

Date de dépôt : 6 mars 2018

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement sous la forme d'une subvention d'investissement de 16 014 960 F à la société Swissgrid SA et octroyant une autorisation de prêt du patrimoine financier de 16 014 960 F à la société Meyrlis SA, en vue de financer l'enfouissement de la ligne électrique à très haute tension dans le cadre du projet d'Axe stratégique réseau développé sur le front sud de l'aéroport

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 9 janvier et 6 février 2018 pour traiter le projet de loi 12195.

Elle a siégé sous la présidence de M. Guy Mettan. Le procès-verbal a été tenu par M. Sébastien Pasche. Qu'ils soient remerciés pour la qualité de leur travail.

Ont également participé aux travaux de la commission, M. Alan Rosset, Responsable budget investissements, DF ; M. Nicolas Huber, Secrétaire scientifique, SGGC ; M. Antonio Hodgers, Conseiller d'Etat, DALE ; M. Frédérick Dekoninck, Directeur Financier, DALE ; M. Hendrik Opolka, Chef de projet (OU); M^{me} Béatrice Stückelberg Vijverberg, Secrétaire Générale adjointe ; DALE. Que ces personnes soient ici remerciées de leurs apports appréciés aux travaux de la commission.

Le Président souhaite la bienvenue aux représentants du DALE et leur cède la parole.

M. Hodgers remercie la commission et indique en premier lieu que ce projet est le plus transversal et pluridisciplinaire qu'il a eu à gérer durant la

législature, ce qui le rend très intéressant et complexe dans son montage technique et financier. Il relève que ses effets sont multiples. Il rappelle que l'OFROU va réaliser des travaux de 2018 à 2021 sur la jonction autoroutière du Grand-Saconnex, ce qui constitue une opportunité particulière qui réduit fortement les coûts, mais qui oblige néanmoins à suivre le calendrier de l'OFROU.

Il souligne que l'enjeu est double car il s'agit à la fois d'enfouir la ligne électrique de très haute tension, qui marque actuellement le paysage, mais aussi de développer le réseau thermique Génilac, la conduite du froid de l'eau du lac pour refroidir différentes installations, ce qui a un impact énergétique majeur dans le canton.

Il explique que le projet s'étend sur toute la longueur de l'aéroport et que la suppression de la ligne aérienne, qui appartient donc à Swissgrid, permet de ne plus bloquer des projets d'aménagements comme ceux prévus dans le secteur Suzette, celui de Pré-du-Stand, mais aussi le futur pôle football, le projet « Vitrine économique de l'aéroport » (VEA) ainsi que la mise en place de l'axe tangentiel des TPG Grand-Saconnex- Plan-les-Ouates, dans le secteur de Cointrin Ouest.

Il précise que l'enfouissement des lignes est aussi un enjeu de développement potentiel pour l'aéroport. Concernant la politique énergétique, il relève que la ligne appartient à Swissgrid et que le canton a été le moteur d'une collaboration entre Swissgrid et l'OFROU pour défendre les intérêts cantonaux qui sont la réalisation de ces quartiers, la disponibilité pour l'aéroport et la réalisation de Génilac.

M. Hodgers observe que ce système permet de chauffer et de rafraîchir des entreprises et des habitations, ce qui permet une grande économie en matière de CO₂. Il cède ensuite la parole à M^{me} Stückelberg Vijverberg.

M^{me} Stückelberg Vijverberg explique que, dans ce projet, l'on a comme partenaires l'Etat de Genève, l'aéroport et l'entreprise Meyrlis SA qui est le principal promoteur de VEA. Elle ajoute que ces 3 partenaires financiers vont se partager les coûts à parts égales. Elle précise que Swissgrid assumera l'enfouissement de la ligne à haute tension, qu'elle restera propriétaire de la ligne et assurera son exploitation et son entretien.

Elle explique que Swissgrid ne participe pas au financement de l'enfouissement de la ligne car la ligne actuelle, pour l'utilité de Swissgrid, leur convient parfaitement. Elle ajoute qu'ils sont néanmoins en négociation avec Swissgrid, par le biais de leur contrôleur (ELCom) car il y a quand même une ligne neuve qui va être installée. Elle explique qu'à terme, l'ELCom doit accepter que cela soit répercuter sur le timbre puisque ce n'est pas seulement

Genève qui profite de l'approvisionnement, mais l'ensemble de la région. Elle explique que l'ELCom tient à mettre des principes qui seront valables pour d'autres projets et pas seulement pour cette ligne.

Elle évoque ensuite un autre partenaire : les SIG, qui sont déjà le pilote de GeniLac. Elle relève en outre que Swissgrid aura la maîtrise de l'ouvrage mais que le premier lot de génie civil sera géré par les SIG, puis le second par l'OFROU. Concernant les coûts des travaux, elle explique qu'ils ont été calculés sur la base d'une étude détaillée des SIG et qu'ils se chiffrent à 43'086'000.- (+/-10%), avec en plus des indemnités de droits de passage de l'ordre de 1,3 million et des indemnités ORNI de 100'000.-, ce qui fait un total de 16'014'960.- pour la part de l'Etat de Genève.

Elle précise que Swissgrid est en contrat avec l'Etat de Genève, puis qu'il y a ensuite des conventions de financement avec l'aéroport et Meyrlis SA. Elle explique que les 16 millions de l'Etat sont au fond une subvention d'investissement à Swissgrid car la ligne et les ouvrages continueront à appartenir à Swissgrid, tandis que la part de Meyrlis correspond au développement d'une surface commerciale, mais elle souligne que les projets sont encore très en amont et qu'ils ne peuvent donc pas directement payer le tiers qui leur reviendrait.

Elle souligne que le prêt est rémunéré à 2%, remboursable intégralement au 31.12.2030 au plus tard et garanti par des gages immobiliers. Elle ajoute que la part SIG est financée par ses propres budgets et ne fait pas l'objet de la loi de financement. Elle souligne en outre que l'on évalue la participation de Swissgrid à environ un quart à un tiers du financement, mais que l'on n'est néanmoins pas encore aujourd'hui en mesure de déduire ses coûts car les principes sont encore en train d'être discutés.

Un commissaire (UDC) relève que le prêt est à 2%, mais il se demande comment l'on anticipe pour débloquer l'argent.

M^{me} Stückelberg Vijverberg lui répond qu'il y a des libérations qui sont prévues en fonction des surfaces brutes de plancher, mais au plus tard avec une obligation inconditionnelle de libérer la totalité à fin 2030. Elle précise qu'ils préfinancent donc les 2/3 des travaux puis qu'il y aura ensuite des remboursements de ce prêt en fonction des autorisations de construire.

M. Hodgers explique que les promoteurs leur ont dit qu'ils sont d'accord de contribuer à enfouir ces lignes, mais qu'il ne faut pas leur demander de payer en avance. Il ajoute que l'on est vraiment sécurisé grâce aux garanties immobilières.

Un commissaire (UDC) observe que la présentation ne parle pas de Palexpo, alors qu'une partie sera touchée d'une manière ou d'une autre.

M. Opolka souligne que les aspects techniques ont été détaillés par SIG et que cela avait déjà été abordé lors de l'extension de Palexpo sur l'autoroute, puisque la ligne avait déjà été enterrée.

M. Dekoninck souligne que la galerie existante va être réutilisée, mais que la technologie pour l'enfouissement du câble va être refaite car il ne s'agit pas de la même.

Un commissaire (UDC) observe que l'on est passé à une TVA de 7,7% et que cela devra être modifié dans le PL.

M. Dekoninck souligne que c'est juste mais qu'en outre, le prix de la tonne de cuivre a aussi changé et donc que la relecture, le cas échéant, devra prendre ces deux paramètres en compte. Il précise toutefois que les divers et imprévus peuvent englober ces différences.

Un commissaire (UDC) se demande si l'on pourrait, dans ce cadre, récupérer une partie de la TVA.

M. Dekoninck indique qu'ils ont déjà étudié le cas, aussi bien pour la partie en aval qu'en amont. Il précise qu'ils ont pu optimiser la partie en amont, mais pas celle en aval.

Un commissaire (UDC) pense qu'il vaut la peine de poser la question à M. Beguet.

M. Rosset indique que le DF a collaboré sur la problématique de la TVA sur ce dossier et que dans le domaine de la récupération de droit de TVA, il y a des limites qui se posent par rapport à l'utilisation de la subvention d'investissement. Il souligne que l'étude a été menée dans son ensemble et qu'il s'avère que certaines parties peuvent bénéficier d'une récupération de la TVA, mais pas l'ensemble.

Un commissaire (Ve) indique qu'il n'est pas courant que l'Etat prête à une SA et il se demande qui est derrière cette SA.

M. Hodgers souligne qu'il s'agit quand même des promoteurs et des principaux propriétaires du secteur VEA et qu'ils vont acquérir le reste du projet.

Un commissaire (Ve) se demande si ce sont des promoteurs de la place.

M. Opolka précise qu'il s'agit de M. Claude Bernard et la société Meyrlis SA qui travaille avec Urban Project, qui est associé avec le groupe Steiner et une série de propriétaires privés.

Un commissaire (Ve) se demande s'ils sont propriétaires en leur nom ou au nom de la société Meyrlis SA.

M. Opolka répond qu'il y a différents propriétaires privés et que la société Meyrlis a des accords avec les partenaires du projet pour porter le risque et signer la convention de financement.

M. Hodgers estime que l'aspect fondamental est qu'il y a une garantie immobilière.

M^{me} Stückelberg Vijverberg indique que l'ensemble de l'engagement se chiffre au moins à 11'728'000.-. Elle ajoute que les conventions prévues permettent que la commission ait accès aux projets de conventions qui sont aujourd'hui quasiment validés.

Un commissaire (UDC) la remercie mais estime que cette réponse lui suffit.

M. Opolka ajoute que l'Etat a une parcelle du VEA de l'ordre de 12% du périmètre.

Un commissaire (Ve) se demande, dans le cas où Swissgrid finance une partie du projet, ce qu'il adviendrait de la subvention.

M^{me} Stückelberg Vijverberg lui répond que la subvention serait répartie sur l'intégralité des trois parties du financement.

M. Hodgers ajoute que Swissgrid est rentré en matière mais que ce cas genevois pourrait faire jurisprudence au niveau fédéral.

Une commissaire (S) indique qu'elle avait donc une demande sur la possibilité d'obtenir les conventions, mais elle constate que cela est donc possible. Par ailleurs, elle indique avoir une question sur la coordination entre les travaux de cette commission et ceux de la commission de l'aménagement ; elle relève qu'en commission de l'aménagement, les modifications de zones indiquées sont pour le moment suspendues ; elle se demande donc comment l'on peut faire avancer ce dossier et rassurer les différents intervenants.

M. Opolka lui répond que l'on a le périmètre de la VEA qui est déjà en zone de développement 3 et qu'il a une certaine autonomie ; il pense qu'il pourrait très bien démarrer sans Cointrin Ouest.

M. Hodgers explique que les modifications de zones n'ont donc pas d'impact pour le moment dans le montage qui est fait ici.

M^{me} Stückelberg Vijverberg souligne que, si l'approvisionnement de tous les nouveaux quartiers par Génilac ne se faisait pas dans ce cadre-là, il n'y aurait pas de maîtrise des parcelles à travers le montage et la coordination que l'on a, qu'il faudrait alors revoir tout le projet et qu'il y aurait des problèmes de faisabilité et des renchérissements.

Une commissaire (S) indique qu'elle est moyennement rassurée par rapport aux gages immobiliers. Elle relève que l'on parle d'enfouissement mais elle se

demande ce que cela signifie d'un point de vue pratique, notamment s'il y a une marge pour enfouir autre chose.

M^{me} Stückelberg Vijverberg propose à la commission d'auditionner les SIG pour les détails techniques. Elle souligne que l'on voit néanmoins dans la présentation les tronçons communs avec GeniLac et les synergies possibles. Elle ajoute que les diamètres des tuyaux ne sont pas toujours les mêmes et que le sous-sol est déjà très encombré.

Une commissaire (S) se demande si l'on est juste entre deux lignes ou alors si l'on a un projet qui permet vraiment le développement des zones à côté. Elle désire savoir si l'on peut vraiment profiter de faire une réserve d'espace en sous-sol.

M. Hodgers pense que la question est pertinente et qu'il faut la poser aux SIG.

Une commissaire (S) se demande si le Canton a quelque chose à dire au niveau des autorisations pour l'enfouissement des lignes à haute tension.

M^{me} Stückelberg Vijverberg souligne qu'il s'agit, pour l'enfouissement, d'une autorisation fédérale.

Une commissaire (S) comprend que Genève n'a donc pas les moyens de dire quelque chose, lors de la prochaine concession, pour une autorisation à enfouir.

M. Hodgers souligne que ce sont des normes fédérales qui obligent Swissgrid à enterrer ou pas et il relève qu'elles sont plutôt favorables à Swissgrid car elles prennent en compte le fait qu'un enfouissement est beaucoup plus cher et donc qu'il faut pour cela être dans des situations très particulières. Il précise que le canton ne peut donc pas contraindre Swissgrid à enterrer ses lignes.

Une commissaire (S) trouve cela incroyable, compte tenu du fait que l'on se trouve juste à côté de l'aéroport.

M. Hodgers ajoute qu'il y a une autre ligne encore plus dangereuse vers la fin de la piste d'aéroport, mais que Swissgrid n'a aucune obligation de l'enterrer et qu'ils ne vont donc pas le faire.

Un commissaire (PLR) relève qu'à l'époque, les SIG avaient redimensionné certains postes. Il se demande donc s'ils peuvent techniquement gérer une telle ligne.

M. Opolka souligne que les impératifs liés au démarrage des travaux de l'OFROU, tous les acteurs impliqués ont été d'accord de préfinancer un certain nombre d'études et donc que la faisabilité est en cours d'examen. Il pense que techniquement, l'on se trouve donc tout à fait dans le cadre.

Un commissaire (PLR) observe qu'il y a un nœud routier au niveau du Grand-Saconnex et il se demande s'il n'y a pas un financement de l'OFROU pour la troisième voie de l'autoroute.

M. Hodgers comprend que le commissaire PLR se demande si la Confédération a un intérêt propre à ce qu'il s'agisse d'un financement fédéral ; il lui indique que la réponse est non. Il pense que l'on peut en déduire qu'ils auraient gardé la ligne aérienne.

Un commissaire (PLR) se demande par ailleurs si les parcelles concernées sont uniquement des zones privées.

M. Opolka lui répond qu'il s'agit en grande majorité de parcelles privées.

Un commissaire (PLR) relève que la valeur de gage est de 11 millions, mais que la clé de répartition donne à l'Etat une part de 16 millions ; il ne comprend pas pourquoi.

M. Hodgers précise qu'il faut lire la convention au point 8 « Sûreté ».

M^{me} Stückelberg Vijverberg ajoute qu'il y a en plus une déduction qui correspond à la part qui revient à Genève et à Meyrin.

M. Hodgers propose à la commission de reprendre tous les chiffres au point 8.

M^{me} Stückelberg Vijverberg propose de faire une réponse écrite sur les droits de gages.

Un commissaire (UDC) relève que le secteur Pré-du-Stand est lié à la Rte des Nations, au pôle sportif du Servette, à du logement et à une zone d'activités. Il se demande donc si ce projet va retarder la création du pôle sportif.

M. Opolka lui répond que les plannings sont coordonnés.

Un commissaire (UDC) rappelle que cela engendre le déménagement du stade depuis Balexert, puis celui du CO du Renard vers Balexert.

M. Hodgers souligne que les travaux du pôle sportif sont faits de 3 terrains dans un premier temps, puis de deux autres ensuite, et que les immeubles d'activités viendront dans un deuxième temps. Il précise qu'ils sont de toute manière très intéressés à faire ces terrains pour l'enchaînement évoqué par le commissaire UDC.

Un commissaire (UDC) ne comprend pas pourquoi l'AIG ne reprend pas à son compte l'enfouissement des lignes en bout de piste de l'aéroport.

M. Hodgers estime que c'est à Swissgrid de placer ses lignes en conformité avec les normes de l'aviation civile et qu'il ne faut donc pas se tromper de responsable. Il précise qu'il se trouve que cette ligne est conforme à ces

normes. Il ajoute qu'il a évoqué ce cas pour dire que Swissgrid était plutôt frileux quant à l'enterrement de leurs lignes.

Un commissaire (PLR) pense qu'il s'agit d'un bon projet, mais il relève que, pour y parvenir, il y a 2 engagements de l'Etat, dont un à l'égard d'une SA qui a un capital social de 100'000.-. Il se réjouit que l'on ait des compléments d'information sur les gages car il n'y a pas beaucoup de fonds propres investis par la société Meyrlis SA et que l'on ne trouve pas beaucoup d'informations.

Il relève que c'est une société récente et que les fonds propres de la société sont pour le moins modestes. Il ajoute ensuite qu'il a compris le mécanisme avec Swissgrid, ce qui ne lui pose pas de problèmes, mais il comprend aussi que l'on n'a pas de garantie de remboursement des 16 millions de la part de Swissgrid.

M. Hodgers lui répond que les travaux coûtent 44 millions, qu'on leur donne 44 millions et qu'ils font donc les travaux d'enfouissement.

M^{me} Stückelberg Vijverberg ajoute que la part de l'AIG n'est pas un actif et ne correspond donc pas à un investissement.

Le député PLR comprend que l'on fait donc une subvention de 16 millions à Swissgrid.

M. Hodgers souligne que Swissgrid est le propriétaire des lignes et que c'est lui qui les enfouit.

Un commissaire (PLR) comprend que c'est de l'argent investi à fonds perdu.

M^{me} Stückelberg Vijverberg souligne qu'il s'agit de l'argent investi pour obtenir l'enfouissement, raison pour laquelle ils essayent de négocier avec Swissgrid pour qu'ils prennent en charge les coûts d'une ligne neuve.

Un commissaire (PLR) relève que le fait que la ligne aérienne soit en partie amortie devrait être pris en compte.

M. Hodgers lui répond que Swissgrid est d'accord sur le principe, mais qu'ils doivent obtenir l'aval de l'ELCom et en outre que cela serait une première qui ferait ensuite jurisprudence.

Un commissaire (PLR) se demande si l'on a le montant du différentiel. Il comprend qu'il y ait une partie de subvention perdue car l'Etat oblige Swissgrid à faire quelque chose qu'ils n'ont pas encore amorti, mais il pense que l'on devrait au moins avoir un retour sur la part qui est déjà amortie.

M^{me} Stückelberg Vijverberg souligne qu'il y a une explication à ce sujet en p. 7 de la présentation.

Un commissaire (PLR) comprend qu'il y a donc environ un engagement de principe de Swissgrid pour un montant entre 4 millions à 5,5 millions sur ces 16 millions.

M. Hodgers lui répond par l'affirmative.

M^{me} Stückelberg Vijverberg ajoute qu'il s'agit d'un engagement de principe qui est bien là, mais sous réserve d'une décision de l'ELCom. Elle pense qu'il n'y a aucun risque si l'ELCom statue favorablement.

M. Hodgers indique enfin que la réelle sécurité est vraiment sur les gages immobiliers. Il ajoute qu'ils ont demandé aux propriétaires de se mettre ensemble pour qu'il n'y ait qu'un seul interlocuteur pour les représenter de manière plus large.

M^{me} Stückelberg Vijverberg ajoute que VEA a aussi un intérêt dans le projet car cela joue aussi en protection contre le bruit pour les autres habitations qui seront construites derrière.

Le Président demande si la commissaire S désire toute la convention.

La commissaire (S) lui répond par l'affirmative.

Le Président propose qu'ils fassent parvenir une copie de la convention et que celle-ci circule ensuite uniquement en version papier au sein de la commission.

Le Président remercie les personnes auditionnées et les raccompagne.

Un commissaire (UDC) pense que l'on pourrait peut-être auditionner les SIG.

Un commissaire (S) pense qu'il convient en effet auditionner les SIG.

Le Président propose donc d'auditionner les SIG, ce qui convient à la commission.

Audition des SIG, représentés par M^{me} Patricia Solioz Mathys, Directrice Services partagés, M. Michel Monnard, Responsable thermique, et M. Fabio Heer, Responsable de l'unité construction

M^{me} Solioz Mathys indique que, pour les SIG et les différents acteurs, c'est un projet gagnant-gagnant. Elle relève qu'il y a beaucoup d'acteurs dans ce projet, des acteurs qui ont la particularité d'être au niveau national, tels que Swissgrid, des acteurs cantonaux et privés, en plus des acteurs parapublics (SIG et Aéroport). Elle mentionne qu'il a fallu mettre en place une structure de coordination pour pouvoir mettre en place un projet commun, afin que chacun puisse répondre à ses attentes et besoins, ce qui est en route depuis 2013 pour arriver à une solution gagnante-gagnante pour tout le monde, qui est

d'abord de permettre la réalisation de projets urbains, et surtout, pour les SIG, de contribuer à favoriser la transition du fossile vers le renouvelable avec GENILAC.

Elle mentionne que cela était une véritable opportunité de se coordonner. Elle précise que les travaux pilotés par l'OFROU étaient une contrainte inévitable dans le projet puisqu'ils ont exceptionnellement autorisé à travailler avec eux, soit à poser les réseaux sur l'autoroute, ce qui est une exception pour l'OFROU étant précisé qu'ils ont fixé comme contrainte un délai indiscutable. Elle remarque que, pour les SIG, cela concernait GENILAC et qu'il était fondamental de ne pas rater le coche de passer dans ces travaux de l'OFROU.

Elle observe que le fait de pouvoir passer dans le tunnel des Nations et de se coordonner dans ces travaux leur évite d'aller ailleurs et constate que le tunnel est un ouvrage de génie civil qu'ils peuvent utiliser pour passer la ville. Elle souligne donc la vraie opportunité de se coordonner, ce qui implique une complicité. Elle indique que les chiffres clés des SIG sont les 6 km de ligne à enfouir, de même que les objectifs environnementaux qui sont la réduction du CO₂ et la création de GWH électriques propres.

M. Monnard présente le principe de GENILAC selon la diapositive y relative (cf. présentation annexée).

M^{me} Solioz Mathys indique que le lancement du projet a été fait en 2013 en coordination avec toutes les parties prenantes, que le Conseil d'administration a validé la réalisation de ce projet en octobre 2017, puis que les demandes d'autorisations ont été déposées. Elle mentionne qu'ils en sont au seuil des appels d'offres, qui sont en cours de finalisation, et qu'ils sont proches de pouvoir commencer les travaux pour la partie du tronçon JAG, dit OFROU.

M. Heer présente le tracé selon les cartes de la présentation annexée.

M^{me} Solioz Mathys informe que la maîtrise d'ouvrage reste chez le propriétaire de l'ouvrage, Swissgrid restant ainsi maître d'ouvrage de la technique ; ce sont eux qui tirent leurs câbles dans les tubes que les SIG auront posés.

M. Heer indique qu'un gros travail a été fait sur la répartition des coûts pour les choses en commun, les détails étant mentionnés sur la présentation. Il donne des exemples selon les cartes et les couleurs.

Un commissaire (Ve) remarque qu'il était question de 35 GWh et demande si cela est uniquement pour l'aspect GENILAC.

M^{me} Solioz Mathys répond que c'est uniquement GENILAC.

Un commissaire (Ve) demande si cela représente 35 GWH supplémentaires que les 9 GWH de 2017.

M^{me} Solioz Mathys confirme.

Un commissaire (Ve) demande s'il y a une différence de déperdition d'énergie entre une ligne aérienne et une ligne enfouie.

M. Heer indique qu'ils ont tenu compte des pertes puisqu'il y a des pertes de chaleur et qu'ils ont un réseau de froid. Il mentionne ne pas savoir s'il y a plus de déperdition mais indique savoir qu'ils en ont tenu compte dans les calculs.

Un commissaire (Ve) relève qu'il a été question de travaux sismiques des SIG et demande si ceux-ci sont financés par l'assurance en tant qu'investissement.

M^{me} Solioz Mathys informe qu'il y a effectivement deux financements, d'une part les SIG qui financent leurs propres travaux pour GENILAC et d'autre part le financement pour la ligne à très haute tension.

Un commissaire (Ve) demande s'il y a des travaux connexes nécessaires des SIG pour la ligne à très haute tension financés par ces derniers, sur l'aspect électrique.

M^{me} Solioz Mathys constate qu'ils ne savent pas encore ce que seront les travaux à basse ou moyenne tension et les changements que peuvent générer ces travaux sur l'existant, mais constate que dans tous les cas, cela est séparé. Elle mentionne qu'ils sont contrôlés par un régulateur qui contrôle que les coûts soient bien séparés sur chaque niveau de tension.

Un commissaire (Ve) demande si les stations SIG sur les cartes sont celles de GENILAC ou les stations électriques.

M^{me} Solioz Mathys répond que ce sont les stations GENILAC.

M. Heer confirme.

Un commissaire (Ve) demande si ce sont les SIG qui les construisent.

M^{me} Solioz Mathys confirme et répond qu'ils vont devoir calquer ce tracé sur l'ensemble des plans réseaux SIP, soit sur tout ce qu'il y a en sous-sol, et voir comment cela impacte l'ensemble des réseaux. Elle mentionne que cela est tout pris en charge. Elle observe que dans le tunnel et sur l'autoroute, il n'y a rien puisqu'il n'y a rien en sous-sol.

M. Heer indique qu'il y a des oppositions car certains savent que les lignes sont posées car cela est pour construire des immeubles, ce que les gens ne veulent pas.

Un commissaire (UDC) demande, par rapport au contrat de délai de l'OFROU, qui imposera un calendrier par rapport à l'échangeur de la Route des Nations notamment, s'il y a une possibilité d'anticiper pour les SIG.

M^{me} Solioz Mathys répond que cela est le cas pour leurs propres ouvrages et souligne qu'ils ont déjà le financement et leurs autorisations. Elle indique qu'ils sont donc prêts pour être à l'heure dans les délais.

Un commissaire (UDC) remarque qu'il y a plusieurs lots et qu'il y en a en tout pour 43 000 000 F et demande comment cela va se passer pour la mise au concours des lots. Il demande s'ils vont faire des AIMP.

M. Heer indique que, pour le tronçon JAG, c'est l'OFROU qui va lancer les appels d'offres selon une procédure fédérale, qui sera suivie par les SIG. Il observe que, sur les deux autres parties, notamment celle du Vengeron, SIG va faire les appels d'offres de génie civil pour ses propres travaux et que, sur la partie à l'Est, ils vont faire les appels d'offres pour leurs travaux ainsi que ceux pour Swissgrid.

Un commissaire (UDC) remarque avoir vu, sur le plan financier, une location de la galerie SIG à 1 620 000 F et demande ce que cela représente.

M. Heer répond qu'il y a une partie souterraine qui va du Stand jusqu'au poste de Renfile et que des câbles de Swissgrid vont être enfilés pour ressortir. Il constate donc qu'ils vont utiliser la galerie des SIG et souligne que cela correspond aux tarifs de location.

Un commissaire (UDC) remarque que donc c'est Swissgrid qui va les payer.

M. Heer confirme.

M^{me} Solioz Mathys indique que tout génie civil a un coût et qu'il y a une obligation d'être très transparent sur la répartition des coûts. Ainsi, les SIG ne peuvent pas subventionner ou mettre à disposition une fouille gratuitement pour Swissgrid, raison pour laquelle il y a la nécessité d'être totalement transparent entre les différents travaux, ce qui est une obligation de la loi sur l'électricité, contrôlée par le régulateur. Elle indique que cela s'explique car ils sont en situation de monopole et soumis aux prix sur l'électricité et à l'interdiction de subventionnement croisé, ce qui est la conséquence de l'ouverture des marchés.

Un commissaire (UDC) remarque qu'il est indiqué qu'il convient d'ajouter au budget de 43 086 000 F les indemnités de droit de passage et celles liées à l'ORNI.

M. Heer indique qu'il y a des endroits où le tracé passe sur des parcelles qui appartiennent à des tiers et informe qu'il y a un tarif d'établissement de servitudes et d'indemnités.

Un commissaire (UDC) demande s'ils indemnisent les propriétaires.

M. Heer confirme et indique qu'ils indemnisent également les restrictions de droit à bâtir qu'ils induisent.

Une commissaire (S) constate qu'il y a des conditions suspensives mentionnées et demande, si par exemple la voie d'investissement est acceptée mais qu'un document ne se signe pas, si tout s'arrête automatiquement ou comment la suite sera vue.

M. Goumaz indique que cela est le principe, étant précisé qu'il y a plusieurs partenaires liés pour le financement de cette infrastructure pour ce qui est de l'enfouissement de la ligne THC puisque GENILAC a son propre financement par le biais des SIG, et constate que, effectivement, si à un moment donné une de ces conditions ne joue pas, c'est l'ensemble du projet qui tombe. Il relève que la signature de toutes ces conventions est conditionnée à l'obtention du vote du projet de loi puisque cela n'a pas de sens sans financement.

M^{me} Solioz Mathys ajoute que, pour SIG, si ce projet tombe, ils doivent repenser tout un projet avec de nouvelles études. Elle constate que c'est un projet très compliqué mais un beau projet. Elle relève la difficulté d'avoir obtenu le soutien de la Confédération.

Un commissaire (MCG) demande quel est le diamètre d'un câble comme évoqué et quelle en est son isolation.

M. Heer répond que cela est environ 12 cm de diamètre et que l'isolation est de quelques centimètres. Il indique que le tirage du câble est une opération intéressante vu le poids.

M^{me} Solioz Mathys précise qu'il y en a plusieurs puisque cela est une batterie de câbles.

Une commissaire (PLR) demande quel est le diamètre.

M. Heer précise que le diamètre est variable.

M. Monnard répond qu'il doit y avoir, pour le Vengeron, entre 10 et 15 mètres car il y a la station de pompage des deux côtés. Il explique que la station de pompage alimente la partie aéroport et qu'ensuite il y a des conduites sous-lacustres qui vont alimenter au niveau du centre-ville. Il indique qu'il y a 25 000 mètres cubes au total.

Une commissaire (PLR) mentionne, concernant la convention qui circule en commission et le point discuté lors de l'audition du Département sur la question des sûretés, avoir compris en lien avec la page 9 que 11 000 000 F

seront mis immédiatement et qu'ensuite des terrains seront acquis pour 12 000 000 F. Elle demande ce que sont ces 12 000 000 F.

M. Goumaz répond qu'ils vont compléter les 11 000 000 F.

Une commissaire (PLR) constate que cela ne s'additionne pas aux comptes et donc que la totalité n'est pas encore couverte.

M. Goumaz confirme. Il indique que les parcelles sont notamment en mains de l'Etat et de la commune de Vernier et qu'ils avaient convenu que la société Meyrlis prendrait en charge complètement la totalité du montant des travaux mais que, sous l'angle des garanties foncières, elles ne couvriraient que ses propres parcelles. Il précise que les parcelles en mains de l'Etat bénéficient aussi de travaux engendrant des plus-values.

Une commissaire (PLR) comprend que, dans la Convention, il y a les 14 000 000 F avancés, de même que les frais autour, et qu'il y a 12 000 000 F de garanties et qu'il reste ainsi 3 000 000 F. Elle demande si ces 3 000 000 F doivent être payés mais ne sont pas garantis, si finalement ce n'est pas la société qui les doit, etc.

M. Goumaz répond que la société les devra mais que la garantie est donnée car en réalité ce sont des propriétaires de collectivité publique. Il souligne que l'Etat bénéficiera d'une plus-value.

Un commissaire (Ve) remarque que, concernant les réserves, cette convention est conditionnée à l'acceptation du projet de loi mais également à deux conventions, étant précisé que cela est un document de travail. Il demande quel est l'état de relation de ces trois conventions et quand a eu lieu la signature de celles-ci.

M. Goumaz répond qu'ils sont à bout touchant mais que cette réserve est mise car ils n'ont pas formellement encore la signature des différents protagonistes. Il souligne, sur le plan technique, que les conventions sont aujourd'hui terminées et qu'ils vont entrer dans le processus de signatures, étant précisé qu'il faut tenir compte du calendrier du Conseil d'Etat. Il remarque que toutes les assurances ont été prises, les conventions étant déjà passées aux conseils d'administration, impliquant que les décisions sont acquises. Il mentionne que, de leur point de vue, les choses sont suffisamment calées pour qu'il n'y ait pas d'obstacle à la signature.

Un commissaire (Ve) constate donc que d'ici peu toutes les conventions en cascade seront signées.

Un commissaire (PLR) informe ne pas avoir compris comment étaient garantis ces 3 derniers millions de francs, en lien avec la question de la

commissaire PLR. Il remarque avoir compris qu'ils veulent faire des plus-values sur un projet dont on n'est pas sûr qu'il soit réalisé.

M. Goumaz répond que les garanties ont été calculées sur la base des parcelles sur le territoire du projet de la vitrine économique qui sont en mains privées, considérant à un moment donné que les promoteurs n'allaient pas hypothéquer sur la base de terrains qui sont d'ores et déjà en mains publiques. Il constate donc que c'est une question de ratios entre les terrains de périmètre en mains publiques versus en mains privées. Il souligne que la société Meyrlis s'engage contractuellement sur l'ensemble de la part du tiers, qui est négociée pour être assumée par les promoteurs privés.

Un commissaire (PLR) indique ne toujours pas avoir compris.

Un commissaire (PLR) indique que la commission avait discuté à l'époque des partenaires et informe ne pas comprendre non plus la question du financement des 3 derniers millions de francs et pourquoi ils ne couvrent pas l'entier du risque, étant donné qu'il manque toujours un bout au niveau des garanties financières. Il demande dans quel acte juridique formel cela peut être garanti.

M. Goumaz répond que c'est le fruit des négociations de l'Etat avec les promoteurs privés. Il souligne que ce n'était pas évident au départ de les mettre dans ce financement. Il remarque que, sur la problématique des garanties, il y avait une position des promoteurs de dire qu'ils étaient d'accord de garantir sur la part des parcelles qui sont en mains privées mais que, par contre, il faut mettre la contre-valeur de l'hypothèque sur des terrains qui sont en mains publiques sur ce périmètre. Il constate que tout le monde est d'accord en fait et qu'il y a un risque quelque part sur ces 3 000 000 F mais que, d'un autre côté, si ce projet se réalise à un moment donné, cela a inévitablement un impact sur la valorisation des terrains qui sont en mains publiques.

Le Président constate que cela est estimé donc être à la hauteur de 3 000 000 F.

Un commissaire (UDC) relève que c'est donc un risque de 3 000 000 F.

M. Goumaz indique que c'est un risque relatif car à cela s'ajoute, dans le cadre du projet, de très bons indicateurs faisant dire que Swissgrid participera à hauteur de l'ordre du 10 à 15 millions sur l'ensemble du projet. Il constate toutefois que cela n'est pas encore sécurisé puisque cela suppose une décision formelle de l'ElCom. Il souligne que cela aura pour impact de diminuer le coût global du projet, y compris la part qui est celle de Meyrlis, ce qui permet à l'Etat de retomber sur ses pattes avec le montant des hypothèques qui est aujourd'hui prévu dans la Convention.

Le Président constate que cela est extrêmement compliqué. Il mentionne comprendre la manœuvre puisque, si cela se construit, les terrains de l'Etat vont prendre de la valeur mais constate qu'il faut s'assurer que cela corresponde aux fameux 3 millions de francs afin de garantir de ne rien perdre. Il demande s'il n'y a pas de possibilité de conditionner l'accord de l'Etat à celui de l'EiCom, soit à la subvention Swissgrid, condition à laquelle il n'aurait pas de problème à voter le PL.

M. Goumaz répond qu'ils vont avoir ici un problème de timing puisqu'ils ne maîtrisent pas le timing de l'EiCom et que ce projet est tenu par un timing extrêmement précis dicté par l'OFROU.

Il indique que cela est également pour cette raison que le projet a été monté comme cela et que l'Etat n'a pas intégré à ce stade le montant qui sera vraisemblablement pris en charge par Swissgrid puisqu'ils n'arriveront vraisemblablement pas, en termes de timing, à avoir la décision de l'EiCom avant qu'il faille donner le signal que l'Etat s'engage. Il souligne qu'il y a derrière des enjeux de contractualisation des travaux notamment.

Un commissaire (PLR) indique qu'il faut être clair, étant précisé que la comparaison a été faite s'ils payent ou s'ils ne payent pas, mais soulignant que la valorisation a aussi lieu s'ils ne paient pas. Il remarque que, en réalité, il faut dire les choses comme il le faut et qu'il y a donc un défaut de garantie de 3 millions, ce dont il faut prendre acte. Il souligne que, toute chose étant par ailleurs conservée, il y a les 12 millions qui seront libérés si tout est payé et constate que ce sont en principe les derniers millions payés.

Il remarque donc que, à partir du moment où plus de 3 millions sont payés, le projet est entièrement garanti. Il demande ce qu'il en est des hypothèques de deuxième rang, soit quelle est la valeur des terrains mis en gage, et demande quelle est l'hypothèque du premier rang afin de savoir si au-delà des 3 millions manquants, il y a un différentiel aussi par rapport à la valeur estimée des terrains mis en hypothèque en deuxième rang.

M. Goumaz répond que la valeur est bornée par le prix d'acquisition des terrains. Il constate que le premier rang est le différentiel entre le deuxième rang prévu et la valeur d'acquisition des terrains.

Un commissaire (PLR) constate donc que cela est la valeur de gage qui figure dans le projet de loi en page 28 de l'annexe 5.

M. Goumaz confirme.

Un commissaire (PLR) indique donc qu'il y a un vrai risque qui va au-delà des 11 millions de francs et constate que, fondamentalement, ils ne peuvent pas offrir une garantie qui aille au-dessus car l'entièreté de la valeur de gage des terrains a été consommée. Il constate que, pour la clarté des débats, il est

juste de dire que l'Etat garantit à hauteur de 75% du chiffre engagé en chiffre rond et que cela est un risque raisonnable.

Le Président confirme, de même que M. Goumaz.

Votes

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12195 :

Oui : 13 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG, 1 PDC)

Non : –

Abst. : 1 (1 PLR)

Le Président constate que le titre et préambule sont acceptés sans modifications et donc adoptés, de même que les articles de 1 à 11.

Le Président met aux voix le PL 12195 :

Oui : 13 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG, 1 PDC)

Non : –

Abst. : 1 (1 PLR)

Le PL 12195 est accepté par la commission.

Catégorie préavisée : extraits.

Projet de loi (12195-A)

ouvrant un crédit d'investissement sous la forme d'une subvention d'investissement de 16 014 960 F à la société Swissgrid SA et octroyant une autorisation de prêt du patrimoine financier de 16 014 960 F à la société Meyrlis SA, en vue de financer l'enfouissement de la ligne électrique à très haute tension dans le cadre du projet d'Axe stratégique réseau développé sur le front sud de l'aéroport

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

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But général de la loi

¹ La présente loi vise à assurer le financement de l'enfouissement de la ligne électrique aérienne à très haute tension (THT) appartenant à la société Swissgrid SA, dans le cadre du projet d'Axe stratégique réseau développé le long de la façade sud de l'aéroport.

² Elle comprend d'une part l'octroi d'une subvention d'investissement à la société Swissgrid SA et d'autre part une autorisation de prêt, intégralement remboursable et rémunéré, à la société Meyrlis SA.

Chapitre II Subvention d'investissement

Art. 2 But de la subvention

La subvention a pour but de financer la part revenant à l'Etat de Genève au projet d'enfouissement de la ligne électrique aérienne THT, soit un tiers du montant total des travaux.

Art. 3 Subvention d'investissement

Un crédit global de 16 014 960 F (y compris TVA et renchérissement), est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention d'investissement en faveur de la société Swissgrid SA.

Art. 4 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement de 16 014 960 F est ouvert dès 2017. Il est inscrit sous la politique publique Q – Energie (05200000 – 5650).

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

Art. 5 Amortissement

L'amortissement de cet 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 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à fin 2024.

Art. 7 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.

Chapitre III Prêt du patrimoine financier

Art. 8 Prêt

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à consentir un prêt rémunéré d'un montant de 16 014 960 F en faveur de la société Meyrlis SA. Ce montant correspond au tiers du coût estimé des travaux d'enfouissement de la ligne électrique aérienne THT.

² Les modalités de remboursement sont réglées par convention conclue entre l'Etat de Genève et la société Meyrlis SA.

Art. 9 Inscription au patrimoine financier

Ce prêt est inscrit dans le bilan de l'Etat de Genève au patrimoine financier sous « Prêt du patrimoine financier (long terme) ».

Art. 10 Remboursement et rémunération du prêt

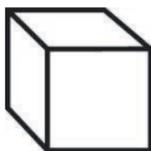
¹ Le montant prêté est intégralement remboursé à l'Etat de Genève par la société Meyrlis SA.

² Les remboursements de ce prêt, y compris les intérêts, interviennent en plusieurs échéances comprises entre le 1^{er} juin 2021 au plus tôt et le 31 décembre 2030 au plus tard, en fonction des étapes du développement du projet de Vitrine économique de l'aéroport.

Chapitre IV Dispositions finales et transitoires

Art. 11 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.



Projet d'Axe Stratégique Réseaux (ASR)



Commission des travaux, 9 janvier 2018



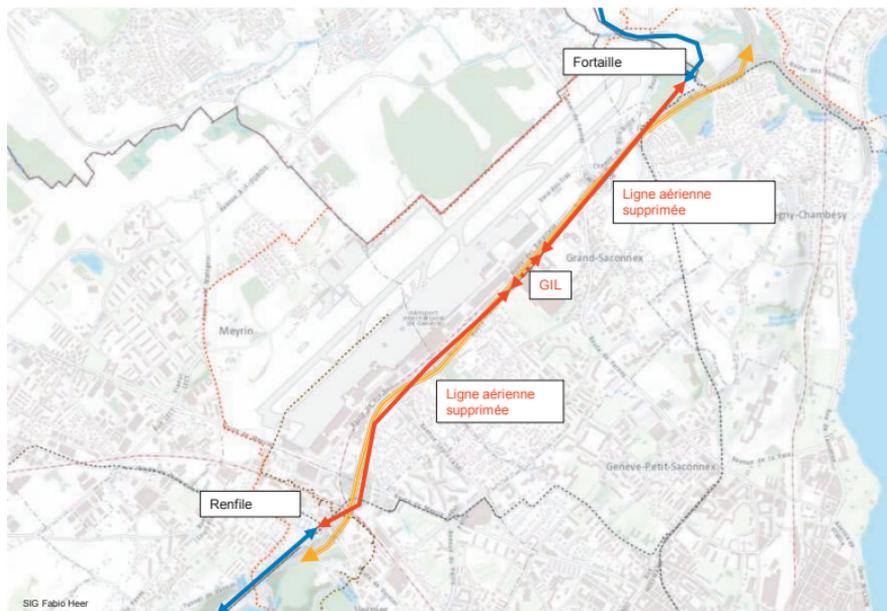
DALE – Secrétariat général



L'essentiel

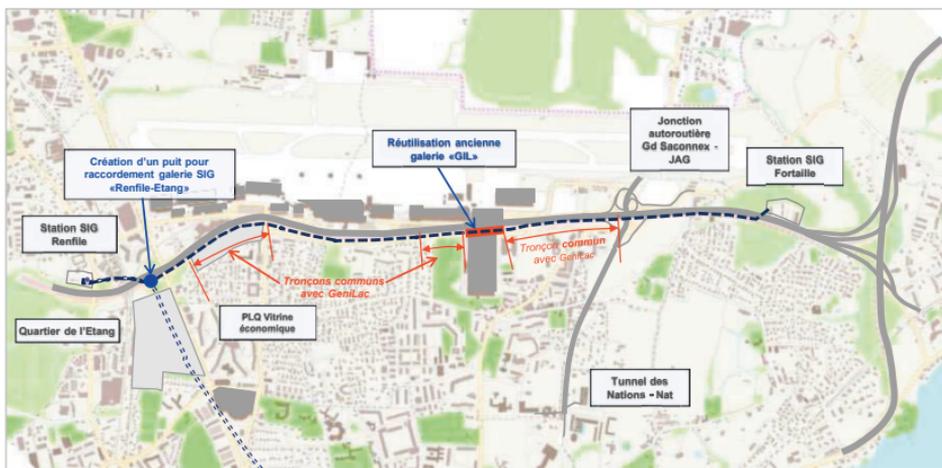
- Enfour simultanément, le long de la façade sud de l'Aéroport :
 - La ligne électrique aérienne à très haute tension (THT);
 - Les conduites du réseau thermique Génilac.
- **Une opportunité unique** : travaux de l'OFROU sur la jonction autoroutière du Grand-Saconnex (2018-2021).

Ligne existante



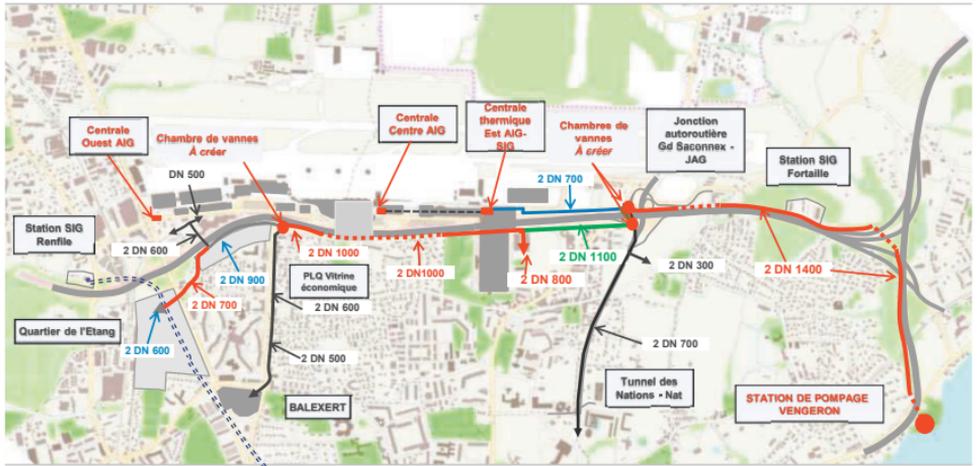
Tracé enfouissement ligne THT

AXE STRATEGIQUE RESEAUX



GeniLac®

AXE STRATEGIQUE RESEAUX



SCHEMA DE DISTRIBUTION THERMIQUE





Enjeux

- La ligne aérienne THT est aujourd'hui **une contrainte (physique + ORNI) pour la réalisation de projets urbains et de mobilité d'envergure** :
 - Grand projet Grand-Saconnex :
 - Secteur Susette (~ 850 logements + 20'000 m2 activités);
 - Secteur Pré-du-Stand (pôle football cantonal + 90'000 m2 activités).
 - Grand projet Vernier – Meyrin – Aéroport :
 - Secteur "Vitrine économique de l'aéroport" (VEA). Demande de renseignement pour 136'000 m2 activités.
 - Mise en place d'axe fort de transports publics (tronçon Cointrin Ouest d'un axe tangentiel Grand-Saconnex - Plan-Les-Ouates).
 - Développements potentiels de l'aéroport.

Tracé enfouissement ligne THT et enjeux urbains

AXE STRATEGIQUE RESEAUX

Pré-Bois

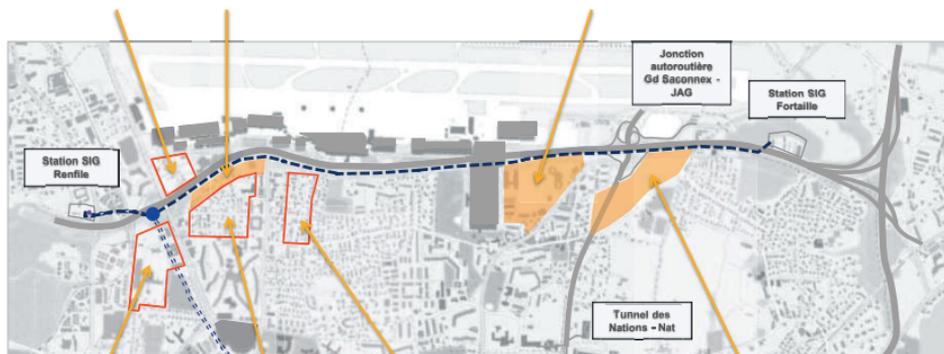
PLQ : 2019
DD 2021-22

VEA

PLQ : 2019
DD 2021-2022

Susette

MZ : 2019
PLQ : 2019-2020



PLQ Etang
DD délivrées
ou en cours
d'instruction

**MZ Cointrin Ouest
+ PLQ**
MZ : 2018
1^{er} PLQ : dès 2020

MZ Cointrin Est + PLQs
MZ : 2017-2018
1^{er} PLQs : dès 2020

Pré du Stand
MZ : 2018
PLQ : 2019-2020

Enjeux (suite)



➤ Politique énergétique / climatique

- Nouvelle branche du réseau thermique GèniLac : Valorisation de l'eau du lac pour chauffer et rafraîchir les entreprises et les habitations;
- Alimentation de l'AIG, entreprises site aéroportuaire, quartier de l'Etang et prochains développements urbains;
- Transition du fossile vers le renouvelable et économies de CO2.



Partenaires

➤ Partenaires financiers

- Etat de Genève
 - Aéroport International de Genève
 - Meyrlis SA : Principal promoteur VEA
- ➡ Partage des coûts d'enfouissement de la ligne à parts égales.

➤ Maîtrise d'ouvrage enfouissement de la ligne

- Swissgrid : Société nationale pour l'exploitation du réseau; propriétaire et responsable de la construction, l'exploitation et l'entretien réseau.

Partenaires (suite)

➤ **Services industriels de Genève (SIG)**

- Réalisation Génie Civil tronçon Palexpo – Renfile (pour Enfouissement de la ligne et GéniLac);
- Pilotage et financement de GéniLac.

➤ **Office fédéral des routes (OFROU)**

- Réalisation Génie Civil tronçon à l'est halle 6 Palexpo (Enfouissement de la ligne et GéniLac);
- Pilotage réaménagement autoroute A1 au niveau de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex.



Coût des travaux

- Enfouissement ligne THT : CHF 43 086 000 (+/-10%) :
- Indemnités de droit de passage : CHF 1 300 000.--
- Indemnités ORNI : CHF 100'000.--

➡ **Total : CHF 44'486'000.-- HT.**

Part Etat de Genève : CHF 16'014'960 TTC.



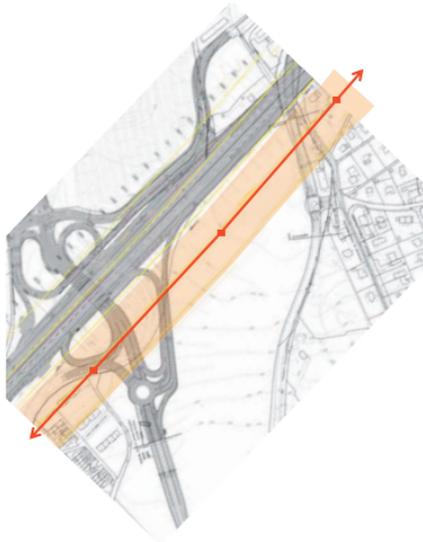
Financement

- A l'égard de Swissgrid, l'Etat de Genève assure le financement complet de l'enfouissement de la ligne.
- Coût total réel des travaux divisé par trois entre l'Etat, l'AIG et Meyrlis SA selon conventions de financement.
- Projet de loi :
 - Part Etat: Subvention d'investissement à Swissgrid;
 - Part Meyrlis: Prêt rémunéré (2%) intégralement et "inconditionnellement" remboursable au 31.12.2030 au plus tard; garanti par gages immobiliers.

Financement (suite)

- Part AIG : financée par ses propres budgets;
- Déduction éventuelle du coût total : participation de Swissgrid si validation de l'Elcom (négociations en cours).

Pré du Stand

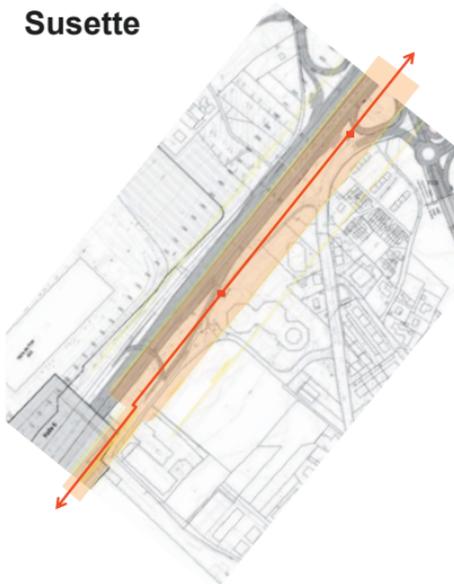


-  Ligne THT existante et pylônes
-  Périmètre d'examen ORNI



Image directrice mars 2015

Susette



-  Ligne THT existante et pylônes
-  Périmètre d'examen ORNI



Schéma directeur mars 2017

Image directrice Grand projet Vernier-Meyrin-Aéroport

Une illustration du possible à long terme, qui indique une direction dans laquelle aller



 "Vitrine économique aéroport"

 Projet axe tangentiel TP

Vitrine économique de l'aéroport



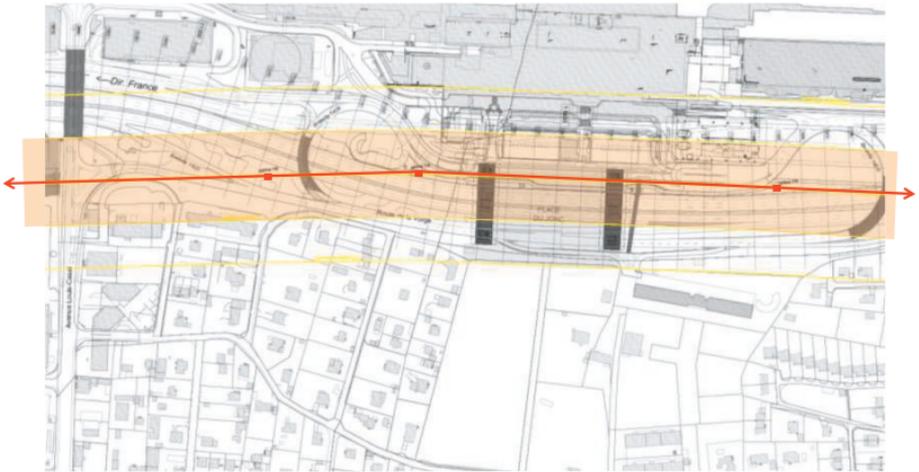
 Ligne THT existante et pylônes

 Périmètre d'examen ORNI



Demande de renseignement
mai 2017, instruction en cours

Potentiels développement aéroport



↔ Ligne THT existante et pylônes

■ Périmètre d'examen ORNI

PL 12195

ouvrant un crédit d'investissement sous la forme d'une subvention d'investissement de 16 014 960 F à la société Swissgrid SA et octroyant une autorisation de prêt du patrimoine financier de 16 014 960 F à la société Meyrlis SA, en vue de financer l'enfouissement de la ligne électrique à très haute tension dans le cadre du projet d'Axe stratégique réseau développé sur le front sud de l'aéroport.

Commission des travaux Audition de SIG

6 février 2018

Particia Solioz Mathys, Michel Monnard, Fabio Heer



Sommaire

- 1.** Brève introduction
- 2.** Le tracé ... (rappel)
- 3.** Exemples de lieux particuliers
- 4.** Organisation du projet
- 5.** Planning
- 6.** Questions



Brève introduction

1

3

ASR



Un Projet gagnant-gagnant

Permettre la réalisation de projets urbains

Favoriser la transition du fossile vers le renouvelable - GeniLac®

Et une réelle opportunité de se coordonner...

Jonction autoroutière Grand-Saconnex

Tunnel des Nations

Env. **35**
GWH D'ÉLECTRICITÉ
À ÉCONOMISER
(14'000 MÉNAGES)

Env. **6900**
TONNES DE CO₂
À ÉCONOMISER

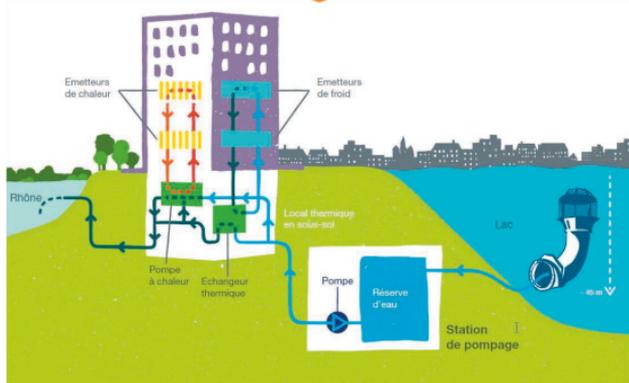
6 KMS
DE LIGNES À ENFOURIR

4



GeniLac[®], un projet écologique novateur

GeniLac[®], une innovation thermique 100% renouvelable pour rafraîchir et chauffer Genève grâce à l'eau du lac Léman



9

GWH D'ÉLECTRICITÉ
ÉCONOMISÉE EN 2017
(3'600 MÉNAGES
GENEVOIS)

2350

TONNES DE CO₂
ÉCONOMISÉES EN 2017

5

Déploiement du réseau GeniLac[®]



6



Point projet ASR

Procédures

Lancement en 2013 en coordination avec toutes les parties prenantes.

Le Conseil d'administration de SIG a validé le lancement du projet en octobre 2017.

L'autorisation fédérale (ESTI) a été déposée. Deux oppositions en cours de traitement.

L'autorisation cantonale pour GeniLac® n'a fait l'objet d'aucune opposition. Sur le point d'être délivrée.

Les appels d'offre pour le génie civil sont en cours de finalisation.



7



Le tracé ... (rappel)

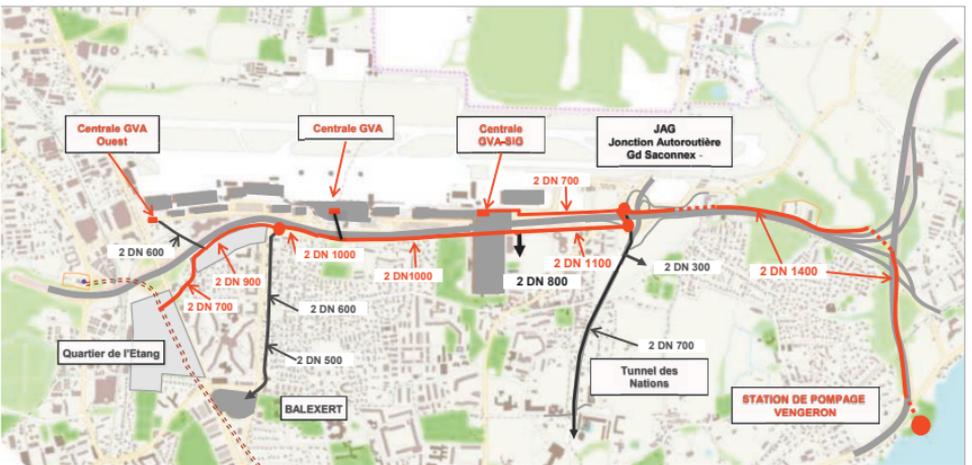
2

8

ASR Enfouissement de la ligne THT (Rappel)



ASR Colonne vertébrale GENILAC (Rappel)

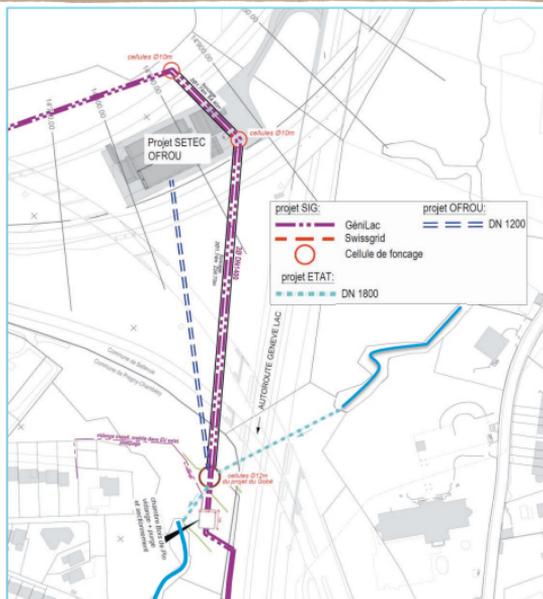




Exemples de lieux particuliers

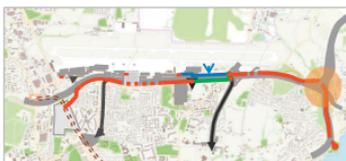
3

Echangeur Vengeron



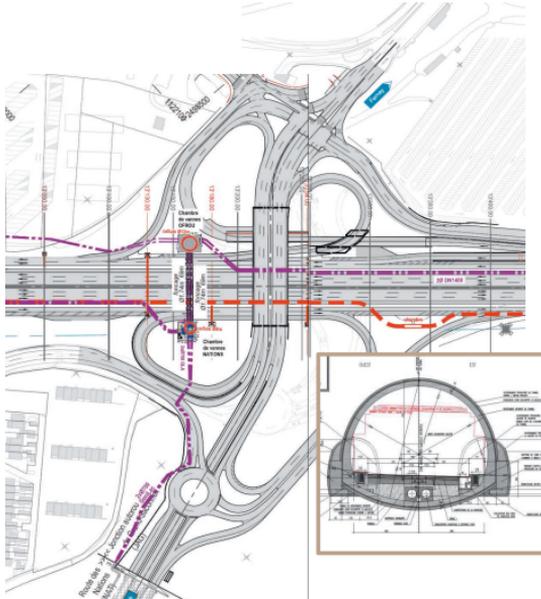
Mutualisation des coûts
des travaux spéciaux

- Gobé projet ETAT
- SETEC projet OFROU
- GENILAC





Nouvelle jonction Grand-Saconnex (JAG)

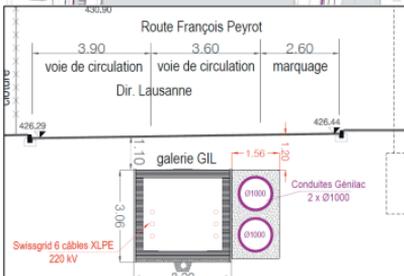


- Intégration ASR JAG
- Passage des conduites GENILAC dans tunnel des Nations



13

Passage Halle 6



- Réutilisation de la galerie existante



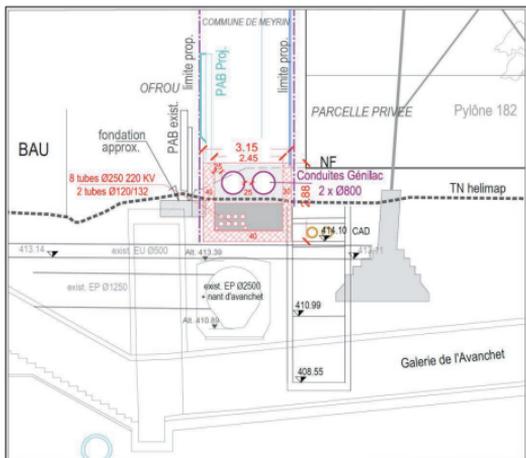
14



Vitrine Economique Aéroport (VEA)



- Proximité des futurs immeuble
- Nombreux réseaux enterrés
- Pylônes
- Paroi anti bruit



15

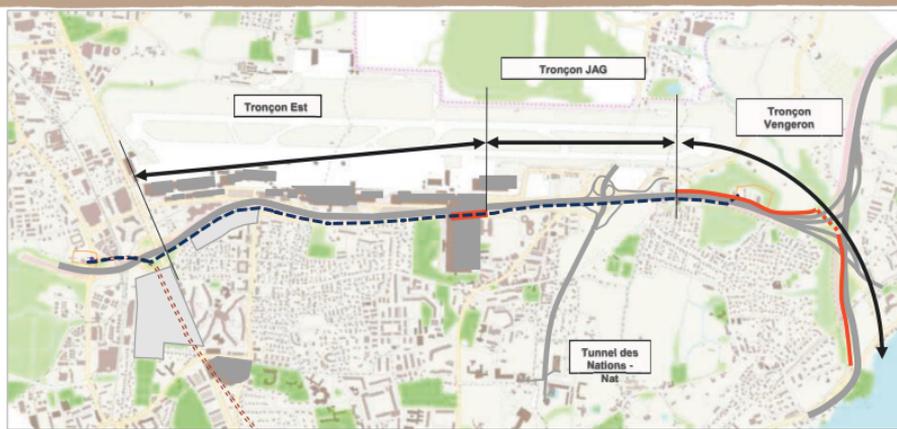


Organisation du projet

4



Découpage en trois tronçons



Tronçon Est

Direction du Génie Civil confiée
SIG

Tronçon JAG

Direction du Génie Civil confiée à
l'OFROU

Tronçon Vengeron

SIG seul

17



Répartition des coûts

☒ Tracés séparés

- ▶ Chaque maître d'ouvrage paie ses travaux

☒ Tracés communs

- ▶ Un partage a été prédéfini en vue des appels d'offres, de la facturation,...

☒ Certains coûts sont répartis au prorata.

- ▶ Honoraires
- ▶ Gestion du trafic
- ▶ Suivi environnemental
- ▶ Coordination de la sécurité
- ▶ Assurances
- ▶ ...

18



Coûts

- ☒ Enfouissement ligne THT : 44'486'000 CHF HT
- ☒ Colonne vertébrale du réseau GENIALC : 71'249'000 CHF HT

- ☒ Ces montants comprennent :

- ▶ Les honoraires des bureaux d'ingénieurs (GC et E)
- ▶ Les honoraires de mandataires spécialisés
 - ⊗ Géomètres, environnement, sécurité, géotechniciens, gestion du trafic
- ▶ Les travaux de génie civil
- ▶ Les travaux d'équipements (lignes, vannes, contrôle commande)
- ▶ Les coûts de pilotage
- ▶ 3 % pour les travaux non chiffrés à ce stade.

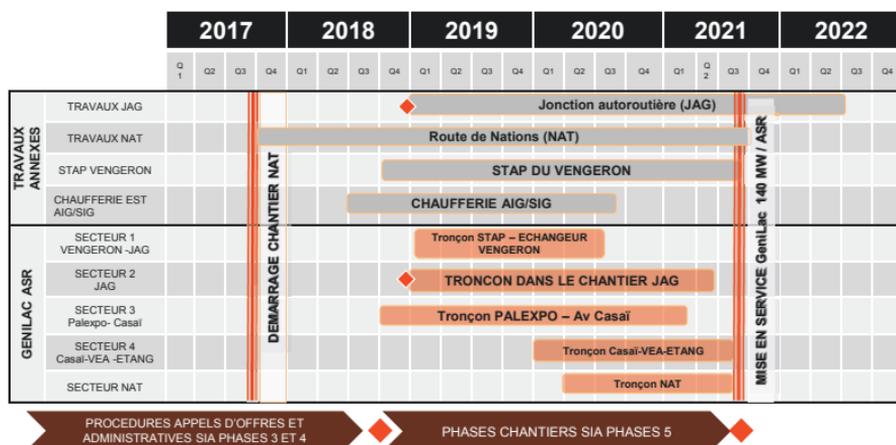


Planning

5

**PLANIFICATION DE REALISATION DU RESEAU
GeniLac 140 MW/ASR**

◆ JALONS IMPORTANTS



QUESTIONS

6