

Loi ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 425,28 millions de francs relatif à l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève (11912)

du 22 septembre 2016

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957;
vu la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, du 20 mars 2009;
vu la loi fédérale sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire, du 21 juin 2013;
vu l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire, du 21 juin 2013;
vu l'ordonnance fédérale sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 14 octobre 2015;
vu la convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport, du 21 décembre 2009;
vu la convention-cadre relative à l'extension de capacité du nœud de Genève, du 7 décembre 2015;
vu la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires, du 27 janvier 2011;
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'étude et d'investissement pour la réalisation de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève

Art. 1 Crédit d'étude et d'investissement

¹ Un crédit d'étude et d'investissement global pouvant atteindre 425,28 millions de francs (base francs avril 2014, y compris TVA et hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour les Chemins de fer fédéraux en vue de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève.

² En cas d'aliénation par les Chemins de fer fédéraux de l'infrastructure, les montants sont dus à l'Etat de Genève, selon convention conclue entre les parties.

³ Dans le cadre de PRODES 2030, le canton de Genève défendra, auprès de la Confédération, la réalisation impérative d'une offre au quart d'heure entre La Plaine et Genève et la réalisation concomitante d'une halte à Châtelaine.

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'étude et d'investissement est ouvert dès 2019. Il est inscrit sous la politique publique J – Mobilité, sous la nature 5400 et les centres de responsabilités suivants :

0603 direction générale des transports (DETA)

0611 direction générale du génie civil (DETA).

² Ce crédit d'étude et d'investissement peut faire l'objet d'un remboursement par la Confédération, dans le cadre des étapes 2030 et ultérieures du programme de développement stratégique. Le remboursement se fera au titre des dispositions inscrites dans la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957, et l'ordonnance fédérale sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 14 octobre 2015.

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

Art. 3 But

Ce crédit d'étude et d'investissement doit permettre le financement de la part cantonale du projet d'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève, incluant notamment la construction d'une gare souterraine à Cornavin.

Art. 4 **Durée**

La disponibilité du crédit d'étude et d'investissement s'éteint avec le bouclage de la présente loi.

Art. 5 **Amortissement**

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

Art. 6 **Clause d'indexation**

Le montant du crédit d'étude et d'investissement prévu à l'article 1 doit être indexé à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF). Pour ce crédit, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.

Chapitre II **Dispositions finales et transitoires****Art. 7** **Rapport**

Chaque année, le Conseil d'Etat rend compte au Grand Conseil, dans le cadre du rapport divers prévu par l'article 10 de la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires, du 27 janvier 2011 :

- a) de l'état d'avancement des études et des travaux concernant l'extension de capacité du nœud ferroviaire;
- b) de la conclusion de conventions spécifiques;
- c) des dépenses effectuées selon l'article 1.

Art. 8 **Lois applicables**

¹ La présente loi est soumise aux dispositions de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957, et de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 14 octobre 2015.

² La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Art. 9 **Modifications à une autre loi**

La loi sur le développement des infrastructures ferroviaires, du 27 janvier 2011 (H 1 60), est modifiée comme suit :

Art. 1 (nouvelle teneur)

¹ La présente loi a pour but de favoriser le développement de l'offre et des infrastructures ferroviaires bénéficiant et susceptibles de bénéficier de financements fédéraux, notamment dans le cadre du fonds d'infrastructure ferroviaire.

² Elle met ainsi en œuvre l'article 58c de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957, autorisant les entreprises ferroviaires à passer avec les cantons concernés et avec des tiers, sous réserve de l'approbation de l'Office fédéral des transports, des conventions relatives au financement préalable des mesures dont la réalisation ou la planification a été décidée par l'Assemblée fédérale.

Art. 4 Prêt remboursable sous conditions (nouvelle teneur avec modification de la note, à insérer dans le chapitre III)

¹ Le financement à titre de prêt remboursable sous conditions des études et des réalisations des infrastructures est assuré par l'ouverture au Conseil d'Etat d'un crédit d'étude et d'investissement dès 2011 de 49,40 millions de francs (base francs octobre 2005, hors taxes et hors renchérissement).

² Chaque mesure fait l'objet d'une convention spécifique définissant les modalités de financement et de son remboursement entre les Chemins de fer fédéraux, les cantons concernés et, le cas échéant, la Confédération.

³ En cas d'aliénation par les Chemins de fer fédéraux de l'infrastructure, les montants sont dus à l'Etat de Genève, selon convention conclue entre les parties.

Art. 5 Remboursement et intérêts du prêt (nouvelle teneur avec modification de la note)

¹ Le financement du projet décrit à l'article 4 s'effectue sous la forme de prêts sans intérêts en faveur des Chemins de fer fédéraux.

² Il peut faire l'objet d'un remboursement par la Confédération, dans le cadre des étapes d'aménagement 2030 et ultérieures du programme de développement stratégique. Le remboursement se fera au titre des dispositions inscrites dans la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957, et l'ordonnance fédérale sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 14 octobre 2015.

Art. 6 Crédit d'étude et d'investissement (nouvelle teneur avec modification de la note)

¹ Un crédit d'étude et d'investissement global pouvant atteindre 48,70 millions de francs (y compris TVA et hors renchérissement) est ouvert dès 2011 au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour les Chemins de fer fédéraux.

² Chaque mesure fait l'objet d'une convention spécifique définissant les modalités de financement et de son remboursement entre les Chemins de fer fédéraux, les cantons concernés et, le cas échéant, la Confédération.

³ En cas d'aliénation par les Chemins de fer fédéraux de l'infrastructure, les montants sont dus à l'Etat de Genève, selon convention conclue entre les parties.

Art. 7 Durée (nouvelle teneur avec modification de la note)

La disponibilité du crédit d'étude et d'investissement prévu à l'article 6 s'éteint avec le bouclement de la présente loi.

Art. 8 Amortissement (nouvelle teneur avec modification de la note)

L'amortissement de l'investissement prévu à l'article 6 est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 9 Clause d'indexation (nouvelle teneur avec modification de la note)

Le montant des crédits prévus aux articles 4 et 6 doit être indexé à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF). Pour ces crédits, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.