

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 7 mai 2009

Projet de loi

ouvrant un crédit d'investissement de 26 934 000 F pour la construction d'un parking de 400 places pour l'organisation mondiale du commerce (OMC)

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

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit d'investissement de 26 934 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la construction d'un parking de 400 places pour l'organisation mondiale du commerce (OMC).

² Il se décompose de la manière suivante :

– Construction du parking	18 729 000 F
– Surcoût de la structure porteuse permettant de réaliser un bâtiment au-dessus du parking	3 435 000 F
– Traitement des terres souillées	761 000 F
– TVA (7,6%)	1 742 000 F
– Renchérissement	1 785 000 F
– Divers et imprévus	<u>482 000 F</u>
Total	26 934 000 F

Art. 2 Budget d'investissement

¹ Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2010, sous la rubrique 05.04.06.00 50400000.

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

Art. 3 Financement et charges financières

Le financement du 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 sur le coût d'acquisition (ou initial) selon la méthode linéaire, sur une période correspondant à la moyenne de l'utilisation effective des éléments d'actifs concerné; l'amortissement est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5 Utilité publique

Les travaux prévus à l'article 1 sont déclarés d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933.

Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière

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

Certifié conforme

Le chancelier d'Etat : Robert Hensler

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Préambule

Le 2 juin 1995 furent signés à Berne l'accord de siège de l'OMC entre la Confédération et l'OMC, organisation internationale bénéficiant de tous les privilèges attachés à ce statut, et le contrat dit d'infrastructure englobant toutes les questions d'infrastructure immobilière liées au siège de cette organisation.

L'engagement pris à la charge de l'Etat de Genève est la construction d'un parking de 400 places.

En effet, dans le cadre de l'offre suisse en vue de l'installation du siège de l'OMC à Genève, l'Etat s'est engagé à mettre à disposition de cette organisation internationale un parking à proximité du centre William Rappard. Les frais de construction, d'entretien et d'exploitation de ce parking seront à la charge de l'Etat de Genève qui en assurera également la gestion¹.

L'entrée en force du contrat d'infrastructure est donc soumise à l'obligation de construire ce parking, mais cette condition ne sera réalisée, non pas à la remise des clés du parking, mais à l'entrée en force de la loi de financement qui sera votée par le Grand Conseil².

En attendant de pouvoir remplir ses engagements et suite au démarrage des travaux du siège de l'Organisation Mondiale de la Météorologie (OMM) et de la salle de conférence de l'OMC impliquant la suppression d'environ 350 places de parking pour les utilisateurs de l'OMC, l'Etat de Genève a mis à disposition, dès le mois de mai 1995, un parking provisoire d'environ 400 places, situé sur le site du futur parking définitif.

Il est prévu que, pendant la durée des travaux de ce dernier, la capacité des places du parking provisoire soit maintenue en mettant à disposition 400 places dans le futur parking P+R Sécheron qui sera réalisé à proximité du parking de l'OMC.

¹ Contrat d'infrastructure entre la Confédération, l'Etat de Genève, la FIPOI et l'OMC du 2 juin 1995, lettre K (p. 37 & 38) et arrêté du Conseil d'Etat du 31 mai 1995, lettre K voir annexe 4

² Selon la lettre O al. 2 du contrat d'infrastructure

L'attribution de ce crédit d'investissement, pour la réalisation du parking définitif, permettra l'inscription des droits de superficie nécessaires au transfert de propriété du Centre William Rappard à l'OMC, répondant ainsi à toutes les dispositions du contrat d'infrastructure.

Le présent projet de loi a pour but la construction du parking définitif.

De nombreuses études ayant déjà été menées, selon l'historique détaillé infra, il est désormais possible de réaliser ce parking sans demander un nouveau crédit d'étude.

2. Implantation

2.1 Historique des études du parking pour l'OMC

Un premier projet de parking à l'angle de l'avenue Blanc et du chemin des Mines a été rapidement abandonné pour des raisons techniques et de coût.

En juillet 1997, un second projet de 400 places, situé en sous-sol de la parcelle n° 4491, propriété de l'Etat, a fait l'objet d'un projet de loi pour l'ouverture d'un crédit de construction³ ainsi que d'une demande en autorisation de construire. Considérant que ce projet était contraire à la destination industrielle de la zone concernée et qu'il contredisait les principes directeurs de l'urbanisation de l'ensemble du secteur de Sécheron, la Ville de Genève a émis un préavis défavorable. Ce deuxième projet a été abandonné.

Fin 1997, la Ville de Genève et le département de l'aménagement de l'équipement et du logement (DAEL) ont alors examiné l'hypothèse d'implanter un parking pour l'OMC au-dessus des voies CFF contiguës à la parcelle 4491. Un rapport de faisabilité a confirmé la possibilité de réaliser ce nouveau projet de parking pour l'OMC en relation avec la halte RER.

Le Conseil d'Etat a accepté de mettre en suspens le projet de loi n° 7725 et de lui substituer la solution issue de l'étude de faisabilité. Le 20 mars 1998, le PLQ n° 28991 relatif au parking OMC situé à l'avenue de la Paix, au-dessus des voies CFF, et l'exposé des motifs l'accompagnant ont été mis à l'enquête, avec le rapport d'enquête préliminaire de l'étude d'impact.

Entre fin 1998 et mi-2000, le contexte général des réalisations des CFF a fortement évolué. Devant la nécessité pour les CFF d'aller de l'avant avec leurs travaux, des nouvelles conditions de trafic ferroviaire et d'utilisation des voies, les conditions et contraintes pour réaliser le parking OMC au-dessus des voies sont devenues beaucoup trop contraignantes.

³ Voir projet de loi n° 7725

Les conséquences inhérentes à ces contraintes ont été multiples, non seulement sur la faisabilité du parking, mais également sur son coût et les délais de réalisation. Sur ces constatations, ce troisième projet a dû être abandonné et d'autres solutions ont été recherchées.

En juin 2002, le Grand Conseil vota un crédit extraordinaire d'investissement (loi 8565) de 860 800 F, au titre d'une subvention d'investissement à la Fondation des parkings destinée à financer l'étude d'un parking pour l'OMC en envisageant deux variantes d'implantation : l'une intégrant ce parking au P+R de Sécheron et l'autre prévoyant ce parking à proximité immédiate du bâtiment de l'OMC.

Les diverses variantes menées sur les deux sites proposés ont conclu de prévoir la construction du parking de l'OMC sur le site même du centre William Rappard. Cette décision a été prise notamment pour permettre la construction d'un parc-relais P+R d'une capacité de 800 places sur le site de Sécheron.

En effet, en tenant compte des parkings existants et des parkings futurs, notamment ceux de l'entreprise MERCK-SERONO, il n'était pas envisageable d'inscrire également sur ce site le parking de l'OMC, essentiellement pour des questions de circulation et d'accès à l'avenue de la Paix.

Cette décision a été prise par le Conseil d'Etat en date du 19 mars 2003, sur la base d'un rapport élaboré par le groupe de travail Etat/Ville pour la coordination des projets du secteur de Sécheron⁴.

Sur proposition de ce groupe et suite à la décision du Conseil d'Etat, la Fondation des parkings a donc établi un projet de construction de parking de 400 places pour l'OMC dans le site du centre William Rappard. Ce parking avait été envisagé entre le bâtiment lui-même et le lac, en prévoyant de rétablir, une fois les travaux terminés, la pelouse existante. L'autorisation préalable de construire cet ouvrage a été délivrée le 10 mai 2004.

Au moment de signer les dossiers de demande définitive d'autorisation de construire, la direction de l'OMC a demandé un nouvel aménagement des accès du parking et du bâtiment William Rappard. Cette demande découlait des nouvelles exigences et normes des organisations internationales suite aux attentats du 11 septembre 2001.

Les modifications du projet sont devenues très importantes et la situation du parking est devenue difficilement conciliable avec les exigences de sécurité requises par les nouvelles normes.

⁴ Plan de coordination et état des projets de février 2003

L'exigence des aménagements liés à la sécurité, mais également les oppositions qui auraient pu surgir en maintenant ainsi des constructions à cet emplacement, ont justifié d'arrêter les études de ce quatrième projet de parking et de rechercher un nouvel emplacement.

2.2 Implantation du parking sur la parcelle n° 4491

Pour tenir compte de cette nouvelle situation, à savoir l'abandon du parking de l'OMC au centre William Rappard, le Conseil d'Etat a demandé à la Fondation des parkings d'étudier la faisabilité d'un parking OMC sur le site de Sécheron.

Au vu de toutes les données de ce dossier très complexe, de l'aménagement du secteur de Sécheron et en tenant compte des remarques émises par la Ville de Genève en 1997, des diverses exigences et contraintes liées à ce quartier, les études ont confirmé la faisabilité de l'implantation du parking pour l'OMC sur la parcelle n° 4491, avec comme conditions :

- capacité du P+R ramenée à 400 places maximum et
- sorties des véhicules de ce parking et de celui de l'OMC dirigées vers l'avenue de la Paix par une nouvelle route de desserte le long des voies du chemin de fer.

3. Description des travaux

3.1 Généralités

Le projet de parking élaboré en 1997 et présenté dans le projet de loi 7725, est finalement repris avec des adaptations liées principalement au renforcement de la sécurité incendie, en conformité avec les directives de l'Association des établissements cantonaux d'assurance incendie (AEAI) actuellement en vigueur.

Initialement prévu semi-enterré, du fait de la pente du terrain, le parking devient entièrement enterré afin de laisser libres les accès aux futurs bâtiments, car le front, côté rue Kazem-Radjavi, est appelé à devenir l'accès principal aux futures constructions à ériger sur la parcelle, au-dessus du parking et faisant face au complexe MERCK-SERONO.

Sa capacité est de 400 places, réparties sur deux niveaux, pour une emprise au sol d'environ 5 650 m².

L'accès au parking se fera par la rue Kazem-Radjavi, en provenance de l'avenue de la Paix. La sortie est prévue par la route de desserte, parallèle aux voies de chemin de fer, à travers une rampe d'accès qui débouche sur l'avenue de la Paix, à proximité du pont enjambant les voies CFF.

3.2 Mesures conservatoires pour les futures constructions

Les structures porteuses sont dimensionnées pour permettre la construction d'un bâtiment de 8 niveaux au-dessus du parking. Il s'agit essentiellement de fondations profondes et de piliers suffisamment dimensionnés.

Le coût de ces mesures conservatoires sera répercuté, selon une clé de répartition à définir, sur les investisseurs des constructions situées au-dessus du parking de l'OMC.

3.3 Travaux préparatoires et de gros-œuvre

La nature du sol, telle qu'elle ressort du rapport géotechnique, d'une part, et la nécessité de prendre en compte les mesures conservatoires pour les futures constructions au-dessus du parking, d'autre part, impliquent la réalisation d'un système de pieux-barrettes et de parois moulées.

Les terrassements sont exécutés de deux manières distinctes du fait de la présence de terres souillées, détectées lors de la campagne de sondages effectuée en 1997, sur une profondeur de 1,5 à 3 m à partir de la surface du terrain existant.

Un sous-radier drainant constitue le fond de la fouille en pleine masse.

Le dallage du niveau inférieur, d'une épaisseur de 20 cm, est réalisé en béton armé.

L'ensemble de la structure du parking est réalisé sur la base d'un système traditionnel avec murs, dalles et piliers en béton armé « brut de décoffrage », ne nécessitant pas d'importants travaux de second œuvre.

3.4 Travaux de second œuvre

Une étanchéité souple est exécutée sur la dalle de couverture du parking, dans l'attente de la réalisation des constructions au-dessus du parking.

Une peinture époxy en couche mince et sans solvant, de couleurs différentes, est appliquée entre les places de stationnement et les voies de circulation. Cette mesure est imposée par les nouvelles normes sur les bétons, afin de prévenir les problèmes de carbonatation.

De la peinture est appliquée sur le dessous des dalles, les piliers et les murs des sorties piétons et groupe ascenseurs.

Les portes de sorties de secours sont de type traditionnel en construction métallique. Les parois et portes coupe fumée imposées par les normes de sécurité sont vitrées.

Un groupe de deux ascenseurs (utilisables par les personnes à mobilité réduite) dessert les deux étages du parking et le niveau supérieur.

3.5 Contrôle d'accès

Un contrôle d'accès, aussi bien pour les véhicules que pour les piétons, est réalisé au moyen de bornes de contrôles et de barrières pour les voitures et de portes avec gâches électriques pour les piétons.

Un centre de contrôle est situé à proximité de l'entrée. Le contrôle de la sortie des véhicules est assuré par des caméras vidéo.

L'entrée et la sortie du parking sont fermées la nuit et le week-end, afin d'éviter les actes de vandalisme, au moyen de portes basculantes qui peuvent être actionnées par les utilisateurs avec leur carte d'accès.

Afin d'assurer la sécurité nécessaire, les entrées et sorties du parking, aussi bien pour les véhicules que pour les personnes, sont surveillées par des caméras vidéo avec enregistrement des images. Ces installations répondent à la loi sur les informations traitées automatiquement par ordinateur (LITAO).

L'ensemble du système de contrôle d'accès avec ses données informatiques, ses interphones et ses caméras vidéo est relié au centre de contrôle du parking et, éventuellement, à un centre de surveillance extérieur au site.

3.6 Système de sécurité incendie

L'ensemble du parking répond, du point de vue de la sécurité incendie, aux exigences fixées par les normes et directives AEAI, version 2003, actuellement en vigueur ainsi qu'aux lois cantonales en la matière.

Ces directives et lois imposent la création de compartiments coupe-feu dans le parking, d'escaliers de secours avec sas, de l'installation d'une extinction automatique (sprinkler), d'une ventilation de désenfumage, d'une détection incendie, d'éclairages de secours, d'extincteurs et de signalisation piétonne pour les sorties de secours.

4. Terres souillées

La campagne de sondages effectuée sur l'emprise du futur parking a permis de mettre à jour deux secteurs pollués, à savoir :

- l'angle nord-est de la parcelle, qui a été occupé il y a plusieurs années par les installations d'une entreprise de carburant;
- une zone s'étendant sur environ deux tiers de l'emprise du futur parking et partiellement sur les routes de dessertes.

L'angle nord-est de la parcelle présente des traces de pollution aux hydrocarbures et au plomb dans un volume estimé entre 300 à 700 m³.

Le solde du secteur concerné présente des pollutions dans un volume estimé entre 550 et 950 m³.

Ces constatations nécessitent la mise en œuvre de mesures d'organisation particulières au niveau de la réalisation des travaux de terrassement afin de garantir un tri optimal entre les matériaux terreux sains et les matériaux pollués, qui devront être acheminés vers une filière de traitement adéquate.

En premier lieu, un traitement spécial de la zone suspecte, soit le 80% de l'emprise du futur parking jusqu'à une profondeur de 1,5 à 3 m, sera effectué. Ce traitement spécial se compose de l'exécution de fouilles de reconnaissance, d'un réseau de repérage, d'un tri sélectif avec stockage intermédiaire de matériaux, ainsi que l'acheminement des terres vers leurs lieux de traitement ou de stockage respectifs, en fonction de leur nature saine, inerte ou polluée au sens de la législation en vigueur.

En second lieu, une exécution normale du terrassement est prévue pour le solde du volume à excaver, non susceptible d'être pollué.

Le traitement des terres souillées sera effectué conformément aux exigences légales, en fonction de la nature des polluants présents, par incinération, traitement biologique ou encore par lavage de sol dans une installation stationnaire.

Le volume des terres souillées varie entre 850 m³ et 1650 m³. Afin d'éviter toute surprise, il a été retenu dans le présent projet de loi le coût du traitement pour un volume maximal de 1650 m³.

5. Utilisation du P+R pendant la construction du parking OMC

Dans le déroulement des opérations de construction des ouvrages du périmètre de Sécheron, il est prévu d'utiliser le parking P+R pour y stationner les véhicules des employés et délégués de l'OMC pendant la construction du parking prévue de novembre 2011 à août 2013.

En effet, actuellement les 400 places de stationnement que l'Etat doit mettre à disposition de l'OMC, dans le cadre de l'accord de siège avec cette organisation, sont situées, à titre provisoire, à l'emplacement exact de la construction de ce futur bâtiment.

Le coût de cette location s'élève à 1 760 000 F, soit 400 places à 200 F par mois pendant 22 mois⁵.

⁵ Voir annexe 3, dépenses générales (31)

6. Route de desserte

La réalisation des ouvrages et aménagements nécessaires au bon fonctionnement de la circulation pour le parking de l'OMC, le parc relais P+R Sécheron et les futures constructions au-dessus du parking de l'OMC, doit comporter les éléments suivants :

- une route de desserte le long des voies de chemin de fer avec, d'une part, son raccordement, d'une part, sur la desserte industrielle nord et, d'autre part, sur l'avenue de la Paix;
- la rampe d'accès de cette route sur l'avenue de la Paix à proximité du pont enjambant les voies de chemin de fer ;
- l'ensemble du raccordement routier entre la desserte industrielle nord, le chemin des Mines et l'avenue de la Paix.
- l'acquisition d'une surface d'environ 400 m² de la parcelle n° 5068 appartenant aux CFF, ceci afin d'y réaliser la rampe d'accès menant à l'avenue de la Paix.

Le financement de cette route de desserte sera pris en charge par l'Etat de Genève et les différents investisseurs des constructions situées au-dessus du parking de l'OMC, selon une clé de répartition à définir.

L'office du génie civil du département des constructions et des technologies de l'information prépare, parallèlement au présent projet de loi, un projet de loi pour la réalisation de cette route.

7. Etude d'impact et autorisation de construire

Ce projet de parking est soumis à l'ordonnance relative à l'étude d'impact, qui prévoit deux phases :

- 1) l'enquête préliminaire;
- 2) le rapport d'impact.

Le rapport d'enquête préliminaire de 1997 sera adapté, d'une part, en tenant compte des nouvelles exigences figurant dans le « Rapport d'impact sur l'environnement »⁶ établi pour la demande définitive d'autorisation de construire pour le parc relais P+R Sécheron et, d'autre part, sur le document « Secteur Sécheron, étude des accès et note technique »⁷. Ce dernier document intègre, dans les études de circulation du quartier, tous les projets de parkings, y compris celui de l'OMC.

⁶ Document du bureau Ecoscan du 13 mai 2008

⁷ Document du bureau RGR du 5 avril 2006

Le rapport d'impact sera déposé avec la demande d'autorisation de construire définitive.

8. Modification de la zone

Le périmètre de Sécheron, où seront réalisés le parking de l'OMC, le parc relais P+R Sécheron, les futures constructions au-dessus du parking de l'OMC et les nouvelles dessertes routières, fait l'objet d'une requalification quant à la définition de la zone de construction dans laquelle ces projets s'inscrivent.

Ainsi, pour attribuer une définition de zone aux parcelles touchées par ces projets, le département du territoire a entamé une procédure de modification de zone (MZ 29682-222).

9. Concept énergétique

De façon générale, le DCTI a pour objectif la réalisation de bâtiments offrant à leurs utilisateurs les services attendus avec des moyens simples et efficaces, tant sur les plans économiques qu'énergétiques.

La conception de ces ouvrages, pour être économique non seulement dans son investissement, mais également en énergie, fait l'objet d'une collaboration étroite entre les utilisateurs, le service cantonal de l'énergie (ScanE), les mandataires et le maître d'ouvrage.

Bien que n'entrant pas dans la catégorie d'ouvrage soumis au règlement cantonal d'application de la loi sur l'énergie (L 2 30.01) concernant l'obligation d'établir un concept énergétique et bien que n'étant pas susceptible de présenter un impact énergétique sensible, n'étant ventilé que pour 2 sous-sols et non chauffé, le parking fait l'objet d'un concept énergétique pour l'éclairage.

L'éclairage du parking est conforme à la recommandation SIA 380/4 « L'énergie électrique dans le bâtiment ». Celle-ci recommande notamment l'installation d'une commande automatique d'éclairage sur détection de véhicules et sur programmes horaires.

10. Les installations

10.1 Production de chaleur

Le parking n'étant pas chauffé, la température ambiante, du fait de la présence des véhicules, ne nécessitera pas d'équipement à ce niveau.

10.2 Installations de ventilation

La ventilation du parking est assurée par une distribution d'air permettant un balayage transversal des deux niveaux. L'air neuf est pris en surface, pulsé à chaque niveau et l'air à évacuer est aspiré en périphérie sur les trois côtés du parking.

Une installation de détection de CO (monoxyde de carbone) assure le contrôle de la concentration de ces gaz ainsi que la commande des régimes de fonctionnement de l'installation des ventilations. Les seuils des valeurs limites ainsi que des valeurs instantanées sont retransmis au centre de contrôle.

Les débits d'air neuf sont déterminés en fonction des réglementations SICC 96-1F.

Les débits d'air neuf et évacué sont de 28 000 m³ par heure.

Il est également prévu, selon les normes de sécurité AEAI, une ventilation de désenfumage, dont le débit est de 180 000 m³ par heure en cas d'incendie.

10.3 Régulation du parking

La régulation des installations techniques du parking est de type numérique, équipée de régulateurs. La signalisation des équipements techniques de ventilation, de sanitaires, des pompes et alimentations électriques, est raccordée au centre de contrôle. Toutes ces données peuvent être transmises à un centre de surveillance extérieur au site.

10.4 Installations sanitaires

L'installation de relevage des eaux est assurée par deux pompes immergées, fonctionnant de manière automatique avec trois niveaux de réglage et un niveau d'alarme.

Les installations de protection incendie sont conformes à la réglementation et aux normes AEAI.

10.5 Installations électriques

Toute l'installation électrique est de type traditionnel et l'éclairage du parking ainsi que des locaux annexes est conçu pour répondre aux exigences en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie électrique.

L'ensemble de la lustrerie et leur source sont de type économique fluorescent. En dehors des heures de pointe, l'asservissement de l'éclairage se fait par des détecteurs de présence.

Concept de mesures

Un concept de mesures est élaboré afin de répondre au règlement d'application de la loi sur l'énergie, en particulier pour le suivi des consommations énergétiques.

11. Planification

La planification générale⁸ prévoit la mise en service de l'ouvrage final pour août 2013, avec les étapes suivantes :

- les procédures pour le choix des mandataires débuteront en mai 2009,
- l'avant projet et le projet définitif se dérouleront de novembre 2009 à octobre 2010,
- le dépôt et l'instruction de la demande définitive sont prévus de novembre 2010 à avril 2011,
- la préparation de l'exécution est prévue de mai 2011 à octobre 2011,
- les travaux du P+R Sécheron se dérouleront de janvier 2010 à octobre 2011,
- les travaux du parking débuteront en novembre 2011 et la mise en exploitation est prévue pour août 2013.

⁸ Voir Annexe n° 5

12. Coût de l'ouvrage

Le coût proposé par le présent projet de loi se décompose de la manière suivante :

A. Construction du parking

0. Terrain (préparations)	31 000 F
1. Travaux préparatoires	3 203 000 F
2. Bâtiment	12 312 000 F
3. Equipements d'exploitation	267 000 F
4. Aménagements extérieurs	154 000 F
5. Frais secondaires	<u>527 000 F</u>
Total	16 494 000 F
6. Honoraires	<u>2 235 000 F</u>
Total A	18 729 000 F
TVA 7,6% (arrondi à)	<u>1 423 000 F</u>
Total avant renchérissement et divers et imprévus	20 152 000 F
7. Renchérissement (estimation selon détail annexé ⁹)	1 450 000 F
Divers et imprévus (~2 % sur CFC 0 à 4 y compris honoraires et TVA), arrondi à	<u>392 000 F</u>
Total construction du parking	21 994 000 F

Volume et surface :

Volume SIA 416	34 000 m ³
Surface brute	11 300 m ²

⁹ Annexe n° 6

Ces données permettent de calculer les coûts unitaires suivants, y compris les honoraires et la TVA.

CFC 1	Volume SIA 416	115 F/m ³	(hors TVA 107 F/m ³)
CFC 1	Surface brute	346 F/m ²	(hors TVA 322 F/m ²)
CFC 2+3	Volume SIA 416	452 F/m ³	(hors TVA 420 F/m ³)
CFC 2+3	Surface brute	1 360 F/m ²	(hors TVA 1 264 F/m ²)
CFC 1+2+3	Volume SIA 416	567 F/m ³	(hors TVA 527 F/m ³)
CFC 1+2+3	Surface brute	1 706 F/m ²	(hors TVA 1 586 F/m ²)
CFC 2+3	Prix par place de parking, y compris honoraires TVA	38 422 F/m ²	(hors TVA 35 708 F/m ²)

B. Structure porteuse permettant de réaliser un bâtiment au-dessus du parking

1. Travaux préparatoires	3 035 000 F
2. Honoraires	<u>400 000 F</u>
Total B	3 435 000 F
TVA 7,6% (arrondi à)	<u>261 000 F</u>
Total avant renchérissement et divers et imprévus	3 696 000 F
3. Renchérissement (estimation selon détail annexé ¹⁰)	274 000 F
Divers et imprévus (~2% sur CFC 1 y compris honoraires et TVA), arrondi à	<u>74 000 F</u>
Total structure porteuse permettant de réaliser un bâtiment au-dessus du parking	4 044 000 F

Ces données permettent de calculer les coûts unitaires suivants, y compris les honoraires et la TVA.

CFC 1	Volume SIA 416	109 F/m ³	(hors TVA 101 F/m ³)
CFC 1	Surface brute	327 F/m ²	(hors TVA 304 F/m ²)

¹⁰ Annexe 7

C. Traitement des terres souillées

1. Traitement des terres souillées	671 000 F
2. Honoraires	<u>90 000 F</u>
Total C	761 000 F
TVA 7,6 % (arrondi à)	<u>58 000 F</u>
Total avant renchérissement et divers et imprévus	819 000 F
3. Renchérissement (estimation selon détail annexé ¹¹)	61 000 F
Divers et imprévus (~2 % sur CFC 1 y compris honoraires et TVA), arrondi à	<u>16 000 F</u>
Total traitement des terres souillées	896 000 F

Total du crédit demandé **26 934 000 F**

Date de référence des coûts : octobre 2008.

Le chiffrage du présent projet de loi se base sur le devis général établi pour le PL 7725 du 17 septembre 1997, mis à jour en octobre 2008, selon les indices suivants :

- pour le gros-œuvre : indice suisse du prix de la construction pour les ouvrages de génie civil (+29.1% sur la période 1997 – 2008)
- pour le second-œuvre : indice genevois de la construction de logements (+37.6% sur la période 1997 – 2008)
- en plus, il a été tenu compte de la forte augmentation du prix des aciers d'armatures dans les travaux du gros-œuvre, en introduisant les plus-values nécessaires, afin que les coûts actualisés reflètent les prix pratiqués aujourd'hui.

13. Planification des charges financières et revenus de fonctionnement

Selon les normes IPSAS, la mise à disposition de bâtiment ou d'infrastructure à titre gratuit doit être considérée comme une indemnité ou aide financière. Cette prestation non monétaire doit être valorisée à sa juste valeur dans les états financiers. Dans le cas présent, cette prestation peut être assimilée à une location simple. L'Etat de Genève devra donc inscrire dans ses comptes le montant du revenu et de la charge équivalente, au titre de la mise à disposition du bien.

¹¹ Annexe 8

Les annexes n° 2 « Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus » et n° 3 « Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle » donnent la situation de ce projet au regard de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) *Préavis technique financier;*
- 2) *Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus;*
- 3) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle;*
- 4) *Contrat d'infrastructure entre la Confédération, l'Etat de Genève, la FIPOI et l'OMC du 2 juin 1995, lettre K (p. 37 & 38) et arrêté du Conseil d'Etat du 31 mai 1995, lettre K;*
- 5) *Planification générale du projet;*
- 6) *Calcul du renchérissement construction du parking;*
- 7) *Calcul du renchérissement structure porteuse permettant de réaliser un bâtiment au-dessus du parking;*
- 8) *Calcul du renchérissement traitement des terres souillées;*
- 9) *Plan de situation générale;*
- 10) *Plan de situation du parking;*
- 11) *Plan du 1^{er} sous-sol;*
- 12) *Plan du 2^{ème} sous-sol;*
- 13) *Coupes - élévations.*



REPUBLIQUE ET
CANTON DE GENEVE

PREAVIS TECHNIQUE FINANCIER

Ce préavis technique ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.

1. Attestation de contrôle par le département présentant le projet de loi

- Projet de loi présenté par le Département des constructions et des technologies de l'information.

- **Objet :**

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 26 934 000 F pour la construction d'un parking de 400 places pour l'organisation mondiale du commerce (OMC)

- **Rubrique concernée :**

05.04.06.00 50400000

- **Planification des charges et revenus de fonctionnement induits par le projet :**

- Les tableaux financiers annexés au projet de loi intègrent la totalité des impacts financiers découlant du projet.

(en millions de francs)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Résultat récurrent
Charges en personnel [30]	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses générales [31]	-	0.16	0.96	0.75	0.33	0.33	0.33	0.33
Charges financières [32+33]	0.03	0.11	0.44	0.76	1.21	1.55	1.55	1.55
Charges particulières [30 à 36]	-	-	-	-	-	-	-	-
Octroi de subvention ou prestations [36]	-	-	-	-	1.54	1.88	1.88	1.88
Total des charges de fonctionnement	0.03	0.27	1.40	1.51	3.08	3.76	3.76	3.76
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46]	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus [42]	-	-	-	-	1.54	1.88	1.88	1.88
Total des revenus de fonctionnement	-	-	-	-	1.54	1.88	1.88	1.88
Résultat net de fonctionnement	0.03	0.27	1.40	1.51	1.54	1.88	1.88	1.88

- **Inscription budgétaire et financement**

- Ce crédit d'investissement, réparti en tranches annuelles, sera inscrit au budget d'investissement dès 2010.

- Il entrera dans le cadre du volume d'investissements "nets-nets" admis par le Conseil d'Etat pour 2010, sous réserve de la réduction technique globale à opérer. Dans ce cadre, ce préavis ne garantit pas que les tranches annuelles du crédit d'investissement pourront être automatiquement versées.

- **Annexes au projet de loi :**

tableaux financiers

Le département atteste que le présent projet de loi est conforme à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), au manuel de comptabilité publique édité par la conférence des directeurs cantonaux des finances et aux procédures internes adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 18 Avril 2009

Signature du responsable financier : Sophie Heurtault Malherbe

2. Approbation / Avis du département des finances

Genève, le : 18 Avril 2009

Visa du département des finances : Marc Gioria

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL, son exposé des motifs, les tableaux financiers et ses annexes datés 11.03.2009

PLANIFICATION DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS) EN FONCTION DES DÉCAISEMENTS PRÉVUS

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 26 934 000 F pour la construction d'un parking de 400 places pour l'organisation mondiale du commerce (OMC)

Projet présenté par le DCTI

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Investissement brut	1'000'000	2'500'000	10'000'000	10'000'000	3'434'000	0	0	26'934'000
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0
Investissement net	1'000'000	2'500'000	10'000'000	10'000'000	3'434'000	0	0	26'934'000
Bâtiment - invest. propre ou Subv. accordée/recue	1'000'000	2'500'000	10'000'000	10'000'000	3'434'000	0	0	26'934'000
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières	32'500	113'750	438'750	763'750	1'212'030	1'548'705	1'548'705	1'548'705
Intérêts	32'500	113'750	438'750	763'750	875'355	875'355	875'355	875'355
Amortissements	0	0	0	0	336'675	673'350	673'350	673'350

Signature du responsable financier :

Date : 28/04/09

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle
PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DE LA DÉPENSE NOUVELLE

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 26 934 000 F pour la construction d'un parking de 400 places pour l'organisation mondiale du commerce (OMC)

Projet présenté par le DCTI

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Resultat récurrent
TOTAL des charges de fonctionnement induites	32'500	273'750	1'398'750	1'513'750	3'084'060	3'757'410	3'757'410	3'757'410
Charges en personnel [30] <i>(argumentation des charges de personnel, formation, etc.)</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31] Charges en matériel et véhicule <i>(mobilier, fournitures, matériel classique et/ou spécifique, véhicule, entretien, etc.)</i>	0	160'000	960'000	750'000	330'000	330'000	330'000	330'000
Charges de bâtiment <i>(fluides (eau, énergie, combustibles), conciergerie, entretien, location, assurances, etc.)</i>	0	160'000	960'000	750'000	330'000	330'000	330'000	330'000
Charges financières [32-33] Intérêts (report tableau) Amortissements (report tableau)	32'500	113'750	438'750	763'750	1'212'030	1'548'705	1'548'705	1'548'705
Charges particulières [30 à 36] Perte comptable [330] Provision [338] (préciser la nature) Octroi de subvention ou de prestations [36] <i>(subvention accordée à des tiers, prestation en nature)</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus de fonctionnement induits	0	0	0	0	1'542'030	1'878'705	1'878'705	1'878'705
Revenus liés à l'activité [40-41+43+45-46] <i>(argumentation de revenus (logis, emplacements, taxes), subventions reçues, dons ou legs)</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [42] <i>(revenus de placements, de prêts ou de participations, gain comptable, loyers)</i>	0	0	0	0	1'542'030	1'878'705	1'878'705	1'878'705
Retour sur investissement (pour les projets informatiques)	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT (charges: revenus)	32'500	273'750	1'398'750	1'513'750	1'542'030	1'878'705	1'878'705	1'878'705

Remarques:
 Valorisation de la subvention tacite (revenu et charge équivalent) par la prise en compte des éléments suivants :

- Charges d'exploitation,
- Intérêts,
- Amortissements.

Signature du responsable financier: 

Date: 28/04/09



-37-

s'engage à inscrire à son budget annuel le montant nécessaire, correspondant à un virgule cinq pour cent (1,5 %) du prix de revient; l'octroi des crédits de paiement par les Chambres fédérales demeure réservé.

L'OMC est rendue attentive au fait que l'aide financière susmentionnée fera l'objet d'un Arrêté fédéral de portée générale assujéti au référendum.

6. La gestion de ce bâtiment sera assurée par la FIPOI.

K. PARKING

1. L'ETAT s'engage à mettre gratuitement à la disposition de l'OMC, ce pour elle accepté avec reconnaissance par ses représentants comparants, en principe le premier janvier mil neuf cent nonante-huit, la jouissance prioritaire d'un parking à édifier par lui ou son nommable à proximité des droits de superficie distincts et permanents constitués aux termes des présentes.

2. Ce parking comportera au moins quatre cents (400) places pour véhicules automobiles légers.

3. S'il n'est pas utilisé entièrement par l'OMC, l'ETAT pourra le louer à d'autres organisations internationales.

4. Les frais de construction, d'entretien et d'exploitation de ce parking seront à la charge de l'ETAT, qui s'engage à inscrire le montant nécessaire à son budget. L'octroi d'un crédit d'ouvrage par le Grand Conseil et la délivrance de l'autorisation de construire demeurent réservés.

5. La gestion de ce parking sera assurée par l'ETAT ou par tout autre organisme désigné par lui.

6. Dès le premier mai mil neuf cent nonante-cinq et jusqu'à la mise à disposition du parking ci-dessus, l'ETAT s'engage à mettre gratuitement à la disposition de l'OMC la jouissance d'environ quatre cents (400) places de parking, dans le quartier de Sécheron. Les frais de location, d'entretien et d'exploitation de ces places seront à la charge de l'ETAT et la gestion sera assurée par lui ou par tout autre organisme qu'il désignera.

L. MAISON UNIVERSELLE

1. L'ETAT s'engage à mettre à la disposition des pays les moins avancés (PMA), selon les critères de l'ONU, la jouissance d'un ou plusieurs bâtiments, dits "Maison universelle", à destination de leurs missions auprès des organisations internationales ayant leur siège à Genève, qui sera édiflée par lui ou son nommable dans le cadre du concours architectural de la place des Nations, lequel sera

K. Parking

que l'Etat s'engage à mettre gratuitement à la disposition de l'OMC, en principe le 1er janvier 1998, la jouissance prioritaire d'un parking à édifier à proximité des droits de superficie distincts et permanents susmentionnés;

que ce parking comportera au moins 400 places pour véhicules automobiles légers;

que si ce parking n'est pas utilisé entièrement par l'OMC, l'Etat pourra le louer à d'autres organisations internationales;

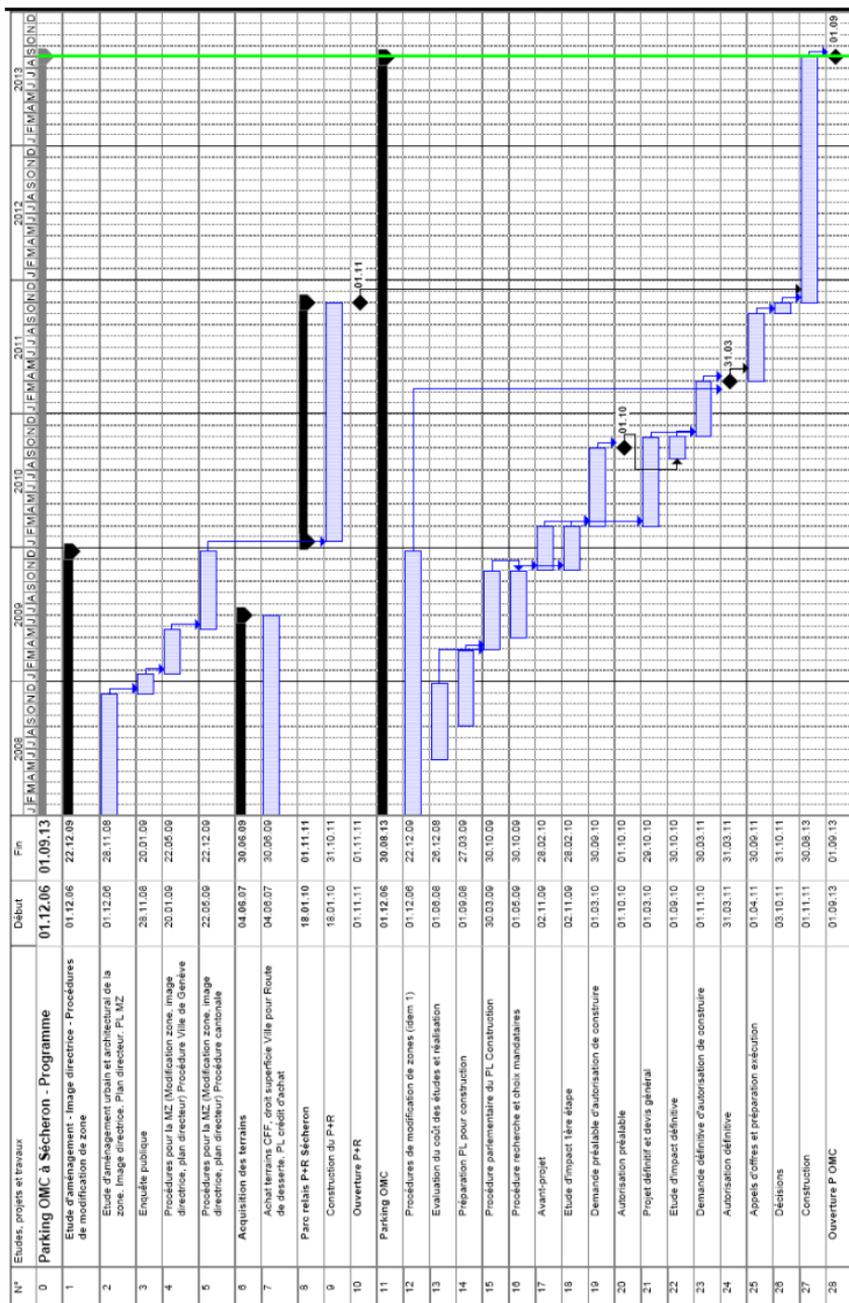
que les frais de construction, d'entretien et d'exploitation de ce parking seront à la charge de l'Etat, qui s'engage à inscrire le montant nécessaire à son budget, l'octroi d'un crédit d'ouvrage par le Grand Conseil et la délivrance de l'autorisation de construire demeurant réservés;

que la gestion de ce parking sera assurée par l'Etat ou tout autre organisme désigné par lui;

que dès le 1er mai 1995 et jusqu'à la mise à disposition dudit parking, l'Etat s'engage à mettre gratuitement à la disposition de l'OMC la jouissance d'environ 400 places de parking dans le quartier de Sécheron;

que les frais de location, d'entretien et d'exploitation de ces places seront à la charge de l'Etat et la gestion sera assurée par lui ou par tout autre organisme qu'il désignera;

PARKING OMC A SÉCHERON - PLANIFICATION GÉNÉRALE



CALCUL DU RENCHERISSEMENT

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement pour la construction d'un parking de 400 places pour l'organisation mondiale du commerce

A. Construction du parking

1. Planning des travaux

date du devis général	octobre 2008
début des travaux	novembre 2011
termination des travaux	août 2013

2. Base de calcul de l'indexation

indexation annuelle admise	2.0%
date du devis général jusqu'au début des travaux	indexation calculée : 100%
début des travaux jusqu'à la terminaison des travaux	indexation calculée : 1/3

3. Calcul du renchérissement

3.1 Montants pris en considération

	hors taxes	y.c. TVA
0. Terrain	31'000	33'356
1. Travaux préparatoires	3'203'000	3'446'428
2. Bâtiment	12'312'000	13'247'712
3. Equipement d'exploitation	267'000	287'292
4. Aménagements extérieurs	154'000	165'704
5. Honoraires	2'235'000	2'404'860
Total	18'202'000	19'585'352

3.2 Indexation depuis la date du devis général jusqu'au début des travaux

(durée 37 mois) :

$$19'585'352 \text{ F} * 2\% * 37/12 \quad \quad \quad 1'207'763$$

3.3 Indexation depuis le début des travaux jusqu'à la terminaison des travaux

(durée 21 mois) :

$$(19'585'352 \text{ F} + 1'207'763 \text{ F}) * 2\% * 21/12 * 33.3\% \quad \quad \quad 242'586$$

3.4 Total renchérissement

$$1'207'763 \text{ F} + 242'586 \text{ F} \quad \quad \quad 1'450'349$$

$$\text{arrondi à :} \quad \quad \quad \mathbf{1'450'000}$$

NB : à des fins de simplification, le calcul du renchérissement n'est pas "composé" mais "simple"

CALCUL DU RENCHERISSEMENT

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement pour la construction d'un parking de 400 places pour l'organisation mondiale du commerce

B. Sucoût de la stucture porteuse permettant de réaliser un bâtiment au-dessus du parking

1. Planning des travaux

date du devis général	octobre 2008
début des travaux	novembre 2011
termination des travaux	août 2013

2. Base de calcul de l'indexation

indexation annuelle admise	2.0%
date du devis général jusqu'au début des travaux	indexation calculée : 100%
début des travaux jusqu'à la terminaison des travaux	indexation calculée : 1/3

3. Calcul du renchérissement

3.1 Montants pris en considération

	hors taxes	y.c. TVA
1. Travaux préparatoires	3'035'000	3'265'660
5. Honoraires	400'000	430'400
Total	3'435'000	3'696'060

3.2 Indexation depuis la date du devis général jusqu'au début des travaux (durée 37 mois) :

$3'696'060 \text{ F} * 2\% * 37/12$	227'924
-------------------------------------	---------

3.3 Indexation depuis le début des travaux jusqu'à la terminaison des travaux (durée 21 mois) :

$(3'696'060 \text{ F} + 227'924 \text{ F}) * 2\% * 21/12 * 33.3\%$	45'780
--	--------

3.4 Total renchérissement

$227'924 \text{ F} + 45'780 \text{ F}$	273'704
arrondi à :	274'000

NB : à des fins de simplification, le calcul du renchérissement n'est pas "composé" mais "simple"

CALCUL DU RENCHERISSEMENT

**Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement pour la construction d'un parking de 400 places
pour l'organisation mondiale du commerce**

C. Traitement des terres souillées**1. Planning des travaux**

date du devis général	octobre 2008
début des travaux	novembre 2011
termination des travaux	août 2013

2. Base de calcul de l'indexation

indexation annuelle admise	2.0%
date du devis général jusqu'au début des travaux	indexation calculée : 100%
début des travaux jusqu'à la terminaison des travaux	indexation calculée : 1/3

3. Calcul du renchérissement**3.1 Montants pris en considération**

	hors taxes	y.c. TVA
1. Traitement des terres souillées	671'000	721'996
5. Honoraires	90'000	96'840
Total	761'000	818'836

**3.2 Indexation depuis la date du devis général jusqu'au début des travaux
(durée 37 mois) :**

$818'836 \text{ F} * 2\% * 37/12$	50'495
-----------------------------------	--------

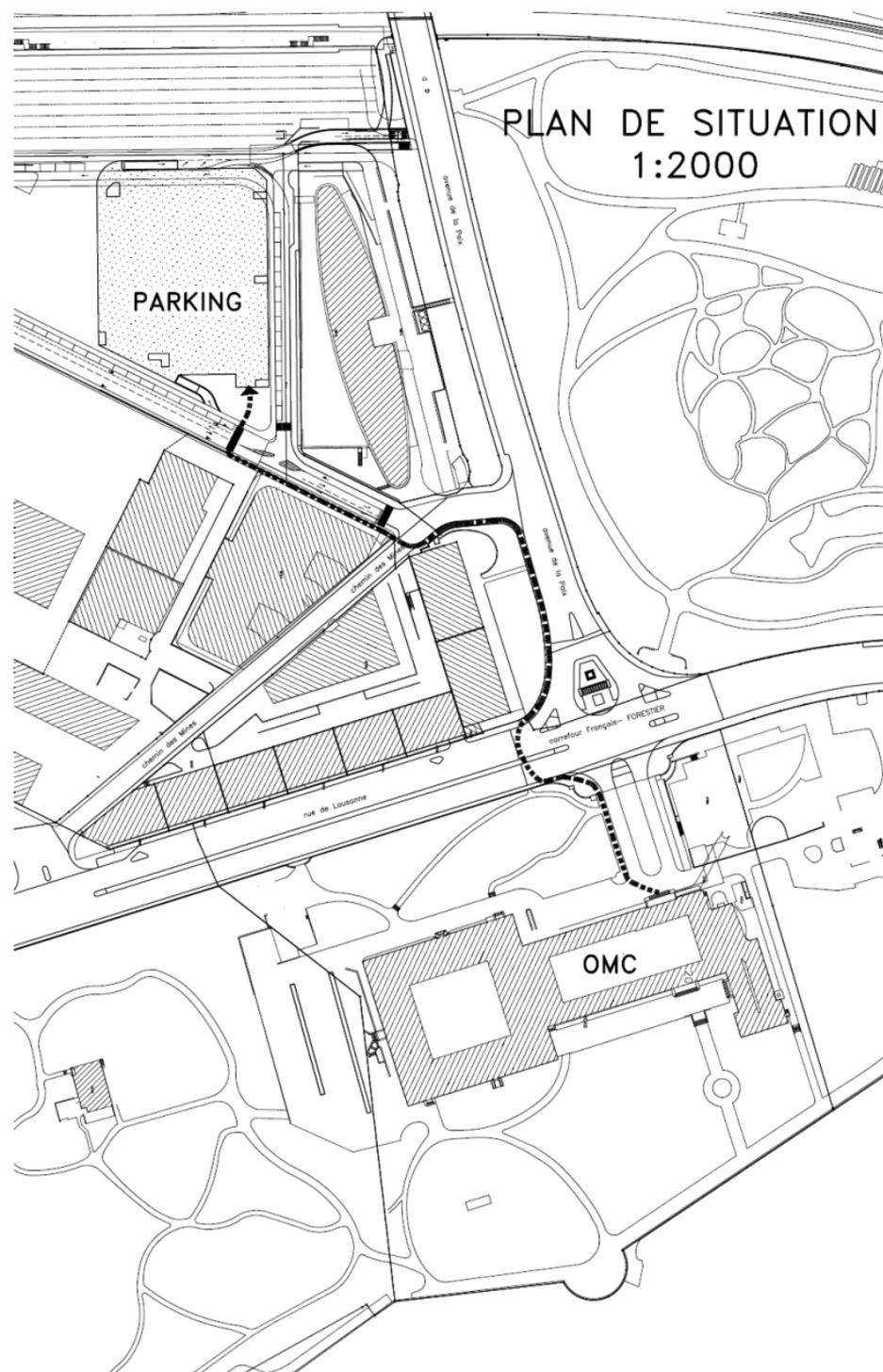
**3.3 Indexation depuis le début des travaux jusqu'à la terminaison des travaux
(durée 21 mois) :**

$(818'836 \text{ F} + 50'495 \text{ F}) * 2\% * 21/12 * 33.3\%$	10'142
---	--------

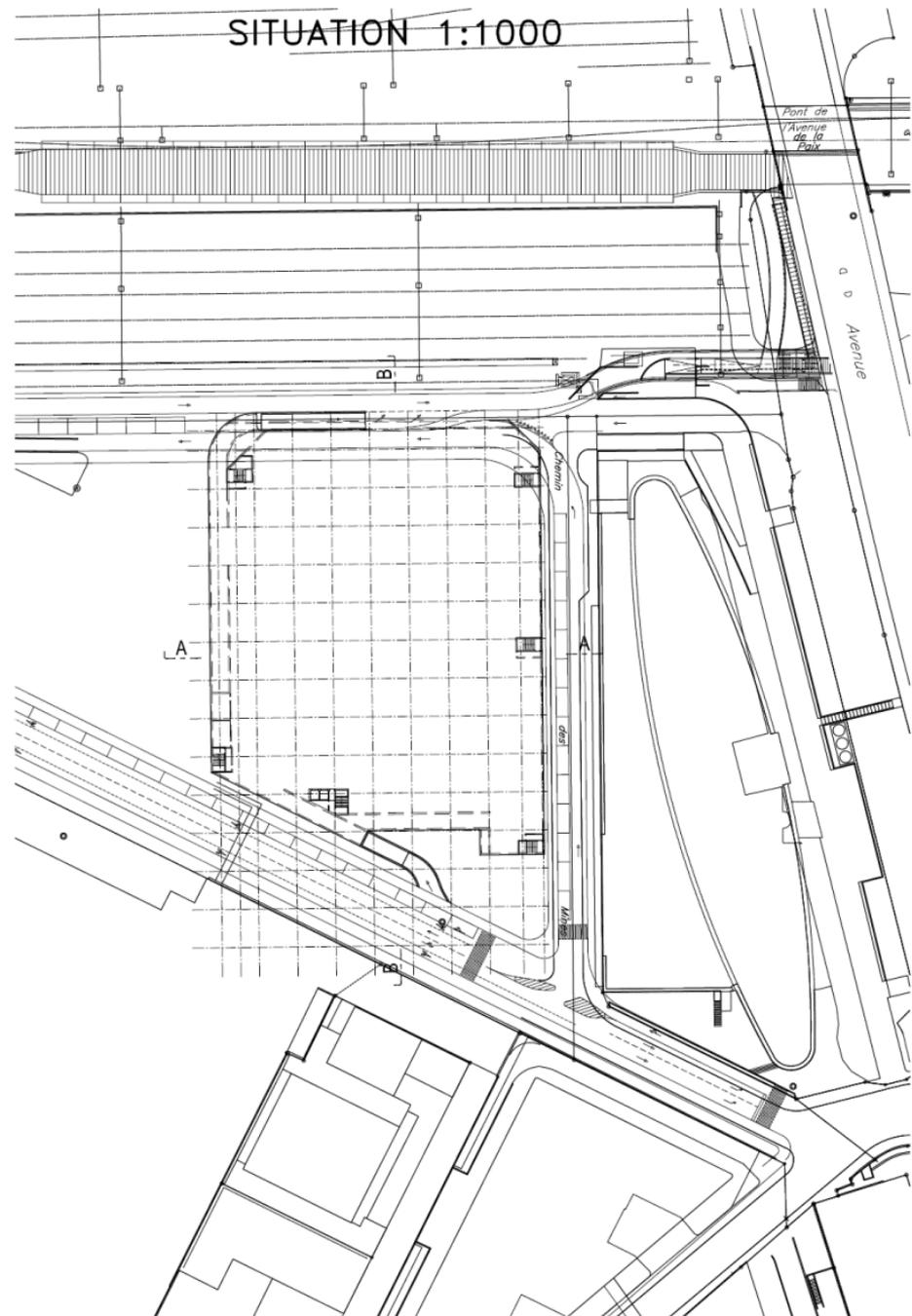
3.4 Total renchérissement

$50'495 \text{ F} + 10'142 \text{ F}$	60'637
	arrondi à : 61'000

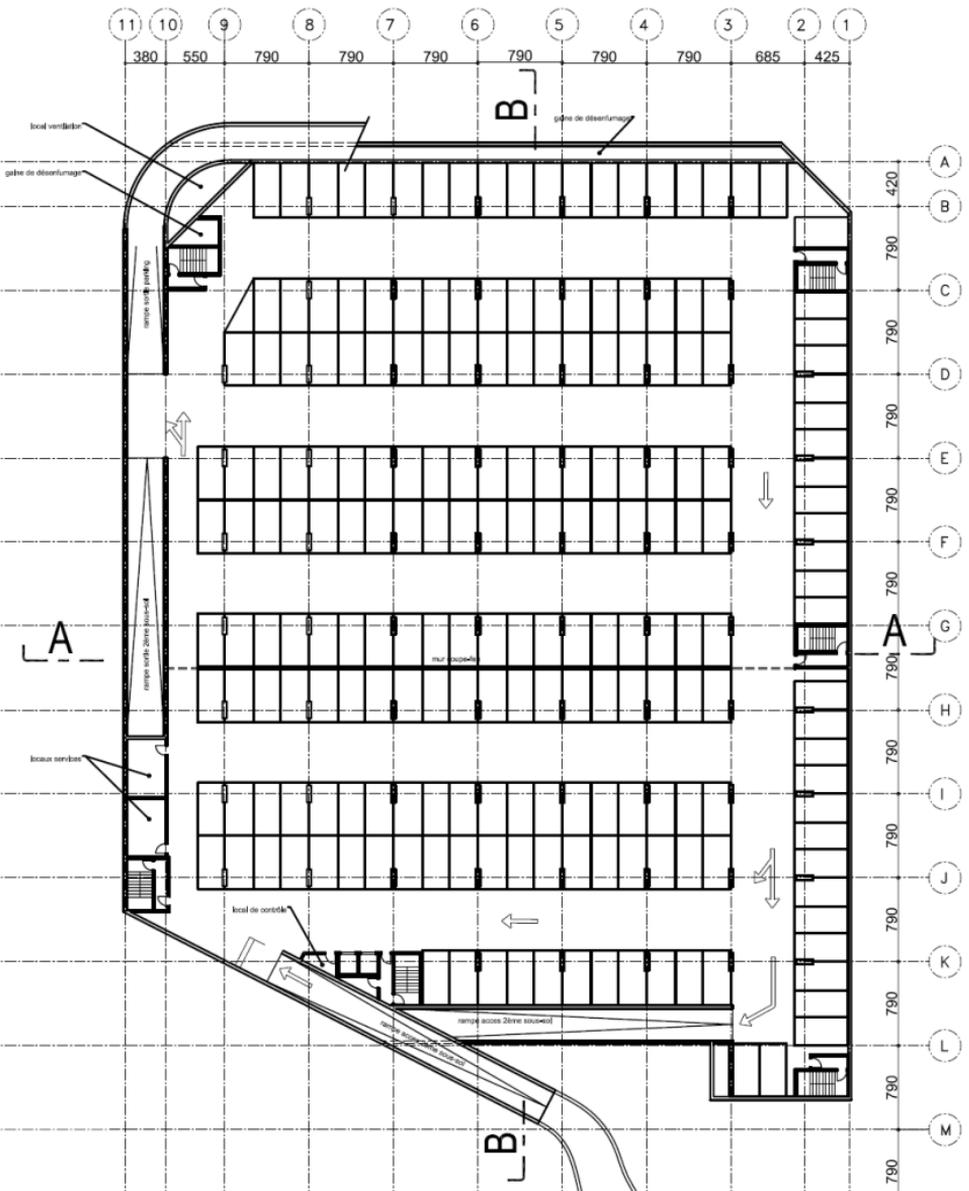
NB : à des fins de simplification, le calcul du renchérissement n'est pas "composé" mais "simple"



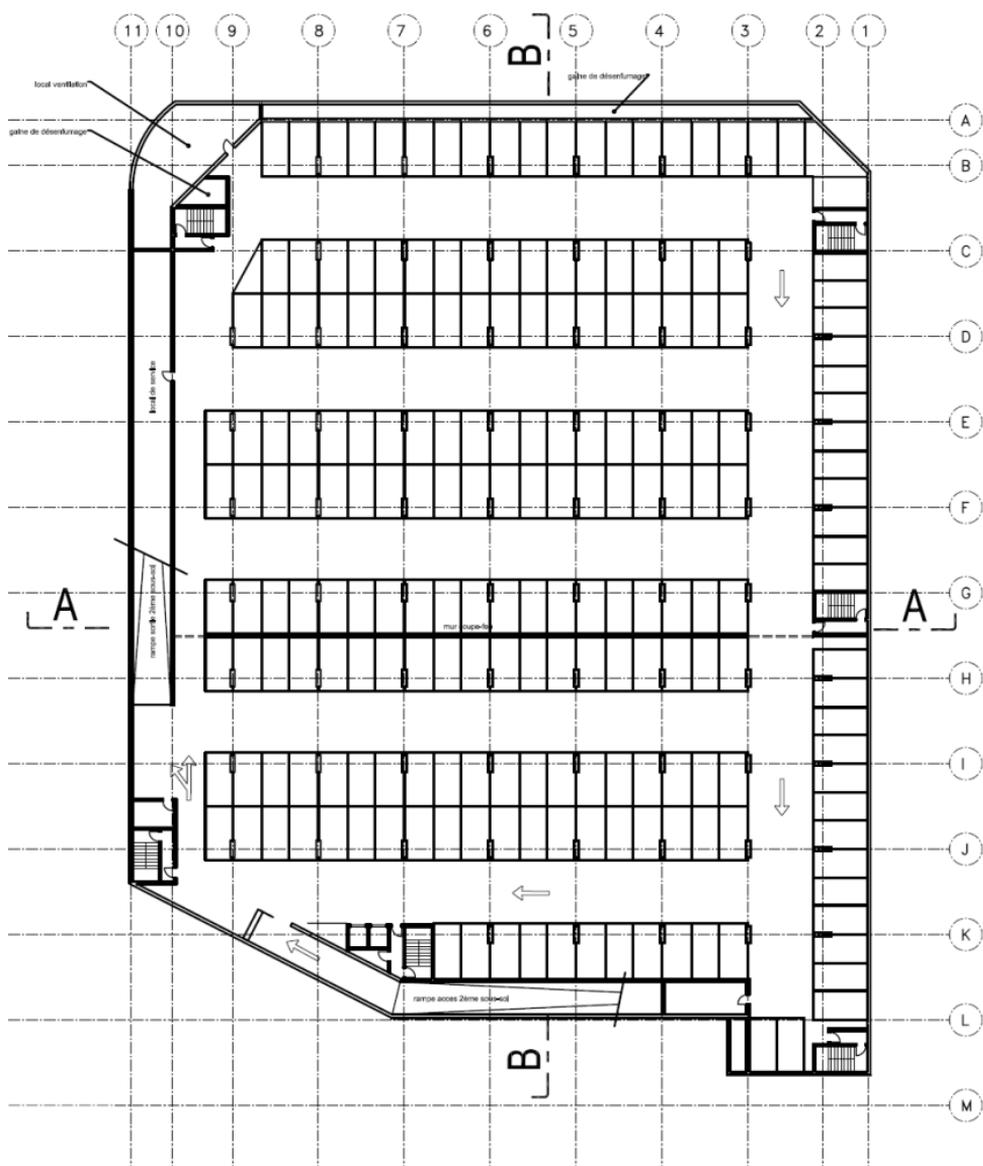
ANNEXE 10



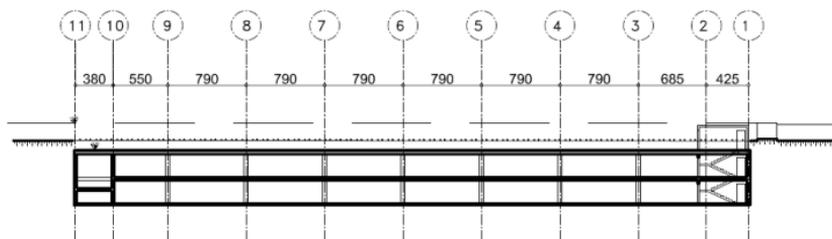
1ER SOUS-SOL



2EME SOUS-SOL



COUPE – ELEVATION A-A



COUPE – ELEVATION B-B

