objectif est de canaliser le trafic automobile sur les nouvelles infrastructures tout en limitant le transit à travers Genève-Sud, notamment en incitant au report modal.

Les mesures d'accompagnement sont les suivantes :

- la mise en place de voies réservées pour les transports collectifs aux endroits stratégiques;
- la mise en place de P+R aux limites de Genève-Sud desservis par les transports collectifs;
- la mise en place d'itinéraires protégés pour les cycles;
- la mise en place de contrôles d'accès pour canaliser le trafic automobile sur la nouvelle infrastructure et favoriser le passage des transports collectifs;
- la mise en place de zones à trafic modéré;
- la garantie de la fonctionnalité des continuités biologiques;
- l'insertion paysagère de l'ouvrage;
- les mesures d'accompagnement pour compenser les impacts environnementaux de l'ouvrage.

Estimation coût des études (avant-projet)

Sur la base des coûts de construction, l'estimation du coût des honoraires pour les études d'avant-projet des deux liaisons ainsi que la comparaison des variantes à évaluer, altimétrie à préciser pour la liaison (L1), et à définir pour la liaison L2.

Selon tarif coût des normes SIA 103/2003

<i>Etude concernant</i>	<i>L1</i>	<i>L2</i>	<i>Mesures d'accompagnement</i>	<i>Total</i>
Génie civil	190 000 F	330 000 F	100 000 F	620 000 F
Circulation	50 000 F	60 000 F	50 000 F	160 000 F
Environnement	40 000 F	50 000 F		90 000 F
Géomètre	20 000 F	30 000 F		50 000 F
Géotechnique	20 000 F	30 000 F		50 000 F
Sondages géotechniques	50 000 F	60 000 F		110 000 F
Etablissement de dossiers	20 000 F	20 000 F		40 000 F
Divers/Imprévus	31 200 F	45 500 F	11 500 F	88 200 F
Totaux H.T.	421 200 F	625 500 F	161 500 F	1 208 200 F
TVA 8 %	33 700 F	50 000 F	13 000 F	96 700 F
Renchérissement 2 %	9 100 F	13 500 F	3 500 F	26 100 F
Totaux TTC	464 000 F	689 000 F	178 000 F	1 331 000 F

Charges de fonctionnement liées

Les coûts d'exploitation supplémentaire de ces nouvelles routes ne font pas partie de la présente demande de crédit d'investissement mais devront être intégrés aux comptes de fonctionnement, sous la rubrique entretien du réseau routier.

Ils devront être inclus dans la prévision budgétaire des frais de fonctionnement pour l'entretien du réseau routier.

Ces coûts d'exploitation peuvent être évalués sur la base de valeurs connues pour l'exploitation du réseau des routes, de la manière suivante :

<i>Valeurs prises en comptes :</i>			
Tronçons à ciel ouvert	CHF	65 000	par km/an
Tronçons enterrés	CHF	250 000	par km/an
<i>Coûts d'exploitation futurs sont évalués comme suit :</i>			
	L1	L2	L2
	Tranchée couverte	Ciel ouvert	Enterré
Coûts (CHF/an)	65 000	78 000	254 000

<i>Planning des études</i>	
- Vote du crédit d'étude	mois T0
- DAO mandat d'ingénieurs	mois T0 + 6 mois
- Etablissement avant-projet et REP et consultation des services spécialisés	mois T0 + 15 mois

Evaluation de la dépense nouvelle et de la couverture financière des projets

La dépense nouvelle et la couverture financière sont détaillées dans les documents annexés, comprenant le préavis technique financier, la planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus, ainsi que la planification des charges et revenus de fonctionnement.

Conclusions

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 technique financier*
- 2) *Planification des dépenses et des recettes d'investissement et calcul des charges financières (amortissements et intérêts)*
- 3) *Synthèse de la planification des charges et revenus de fonctionnement liés et induits – éléments non activables*
- 4) *Plan d'ensemble « synthèse des variantes »*



REPUBLIQUE ET
CANTON DE GENEVE

PREAVIS TECHNIQUE FINANCIER

Ce préavis technique 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'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME).
- **Objet** : Projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 1 331 000 F en vue de mener les études d'une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Anancy, dite L1 et d'une liaison entre la route d'Anancy et la route de Pierre-Grand, dite L2, dans le cadre des projets d'infrastructures de mobilité dans le secteur de Genève-Sud.
- **Rubrique(s) budgétaire(s) concernée(s)** : 06110600 50100000
- **Politique(s) publique(s) concernée(s)** : J Mobilité
- **Coût total du projet d'investissement** :
- **Coût total du fonctionnement lié** :

INVESTISSEMENTS	
Dépenses activables sur le projet	1'331'000
- Recettes éventuelles	0
= Investissements nets au terme du projet	1'331'000

FONCTIONNEMENT LIE	
Charges liées non activables sur le projet	0
- Revenus liés éventuels	0
= Impacts nets sur les résultats annuels	0

Le coût total de la réalisation de l'actif est évalué à 1 331 000 F et se décompose de la manière suivante :

- 1 331 000 F d'investissement net
- 0 F de fonctionnement lié nécessaire pour sa réalisation. Ce montant n'entre pas dans la demande du crédit voté du présent projet de loi et doit faire l'objet d'une inscription annuelle au budget de fonctionnement.
- **Planification des charges et revenus de fonctionnement liés et induits par le projet** :
- Les tableaux financiers annexés au projet de loi présentent de façon détaillée les impacts financiers découlant du projet.

(en millions de francs)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Résultat récurrent
RESULTAT NET Fonct. LIE et INDUIT	-0.01	-0.02	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04

Fonctionnement lié											Résultat récurrent
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
TOTAL des charges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL des revenus	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Fonctionnement induit											Résultat récurrent
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
TOTAL des charges	0.01	0.02	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
TOTAL des revenus	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET	-0.01	-0.02	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04	-0.04

• Inscription budgétaire et financement :

- Ce crédit d'investissement, réparti en tranches annuelles, est inscrit au budget d'investissement et au plan financier quadriennal d'investissement dès 2014. Pour l'année 2015, le plan financier quadriennal d'investissement prévoit 0,1 mio F contre 0,5 mio F estimé dans ce PL en raison d'un décalage temporel, le projet devant initialement démarrer en 2013.
- Il entrera dans le cadre du volume d'investissements "nets-nets" admis par le Conseil d'Etat. Dans ce cadre, ce préavis ne garantit pas que les tranches annuelles du crédit d'investissement pourront être automatiquement versées.
- Les données des tableaux financiers annexés au projet de loi concordent avec les données du budget 2014 et entrent dans le cadre du plan financier quadriennal de fonctionnement 2013-2016, sous réserve des éléments mentionnés ci-avant.

• Annexes financières au projet de loi : tableaux financiers

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 procédures internes adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 03 septembre 2013 Signature de la direction financière départementale (investisseur) :

2. Approbation / Avis du département des finances

Genève, le : 2 septembre 2013 Visa du département des finances :

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL, son exposé des motifs et les tableaux financiers du 28.08.2013.

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

1. PLANIFICATION DES DEPENSES ET DES RECETTES D'INVESTISSEMENT et CALCUL DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS)

Projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 1 331 000 F en vue de mener les études d'une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy, dite L1, et d'une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand, dite L2, dans le cadre des projets d'infrastructures de mobilité dans le secteur de Genève-Sud

Projet présenté par LE DEPARTEMENT DE L'INTERIEUR, DE LA MOBILITE ET DE L'ENVIRONNEMENT

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Investissement brut	500'000	500'000	331'000	0	0	0	0	0	0	0	1'331'000
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investissement net	500'000	500'000	331'000	0	0	0	0	0	0	0	1'331'000
Route - Infrastructure	500'000	500'000	331'000	0	0	0	0	0	0	0	1'331'000
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières	11'250	22'500	37'342	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736
Intérêts	11'250	22'500	29'948	29'948	29'948	29'948	29'948	29'948	29'948	29'948	29'948
Amortissements	0	0	7'394	14'789	14'789	14'789	14'789	14'789	14'789	14'789	14'789
charges financières récurrentes											44'736
											29'948
											14'789

Signature de la direction financière départementale (investisseur) : 

Date : 28.08.2013

Date :

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 105) - Dépense nouvelle
2. SYNTHÈSE DE LA PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT LIÉS ET INDIUTS - ELEMENTS NON ACTIVABLES
 Projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 1 331 000 F en vue de mener les études d'une liaison entre la route de Sacomex-d'Arve et la route d'Amney, dite L1 et d'une liaison entre la route d'Amney et la route de Pierre-Grand, dite L2, dans le cadre des projets d'infrastructures de mobilité dans le secteur de Genève-Sud

Projet présenté par LE DEPARTEMENT DE L'INTERIEUR, DE LA MOBILITE ET DE L'ENVIRONNEMENT

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Résultat récurrent
TOTAL des charges de fonctionnement liées et induites	11'250	22'500	37'342	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736
Charges en personnel [30]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 Salaires	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ETP Nombre Equivalents Temps Plein	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
310 Frais généraux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
311 Mobilier, machines, véhicules	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
312 Eau, chauffage et combustibles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
313 Métrésiens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
314 Entretien des immeubles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
315 Entretien de mobilier	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
316 Locations	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
317 Débois	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
318 Honoraires, prestations de tiers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31X - Autres charges non activables	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges financières [32-33]	11'250	22'500	37'342	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736
32 Intérêts	11'250	22'500	20'948	20'948	20'948	20'948	20'948	20'948	20'948	20'948	20'948
33 Amortissements	0	0	7'394	14'789	14'789	14'789	14'789	14'789	14'789	14'789	14'789
Charges particulières [33 à 35]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35 Dédommagements à des tiers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
358 Provision [358] (préciser la nature)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
359 Octroi de subvention ou de prestations [36]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus de fonctionnement liés et induits	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Revenus liés à factuelle [60-61+43-45+46]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [42]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT LIÉ ET INDIUT	-11'250	-22'500	-37'342	-44'736	-44'736	-44'736	-44'736	-44'736	-44'736	-44'736	-44'736

Fonctionnement lié

TOTAL des charges	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonctionnement induit

TOTAL des charges	11'250	22'500	37'342	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736	44'736
TOTAL des revenus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET	-11'250	-22'500	-37'342	-44'736	-44'736	-44'736	-44'736	-44'736	-44'736	-44'736	-44'736

Remarques :
 Ce projet pourrait donner lieu à une activation de charges de personnel de 3 000 à 4 000 F par an. Ce montant, encore incertain, est en cours d'estimation, raison pour laquelle il n'est pas reporté dans les tableaux financiers.

Signature de la direction financière départementale (Investissement) : 
 Date : 28.08.2018

Signature de la direction financière départementale (fonctionnel) : _____
 Date : _____

Localisation des projets de liaisons Genève Sud

