

Date de dépôt: 3 juin 2003

Messagerie

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 7 691 046 F pour la réalisation d'une passerelle pour piétons et cycles (passerelle des Sports), située entre le carrefour du Bachet-de-Pesay (RC 3) et le complexe Stade de Genève - Centre commercial

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Gabriel Barrillier

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des travaux du Grand Conseil a examiné le projet de loi 8795 lors de quatre séances les 25 mars, 1^{er}, 8 et 29 avril 2003, sous la présidence de M^{me} Morgane Gauthier, vice-présidente, en remplacement de M. Thomas Büchi, président. Ce dernier ainsi que le député M. Hugues Hiltbold ont annoncé à la commission avoir déposé, dans le cadre de l'appel d'offres avec une entreprise de construction, une variante en bois au projet de la passerelle. Par conséquent, ils ont un lien direct avec cet objet et préfèrent se retirer le temps des travaux de la commission en rapport avec ce projet de loi.

M. Laurent Moutinot, conseiller d'Etat chargé du département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (ci-après DAEL), a participé

aux travaux de la commission lors de la séance du 1^{er} avril 2003. Ont également assisté aux travaux de la commission pour le DAEL, MM. Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal et directeur du génie civil, et René Leutwyler, chef de la division des ouvrages d'art de la direction du génie civil, ainsi que M. Jean Sommer, mandataire ingénieur civil et auteur du projet de la passerelle.

Les procès-verbaux des séances ont été rédigés avec diligence par M^{me} Jacqueline Meyer et M. Yves Piccino, à qui vont nos plus vifs remerciements.

CONTEXTE

L'exposé des motifs du projet de loi N° 8795 décrit précisément les objectifs poursuivis par la réalisation de cet ouvrage et les représentants du DAEL, lors de la première séance du 25 mars 2003, en ont rappelé les éléments principaux.

Il convient en premier lieu de souligner que ce projet correspond à la mise en application du plan localisé de quartier N° 28962/A, approuvé par le Conseil d'Etat le 8 septembre 1999, qui indique, en tant que mesure d'accompagnement au périmètre concerné du complexe du Stade de Genève et du Centre commercial de la Praille, une liaison piétonne et cyclable continue à créer entre le carrefour du Bachet-de-Pesay et le carrefour de l'Etoile.

Pour satisfaire à cet objectif, le DAEL a procédé à plusieurs études de tracés dans le secteur concerné, basées notamment sur l'utilisation éventuelle du pont routier existant (pont voie latérale ouest - OA 403), avec, entre autres, des variantes d'élargissement de ce dernier. Toutes ces études ont démontré que, d'un point de vue constructif, un cheminement pour piétons et cyclistes ne pouvait pas être réalisé de manière simple et adaptée à cet endroit. En effet, les points d'ancrage de la passerelle posaient des problèmes géométriques de raccordement, cela tant du côté du Bachet-de-Pesay que de celui de l'esplanade du complexe Stade - Centre commercial. De surcroît, certaines des variantes étudiées nécessitaient une redéfinition des voiries existantes au détriment du trafic routier et la suppression de la voie réservée aux bus TPG.

Il s'est finalement avéré que la création d'une passerelle indépendante destinée uniquement aux piétons et deux-roues et à proximité immédiate de l'ouvrage routier existant était la réponse adéquate au but recherché par la mesure d'accompagnement préconisée dans le plan localisé de quartier

précité. Cette solution par un ouvrage indépendant permet en effet de relier le complexe Stade - Centre commercial à l'interface des transports publics du Bachet-de-Pesay par une liaison directe utilisant le passage inférieur existant sous l'important carrefour du même nom et assure, au surplus, la continuité du réseau de pistes cyclables existant dans le secteur.

Ainsi, la réalisation d'une passerelle indépendante offre un cheminement protégé en site propre pour les piétons et cyclistes, cela entre deux points d'accrochage clairement définis et naturellement imposés. Le premier point d'accrochage se situant au droit du passage inférieur existant situé sous le carrefour du Bachet-de-Pesay, le second consistant en un passage inférieur à réaliser sous la route d'accès au périmètre appelé « quart-de-camembert » à l'angle « sud-est » de l'esplanade du complexe Stade - Centre commercial.

A l'aide de plans et de photomontages, le projet de la passerelle a été présenté à la commission sous tous ses aspects. Les données techniques de l'ensemble du projet ont également été présentées, commentées et expliquées, dont les principales caractéristiques sont rappelées ci-après.

Le cheminement pour piétons et cycles est prévu en site propre sur l'ensemble du tracé, soit sur une longueur de près de 300 mètres. Il comprend divers éléments qui sont :

- Un ouvrage en passage inférieur sous la route d'accès au périmètre appelé « quart-de-camembert » à l'angle « sud-est » de l'esplanade du complexe « Stade - Centre commercial ».
- Une rampe d'accès sur une longueur d'environ 50 mètres.
- Une passerelle indépendante d'une longueur d'environ 187 mètres et d'une largeur utile de 5,0 mètres.
- Le passage inférieur existant sous le carrefour du Bachet-de-Pesay qui est prolongé et adapté.

Après cette présentation, les membres de la commission ont engagé une discussion concernant la solution technique proposée ainsi que son utilisation future.

Il a été confirmé que l'élaboration du projet tient compte du projet CEVA (liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse) dans le secteur. En effet, la dernière travée de la passerelle peut être démontée et éventuellement adaptée de manière à s'intégrer à la future halte CEVA. En outre, les points d'appui de la passerelle sur les biens-fonds existants ont été placés de manière à satisfaire aux exigences d'exploitation des entreprises situées sous l'ouvrage projeté.

Fort de ces explications, le 1^{er} avril 2003, la commission s'est rendue sur le site pour visualiser le cheminement préconisé et prendre connaissance des lieux. Des explications sur l'emplacement et les dimensions du projet ont été données à cette occasion. Suite à cette visite, la commission a rejoint une salle de conférence dans le complexe du Stade de Genève afin de procéder aux deux premières auditions.

AUDITIONS

Audition de la Fondation du Stade de Genève

MM. M. Schipperijn et D. Roux

Les représentants de la Fondation du Stade de Genève ont salué la construction de la passerelle. Ils ont ajouté que sa construction était nécessaire et fondamentale pour une bonne et raisonnable exploitation du Stade. En cas d'affluence pour une manifestation au Stade, l'utilisation de la passerelle pour les piétons en provenance du Bachet-de-Pesay sera d'une grande utilité pour accéder directement au complexe.

A la question de savoir si une participation financière de la Fondation pouvait être envisagée pour la réalisation de l'ouvrage, ils ont répondu par la négative, puisque rien n'a été prévu dans le budget de la Fondation pour la réalisation de la parcelle, qu'il incombe à l'Etat de réaliser conformément au PLQ. D'ailleurs, la Fondation se verrait dans l'impossibilité d'assumer cette charge financière.

Il a également été rappelé que la passerelle n'est pas destinée uniquement aux piétons, mais également aux cyclistes à qui il a été promis d'offrir un cheminement en prolongation des pistes cyclables déjà existantes dans ce périmètre fort enchevêtré, notamment pour assurer un débouché au passage sous la route de Saint-Julien.

Les représentants de la Fondation ont donné des explications sur les différents itinéraires d'accès au Stade et une prévision de fréquentation pour l'année 2003.

Audition du groupe Jelmoli

M. F. Desmarais, directeur

M. Desmarais a indiqué que le projet présenté est conforme au PLQ adopté. En outre, il a précisé que sa réalisation fait partie des accords passés en son temps avec les différents opposants au complexe de la Praille, l'utilité de cette passerelle étant d'améliorer le flux des piétons et des cyclistes dans

le secteur ainsi que d'apporter une meilleure accessibilité à tous les clients et visiteurs du centre commercial.

Quant à une participation financière à la réalisation de l'ouvrage, M. Desmarais a répondu franchement que le groupe Jelmoli a réalisé tout ce qui avait été prévu et défini dans le PLQ, Jelmoli ayant également payé toutes les taxes d'équipement. Ainsi, aucune participation financière de Jelmoli à la réalisation de cet ouvrage n'est envisageable.

M. Desmarais a également relevé qu'environ 28 % des personnes fréquentant le centre commercial se déplaçaient actuellement en transports publics et que le parking de 950 places mis à disposition par Jelmoli, à l'exception du mois de novembre 2002, n'avait jamais affiché complet.

Audition de l'office des transports et de la circulation (OTC)

M. P.-A. Gesseney

M. P.-A. Gesseney a clairement précisé que la réalisation d'un ouvrage avec un cheminement distinct pour les piétons et les cyclistes permet de délester les routes du secteur. Il serait en effet inacceptable, en cas de manifestation, de laisser simplement les piétons envahir les routes et ainsi bloquer toute circulation routière, notamment les véhicules des transports publics.

La variante consistant à supprimer une voie de circulation sur le pont routier existant en faveur des piétons ne convient pas, puisqu'elle se ferait au détriment de la fluidité recherchée du trafic routier et des TPG. Plusieurs études générales de circulation avec étude d'impact ont démontré ces analyses. M. Gesseney a également signalé qu'un groupe de travail est toujours en place pour la gestion des manifestations du Stade.

Concernant la desserte TPG, M. Gesseney a précisé, avec un extrait de plan des TPG à l'appui, qu'il y a une demande de déplacement pour les transports publics dans le secteur et que des renforcements de lignes de la part des TPG sont prévus.

M. Gesseney n'a pas pu répondre à la question de savoir combien de cyclistes emprunteront la passerelle, puisque l'offre n'existe pas encore, le cheminement n'étant pas réalisé.

Audition de l'ATE (Association Transport et Environnement)

M^{me} E. Chatelain, membre du comité et représentante de l'Union genevoise des piétons et audition de M. M. Ziegler, président de la coordination transport

M. Ziegler a tenu à rappeler que la coordination transport s'était opposée à l'époque à la réalisation du complexe Stade - Centre commercial, étant donné que les dessertes pour les usagers autres que motorisés étaient insuffisantes. Cette opposition a débouché sur un protocole d'accord entériné par le Tribunal administratif. Parmi les engagements pris par l'Etat de Genève figure la réalisation de cette passerelle qui a notamment été ajoutée au PLQ du secteur. En tant que mesure d'aménagement du territoire, M. Ziegler a relevé que la réalisation de la passerelle devait se faire sans attendre.

M^{me} Chatelain a ajouté que le passage existant sous la route de Saint-Julien est très important et qu'une liaison directe entre ce passage et la passerelle serait fort appréciée. La quantité de cyclistes et de piétons augmentera après la mise en service des ouvrages projetés.

DISCUSSIONS

Pendant les 4 séances consacrées à cet ouvrage, les membres de la commission des travaux ont pu se faire une idée précise du projet. Les explications données par les représentants du DAEL, la visite des lieux ainsi que les différentes auditions ont permis à la commission de saisir précisément les implications et les enjeux des objectifs poursuivis par la réalisation de cet ouvrage.

La réalisation de ce cheminement, dont la pièce centrale est une passerelle pour piétons et cyclistes, n'est certainement pas la solution à tous les problèmes du secteur. Néanmoins, elle permettra de faciliter grandement les déplacements des piétons et cycles entre le complexe « Stade - Centre commercial de la Praille » et le Bachet-de-Pesay. Ces nouveaux ouvrages offriront un cheminement en site propre protégé aux piétons et cyclistes, tout en libérant par la même occasion les autres voies publiques adjacentes, déjà très fréquentées. L'accessibilité en toute sécurité pour les piétons à l'interface des transports publics située au-delà de l'important carrefour du Bachet sera offerte par le prolongement du passage inférieur existant en direction de la future passerelle.

La réalisation de ce cheminement est également nécessaire pour assurer la continuité du réseau des pistes cyclables et cela n'est pas un moindre détail.

Il a été rappelé en commission que cette liaison correspond à la mise en application d'une mesure d'accompagnement définie dans le plan localisé de quartier PLQ N° 28962/A adopté par le Conseil d'Etat le 8 septembre 1999. Manifestement d'intérêt public, son financement doit être assuré par les pouvoirs publics. A cet effet, le département a proposé à la commission un amendement au projet de loi sous la forme d'un nouvel article déclarant l'utilité publique de cet aménagement.

En outre, la construction de cet ouvrage répond à l'engagement pris par l'Etat dans l'accord déposé devant le Tribunal administratif qui a permis la levée des oppositions aux procédures engagées à l'époque pour la réalisation du Centre commercial de la Praille et du Stade de Genève dans ce secteur.

Quoique coûteuse, il convient de relever que cette future liaison d'environ 300 mètres de longueur sera mise en place dans un environnement largement bâti, franchissant notamment un faisceau de voies de chemin de fer appartenant aux CFF sous la forme d'une passerelle aux dimensions imposantes et raccordée de part et d'autre à deux passages inférieurs. La commission enfin exprime le vœu que les matériaux utilisés soient respectueux du développement durable.

CONCLUSIONS

La réalisation de cette passerelle avec ses ouvrages de raccordement représente la réponse adéquate et préconisée pour la mise en application d'une mesure d'accompagnement énoncée dans un plan localisé de quartier en force. Cet ouvrage permettra d'assurer une bonne accessibilité et des déplacements sécurisés à tous les usagers du secteur, qu'ils soient piétons, cyclistes ou utilisateurs des transports publics.

VOTES

Le 29 avril 2003, lors de la 4^e séance de la commission, M^mc la présidente a mis au vote le projet de loi 8795.

Entrée en matière :

5 oui (2 S, 2 Ve, 1 R) - **2 non** (1 UDC, 1 AdG) - **2 abstentions** (1 L, 1 PDC).

Une proposition de report des travaux est rejetée par **9 non** et **2 oui**.

Les articles 1, 2, 3, 4 et 5 sont acceptés par **8 oui** (1 L, 1 R, 1 PDC, 3 S, 2 Ve) - **2 non** (1 UDC, 1 AdG) - **2 abstentions** (1 L, 1 PDC).

Amendement :

Le DAEL propose de soumettre cette demande de crédit à une déclaration d'utilité publique car les locataires, par ailleurs bénéficiaires d'un droit de superficie de l'Etat de Genève, ont annoncé leur opposition à ce que les piliers soient implantés en bordure de leur terrain car ils craignent de courir des risques graves dans l'exploitation de leur entreprise. Le DAEL assure pourtant que toutes les contraintes liées à des accidents éventuels seront prises lors de la construction et que l'emprise des piliers (14 m²) n'est pas telle qu'elle réduirait de façon significative la liberté d'exploitation de l'entreprise. L'Etat est disposé à compenser cette très légère emprise lors du paiement du droit de superficie valable jusqu'en 2052.

L'article 6 (nouveau) décrétant l'utilité publique est accepté par

5 oui (3 S, 2 Ve) - **4 non** (1 UDC, 1 L, 1 PDC, 1 AdG) - **3 abstentions** (1 L, 1 R, 1 PDC).

L'ensemble du projet de loi est accepté par

8 oui (1 L, 1 R, 1 PDC, 3 S, 2 Ve) - **2 non** (1 UDC, 1 AdG) - **2 abstentions** (1 L, 1 PDC).

Projet de loi (8795)

ouvrant un crédit d'investissement de 7 691 046 F pour la réalisation d'une passerelle pour piétons et cycles (passerelle des Sports), située entre le carrefour du Bachet-de-Pesay (RC 3) et le complexe Stade de Genève - Centre commercial

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

Art. 1 Crédit d'investissement

¹Un crédit d'investissement de 7 691 046 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour couvrir les frais d'études et les coûts de construction d'une passerelle pour piétons et cycles (appelée passerelle des Sports - OA 4031), située entre le carrefour du Bachet-de-Pesay (RC 3 - route de Saint-Julien) et le complexe «Stade de Genève - Centre commercial».

² Il se décompose de la manière suivante :

1. travaux	5 595 000 F
2. honoraires mandataires (ingénieurs, architectes, géotechniciens, etc.)	976 200 F
3. TVA (7,6%)	499 411 F
4. attribution au fonds d'art contemporain (1%)	70 706 F
5. renchérissement	189 729 F
6. divers et imprévus	<u>360 000 F</u>
Total	7 691 046 F

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2003 sous la rubrique 55.02.00.501.02.

Art. 3 Financement et couverture des 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 Utilité publique

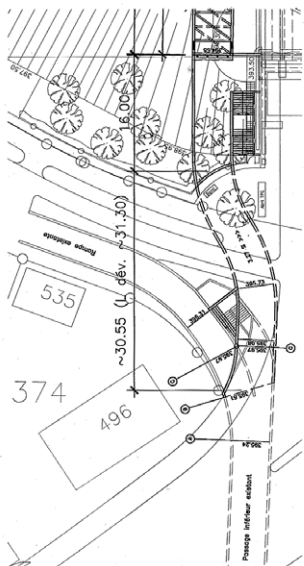
L'ensemble des travaux résultant de la réalisation prévue à l'article 1 est décrété d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

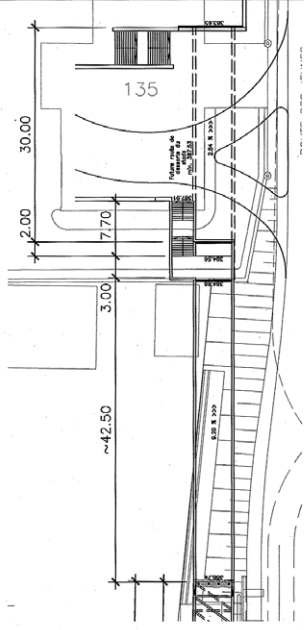
La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993.

OA 4031 - CONSTRUCTION D'UNE LIAISON PIETONNE ET CYCLABLE ENTRE LE STADE DE LA PRAILLE ET LE BACHET-DE-PESAY

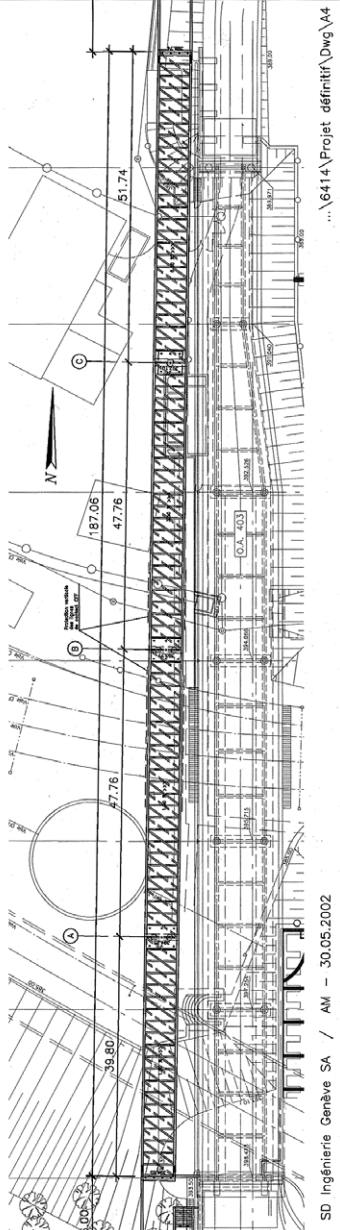
SITUATION P.I. BACHET-DE-PESAY



SITUATION P.I. SOUS FUTURE RTE DU STADE

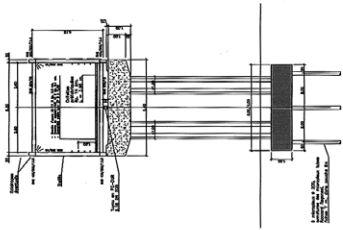


SITUATION PASSERELLE

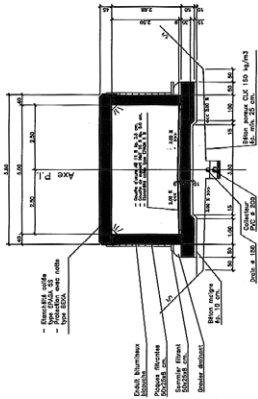


OA 4031 - CONSTRUCTION D'UNE LIAISON PIETONNE ET CYCLABLE
ENTRE LE STADE DE LA PRAILLE ET LE BACHET-DE-PESAY

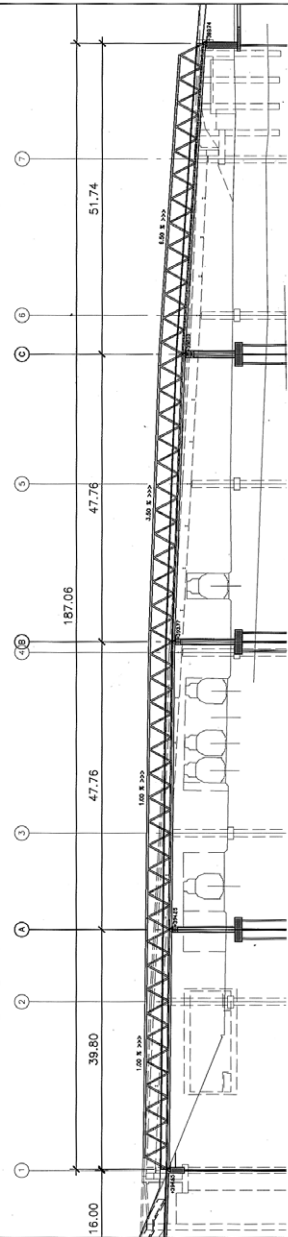
COUPE TYPE PASSERELLE



COUPE TYPE P.I. SOUS FUTURE RTE DU STADE



COUPE LONG. PASSERELLE



Date de dépôt : 10 juin 2003

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Rémy Pagani

Mesdames et
Messieurs les députés,

En refusant d'entrer en matière sur le crédit faisant l'objet du présent projet de loi, il n'est pas dans notre intention de remettre en cause l'effort fait dans notre canton afin d'opérer une ségrégation entre le trafic routier celui des piétons et des cyclistes. Plus nous permettrons aux amoureux de la petite reine et aux piétons de circuler en toute sécurité sur des voies qui leur sont exclusivement réservées, plus nous allégerons la circulation routière par un transfert de charge de la route en faveur d'autres modes de transport. Notre opposition à ce projet se fonde sur un tout autre point de vue. En effet, dès la présentation du projet du stade de la Praille notre groupe a relevé les cadeaux financiers accordés aux promoteurs du centre commercial et les insurmontables problèmes financiers qu'allait rencontrer la réalisation du stade. En effet, les coûts très élevés de sécurité engendrés par le lieu d'implantation de ce complexe (à côté d'un carrefour de transit de matières extrêmement dangereuses) n'avaient été pas évalués dans le plan financier.

Ainsi, aujourd'hui, nous proposons de ne pas entrer en matière sur ce projet de loi et de le renvoyer à nouveau en commission pour que soit dressé un bilan financier exhaustif des investissements et subventions, publics et privés, déjà engagés et, surtout, des sommes qui doivent être engagées par la collectivité pour achever cet ouvrage et le mettre totalement en sécurité, selon les engagements publics pris en son temps par le Conseil d'Etat. Dès lors que ce bilan sera tiré, nous serons à même d'examiner une stratégie financière acceptable qui tente de sortir de la débâcle financière cette réalisation urbanistique et sportive.

Nous avons raison

Le 13 avril 1999, il y a donc 4 ans et demi, dans un rapport de minorité concernant le déclassement des terrains sur lesquels le stade a été construit, nous nous exprimions de la manière suivante: « La fondation pour le stade de Genève, créée pour construire l'ouvrage, aura bien de la peine à boucler son budget annuel de fonctionnement qu'elle a d'ailleurs revu à la baisse à 1,24 million, alors que le conseiller d'Etat Philippe Joye l'estimait à 2,5 millions pour un stade de 25 000 places et un coût de construction de 68 millions » (p. 6 de notre rapport de minorité).

De plus, en page 3 de ce même rapport, il est dit :

...« il suffit de se reporter au budget d'exploitation et de la trésorerie de la fondation du stade de Genève et chercher en vain les rentrées, même partielles, des droits de télévision et de billetterie. Pire encore, si l'on regarde le coût présumé de l'ouvrage, soit au total et au bas mot 86 millions, sans les infrastructures complémentaires, on s'aperçoit que le secteur privé n'investit pas un sou à fonds perdus avec les risques liés à tout investissement. Au total, l'Etat de Genève, la Confédération, la Ville de Genève, la commune de Lancy versent à fonds perdus la coquette somme de 31 millions. Le Crédit Suisse avance un prêt de 20 millions qui devra lui être remboursé. Face aux questions des commissaires, il a été admis que ce prêt n'est pas gratuit et que les intérêts y relatifs seraient crédités à cette banque sous la forme de droits publicitaires à l'intérieur du stade et sur la billetterie. Quant au groupe Jelmoli, les 30 millions qu'il se propose de verser correspondent à la différence de loyer, cumulée sur trente ans, que celui-ci devrait payer pour les terrains publics qui lui sont remis en droit de superficie pour son centre commercial et les loyers effectifs qu'il escompte payer grâce aux conditions de faveur qui serait accordée par les CFF, (...). On le voit bien au final, c'est à la collectivité qu'on veut faire endosser l'ensemble des risques financiers, techniques et de sécurité de l'opération. »

Malheureusement, dès le premier coup de pioche nos inquiétudes ont été confirmées. En effet, des retards dans le paiement des factures ont été constatés et la sécurisation du lieu n'a pas pu être réalisée en temps voulu et fait toujours défaut aujourd'hui. C'est pourquoi, avant d'engager une nouvelle dépense à la charge des contribuables touchant de près ou de loin à cette infrastructure, nous demandons de connaître exactement les coûts supplémentaires qui doivent encore être pris en charge pour achever les travaux et faire fonctionner ce stade. Ainsi, nous serons à même d'évaluer la nécessité de la construction de cette passerelle et, surtout, d'envisager de manière cohérente les économies qui devront être réalisées pour que l'Etat

maîtrise, si faire se peut, les dégâts financiers que cette infrastructure a déjà provoqués pour les contribuables et va encore engendrer à l'avenir. A notre avis, c'est seulement au moyen d'une stratégie d'économies drastiques que l'on pourra évaluer la nécessité ou non de cette dépense supplémentaire destinée à couvrir les frais de réalisation de cette passerelle pour piétons et cyclistes, laquelle en fait devrait être prise en charge par les promoteurs du centre commercial. En effet, cette liaison a été prévue en premier lieu pour ce dernier dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement en relation avec les graves problèmes de transports que **le centre commercial** allait générer.

A ce jour et à notre connaissance, les frais financiers engagés pour la seule construction du stade s'élèvent à environ 100 millions.

En effet, selon la *Tribune de Genève* du 22 octobre 2002 déjà et contrairement au plan financier présenté à la commission de l'aménagement avant le début des travaux (cf. annexe, soit 84 millions), les sommes engagées pour la construction du stade ont été largement dépassées, à savoir :

Pouvoirs publics

Etat de Genève : 20 millions

Confédération : 5 millions

Ville de Genève : 3 millions

Ville de Lancy : 3 millions

Privés

Souscriptions de privés : 6 millions

Credit Suisse Group : 20 millions
(prêt sans intérêt sur 80 ans)

Jelmoli Holding : 36 millions de
droits de superficie (bâtiment de
liaison et centre commercial)

Total des sommes réelles engagées au 22 octobre 2002 : 93 millions

Dans le même article, la *Tribune de Genève* estimait alors que ce budget réel de 93 millions était déjà dépassé de 5 à 7 millions.

Depuis lors, la commune de Lancy a voté un crédit supplémentaire de 3 millions. L'Association des communes genevoises (ACG) s'est engagée de son côté à hauteur de 3 autres millions pour tenter de couvrir ce trou financier présenté aux conseillers municipaux comme une plus-value sur les infrastructures. Si l'on ajoute à cette facture intermédiaire les 7 691 046 francs que nous allons voter pour cette passerelle, ainsi que les quelques millions prévus pour relier la piscine proche à l'espace Marignac par une autre passerelle et les 12 millions qui seront nécessaires à la mise en

sécurité de la gare de triage de la Praille, c'est une facture finale de plus de 120 millions qu'il faudra régler alors que le budget initial présentait abusivement une dépense de 68 millions pour la construction du stade. Cette somme énorme ne comprend pas les incidences financières du budget de fonctionnement qui comporte un découvert à hauteur de 2,4 millions par année, étant donné le défaut de paiement tant du groupe Canal+ en faillite et les difficultés financières qui handicapent le FC Servette. Qui payera ? La collectivité, contrairement à tous les engagements pris à l'époque ?!

Dans notre rapport de minorité de 1999, nous dénonçons l'irresponsabilité des autorités et des personnalités qui portaient ce projet, la réalité vient confondre ces personnages. Malheureusement, peu d'entre eux en tireront les conséquences qui s'imposent. Au sein du Conseil d'Etat comme au sein de la Ville de Lancy et de la Ville de Genève, les uns et les autres tenteront de faire assumer cet aventurisme financier à un bouc émissaire, voire au lampiste de service. Pour notre part, nous refusons que ce soit au contribuable d'essayer les plâtres durant de longues années encore.

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs, les députés nous vous prions de bien vouloir renvoyer ce projet de loi en commission pour qu'un bilan financier exhaustif ainsi qu'un rapport sur l'état des travaux de sécurité soit présenté à la commission des travaux avec une stratégie de désendettement qui nous permettent, en toute connaissance de cause, de rejeter ou de prendre en considération la dépense proposée.

ANNEXE

STADE DE
GENEVE

FONDATION DU STADE DE GENEVE

Coût de l'ouvrage et son financement
Budgets d'exploitation et de trésorerie

COUT DE L'OUVRAGE (actif)		FINANCEMENT (passif)	
Stade de Genève	81'000'000	Etat de Genève	20'000'000
Centre sportif Balexert	3'800'000	Confédération	5'000'000
Rénovation Charmilles	1'200'000	Ville de Genève	3'000'000
		Commune de Lancy	3'000'000
		Credit Suisse	20'000'000
		Jelmoli	30'000'000
		Souscription publique	3'007'000
Total	86'000'000	Total	84'007'000
		Manco	1'993'000
BUDGET D'EXPLOITATION PREVISIONNEL			
Revenus		Charges	
droits d'appellation	700'000	frais administratifs	180'000
redevances fixes	130'000	redevance foncière	250'000
espace administratif	300'000	amortissement *	810'000
publicité extérieure	30'000		
société d'exploitation	p.m.	* ouvrage de 30'000 places	
groupe Jelmoli	p.m.		
Total	1'160'000	Total	1'240'000
Résultat	-80'000		
BUDGET DE TRESORERIE PREVISIONNEL			
Encaissements		Décaissements	
droits d'appellation	700'000	frais administratifs	180'000
redevances fixes	130'000	redevance foncière	250'000
espace administratif	300'000	remboursement crédit	250'000
publicité extérieure	30'000		
Total	1'160'000	Total	680'000
Cash fin d'exercice	480'000		