

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 20 septembre 2012

Projet de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50)

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

Art. 1 Modifications

La loi sur le réseau des transports publics (LRTP), du 17 mars 1988, est
modifiée comme suit :

Art. 4, al. 1, 1^{re} phrase, lettre a, lettre b, chiffres 3 et 4, lettre c, al. 2 (nouvelle teneur)

¹ Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2020, en
conformité avec le projet d'agglomération 2012, dans le but d'améliorer la
desserte urbaine, régionale et transfrontalière de l'agglomération et de façon
à augmenter significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci
par les mesures suivantes :

a) Transports régionaux

La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin
de fer est développée, notamment par la réalisation du raccordement
Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives et des
aménagement d'infrastructure nécessaires pour une exploitation
optimale d'un réseau ferroviaire express régional (RER), avec l'étude
d'une boucle Aéroport – Nations – Cornavin et d'une liaison entre la
ligne de Bellegarde et celle de l'Aéroport. Les transports publics
régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités
compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du projet
d'agglomération.

b) Tramways

3° La deuxième étape porte sur :

- a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex puis Ferney-Voltaire et l'Aéroport, dès que la route des Nations sera construite;
- b) la réalisation d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly;
- c) le prolongement de la ligne de tramway desservant les Palettes jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien, en passant par la route de Base, la route de la Galaise et la route de Saint-Julien;
- d) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Meyrin – CERN jusqu'à la frontière franco-suisse, et sous maîtrise d'ouvrage française, jusqu'à Saint-Genis;
- e) le raccordement de la ligne de tramway de Moillesulaz à son prolongement de Gaillard jusqu'au centre d'Annemasse, réalisé sous maîtrise d'ouvrage française.

4° D'autres extensions possibles du réseau de tramway sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure des axes en direction :

- de Genève-Plage – Vérenaz,
- de Mon-Idée – Communaux d'Ambilly (MICA),
- de Thônex,
- du Lignon,
- de Vernier,

ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.

Sur ces axes, des aménagements intermédiaires pour mettre en place un site propre ainsi qu'un trolleybus pourront être envisagés, afin d'accompagner la montée en charge de ces axes de transports publics avant la mise en service d'un futur tramway.

c) Bus et trolleybus

Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées, partout où cela est possible, en site réservé; les lignes secondaires et suburbaines sont conçues de façon à faciliter l'accès aux gares ferroviaires et aux nœuds du réseau urbain principal.

Deux nouvelles lignes de trolleybus sont en particulier réalisées dans un premier temps : la première entre Rive et les Communaux d'Ambilly en

passant par la route de Frontenex, le chemin de la Gradelle, la route J.-J. Rigaud et l'avenue Mirany, et la seconde entre Onex et Cressy en passant par la route de Loëx.

Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau bus et trolleybus sont entrepris dans un second temps à partir de 2016 : moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casaï, Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, axe PAV – Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – Grands Esserts, Jonction – stade de la Praille, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – Gare d'Annemasse et Eaux-Vives – Pallanterie.

² Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a et b, du présent article est défini par le plan du réseau sur rail à l'horizon 2020, annexé à la présente loi.

Art. 9, al. 1, 1^{re} phrase, lettres b et c (nouvelle teneur), lettre d (nouvelle)

¹ Le financement des infrastructures nouvelles du réseau sur rail à écartement métrique et des projets de trolleybus prévus à l'article 4 est assuré par :

b) de 2014 à 2022, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 42 000 000 F; le montant annuel net inscrit au budget d'investissement ne peut pas dépasser 70 000 000 F. Les projets considérés et leurs montants bruts correspondant de 2014 à 2022 sont :

- 1° Prolongement tram Meyrin – Cornavin – Bernex à Vailly : 65 000 000 F;
- 2° Tram Saint-Julien : 190 000 000 F;
- 3° Tram prolongé depuis Grand-Saconnex jusqu'à l'Aéroport et la douane de Ferney-Voltaire : 78 000 000 F;
- 4° Compléments au réseau tram et interfaces (prolongement tram de Meyrin, réaménagements plateforme Moillesulaz, abords interfaces de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), interfaces principales) : 65 800 000 F;
- 5° Principaux projets trolleybus (Axe Frontenex, Onex – Cressy, Cressy – Bernex, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – Gare d'Annemasse) : 202 400 000 F;
- 6° Autres projets d'aménagements pour les bus et trolleybus (moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casaï, axe PAV – Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – Grands Esserts, Jonction – Stade de la Praille, Cherpines – Bernex, Eaux-Vives – Pallanterie) : 102 500 000 F.

- c) un investissement complémentaire estimé à 100 millions de francs pour l'extension du tramway tronçon Nations – Grand-Saconnex dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui est inscrit au budget en complément;
- d) des subventions fédérales issues du trafic d'agglomération, conformément à la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011 et toutes les autres contributions de corporations publiques ou privées.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

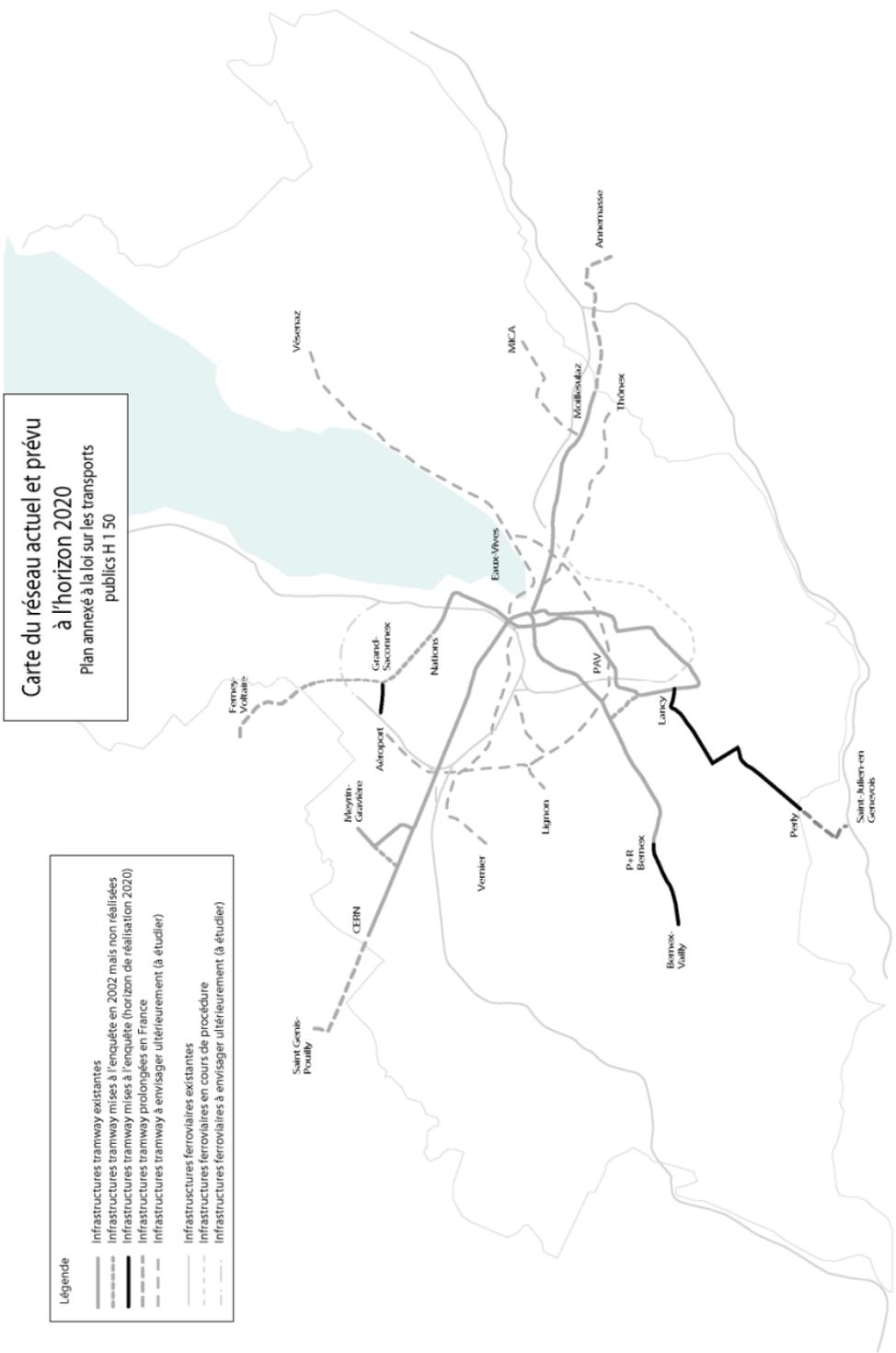
Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

ANNEXE : plan du réseau sur rail à l'horizon 2020

Carte du réseau actuel et prévu à l'horizon 2020
 Plan annexé à la loi sur les transports publics H 1 50

- Légende**
- Infrastructures tramway existantes
 - - - Infrastructures tramway mises à l'enquête en 2002 mais non réalisées
 - Infrastructures tramway mises à l'enquête (horizon de réalisation 2020)
 - Infrastructures tramway prolongées en France
 - - - Infrastructures tramway à envisager ultérieurement (à étudier)
 - Infrastructures ferroviaires existantes
 - Infrastructures ferroviaires en cours de procédure
 - - - Infrastructures ferroviaires à envisager ultérieurement (à étudier)



EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

La loi en vigueur sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRTP – H 1 50), prévoit à son article 4 le développement du réseau des transports publics dans le canton et, plus particulièrement, l'extension du réseau tramway, jusqu'à l'horizon 2010.

Le développement des transports publics constitue l'un des volets-clé de la politique de mobilité du canton de Genève, visant à répondre aux besoins de déplacement de chacun, tout en respectant l'environnement. L'objectif consistant à développer l'offre des transports publics pour inciter à une modification des comportements (report modal) doit être poursuivi par notre canton à l'horizon 2020 et au-delà.

Il convient dès à présent d'envisager l'évolution du réseau aux horizons 2020 et 2030. Ce projet de loi permet ainsi d'inscrire dans la loi les projets retenus dans le cadre du Projet d'agglomération 2012 (Projet d'agglomération 2) et d'en assurer leurs financements conformément aux tranches quadriennales allouées par la Confédération (tranche A : 2015-2018 et tranche B : 2019-2022), ceci par des modifications apportées aux articles 4 et 9 LRTP.

En application de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993 (LGAF – D 1 05), qui est en cours de révision, l'article 9, alinéa 1, modifié détaille les enveloppes budgétaires de chaque nouvelle ligne de tramway, alors que l'alinéa 2 demeure inchangé, à savoir que le Conseil d'Etat doit toujours présenter à la commission des travaux et à celle des transports les incidences de l'investissement sur le budget de fonctionnement des transports publics genevois de toute nouvelle infrastructure.

1. Réseau tram

La présente proposition de modification de la loi touche l'article 4, alinéa 1, lettre b, chiffre 3, LRTP et le plan du réseau qui est annexé. Il est proposé d'inscrire à cet article la réalisation des extensions du tramway suivantes :

- en direction de la douane de Ferney-Voltaire et de l'Aéroport depuis l'axe du Grand-Saconnex (sans le tunnel);

- en direction de Bernex-Vailly dans le prolongement du tram Meyrin-Cornavin-Bernex;
- depuis les Palettes jusqu'à Perly permettant entre autres de desservir le futur quartier des Cherpines par la route de Base.

Elle a également pour vocation de promouvoir la réalisation, par les autorités françaises, d'un réseau de tramways transfrontaliers performant en direction de Saint-Julien-en-Genevois, Saint-Genis-Pouilly, Ferney-Voltaire et Annemasse.

Ce réseau est fondé sur les principes suivants :

- renforcer l'offre des transports publics par une installation dynamique et performante;
- inciter à un véritable report modal;
- instaurer de meilleures relations entre le centre et la périphérie, ainsi que sur l'ensemble de l'agglomération.

Outre la construction des nouvelles lignes de tramways citées précédemment, la présente modification de loi met en évidence à l'article 4, alinéa 1, lettre b, chiffre 4, LRTP de possibles développements d'axes tramways à étudier en direction de Vernier, le Lignon, Thônex, MICA et Vézenaz. L'opportunité d'une ligne de moyenne ceinture sera également évaluée. Les projets seront confortés ou modifiés par des études d'opportunité, de faisabilité et de choix du mode de transport en vue de réalisations ultérieures à 2020. Ces études permettront également de définir d'éventuels aménagements intermédiaires pour mettre en place sur ces axes un site propre, ainsi qu'un trolleybus en vue d'accompagner la montée en charge de ces axes de transports publics avant la mise en service d'un futur tramway.

Conformément à l'article 4, alinéa 3, LRTP, le plan du réseau a été mis à l'enquête publique pendant 30 jours (45 jours pour les communes qui se prononcent par voie de résolution). L'avis d'enquête publique a été publié dans la Feuille d'avis officielle (ci-après : FAO) du 5 octobre 2011. Il a parallèlement été affiché dans les communes du Grand-Saconnex, de Plan-les-Ouates, Lancy, Perly-Certoux, Bernex et Confignon.

Les retours des communes sont les suivants :

- Bernex : approbation sans réserve de la modification mais résolution prise au-delà du délai de 45 jours.
- Grand-Saconnex : approbation de la modification avec des observations, en particulier sur le tram Place des Nations – Grand-Saconnex.

- Perly : pas de résolution émise, ce qui vaut acceptation sans réserve, selon la loi.
- Lancy : acceptation de la modification de la loi sous réserve :
 - du maintien ou du remplacement des places de stationnement par la création d'un parking souterrain;
 - du maintien ou du remplacement de l'arborisation du chemin des Palettes et des espaces verts communaux impactés par le tramway;
 - de la réalisation de deux arrêts de tramway sur la commune.
- Plan-les-Ouates : approbation de la modification et du tracé du tramway traversant le village de Plan-les-Ouates par la route de Saint-Julien.
- Confignon : pas de résolution, ce qui vaut acceptation sans réserve, selon la loi.

2. Réseau ferré régional

Le projet de modification permet d'intégrer à l'article 4, alinéa 1, lettre a, LRTP l'étude de compléments d'infrastructures afin d'envisager un nouveau développement majeur du réseau express régional (RER), suite à l'achèvement du raccordement Cornavin – Annemasse – les Eaux-Vives (CEVA). Il s'agit d'une boucle entre la ligne de Bellegarde et Cornavin, en passant par Meyrin, l'Aéroport et les Nations permettant des liaisons directes entre les centres métropolitains identifiés dans le projet d'agglomération 2 (Aéroport, cœur d'agglomération, PAV et Annemasse).

Ces planifications à long terme requièrent des études complémentaires pour préciser ces projets et définir des réservations d'emprises.

Il convient de noter que ces développements s'inscrivent pleinement dans les projets inscrits dans Léman 2030. Pour rappel, ces derniers sont, pour Genève, l'extension de la capacité de Cornavin et l'augmentation de la capacité sur la ligne La Plaine – Genève et dans le nœud de Châtelaine.

3. Réseau bus et trolleybus

La nouvelle rédaction de l'article 4, alinéa 1, lettre c, LRTP précise également que les lignes de trolleybus seront développées dans un premier temps avec la réalisation de deux lignes, l'une entre Rive et les Communaux d'Ambilly en passant par la route de Frontenex, le chemin de la Gradelle, la route J.-J. Rigaud et l'avenue Mirany, et l'autre entre Onex et Cressy en passant par la route de Loëx.

Elle permet également de préciser les projets déposés à la Confédération faisant partie du Projet d'agglomération en juin 2012, qui comprennent des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau bus et trolleybus. Les aménagements suivants seront donc entrepris dans un second temps à partir de 2016 : moyenne ceinture (Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets – Eaux-Vives), interface Aéroport, Avenue Louis-Casaï, les Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, axe PAV – les Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – les Grands Esserts, Jonction – le stade de la Praille, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – la Gare d'Annemasse et les Eaux-Vives – la Pallanterie.

4. Financements

De 1999 à 2008, la loi a alloué 300 millions de francs à répartir sur 10 ans, avec un investissement annuel maximum de 60 millions de francs. Ces montants ont notamment permis la réalisation des tramways en direction de Sécheron, du Grand-Lancy et des Avanchets. Ils ont été exposés de façon détaillée dans le projet de loi 10384 et dans le cadre des débats parlementaires y relatifs.

Pour la tranche 2009-2013, l'article 9, alinéa 1, LRTP alloue un montant total de 400 millions de francs, avec un investissement annuel net maximum de 100 millions de francs. Ces sommes étaient destinées à réaliser les travaux déjà en cours des tramways Cornavin – Meyrin – CERN (TCMC) et Cornavin – Onex – Bernex (TCOB). En raison du report de la réalisation du prolongement de Bernex, cette enveloppe de 400 millions de francs ne sera pas atteinte, comme le montre le tableau annexé au présent projet de loi.

La nouvelle tranche sollicitée par le présent projet de loi concerne la période allant de 2014 à 2022, correspondant aux horizons de planification évalués par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomérations, et vise à financer la réalisation des projets suivants :

- prolongement du tramway jusqu'à Bernex-Vailly, pour un montant brut de 65 millions de francs;
- prolongement de la ligne de tramway desservant les Palettes jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly en passant par la route de Base, la route de la Galaise et la route de Saint-Julien, pour un montant brut de 190 millions de francs;
- extension du tramway depuis Grand-Saconnex jusqu'à la douane de Ferney-Voltaire et entre Grand-Saconnex et l'Aéroport, pour un montant brut de 78 millions de francs, s'ajoutant aux 100 millions de francs déjà voté pour la section Nations – Grand-Saconnex;

- compléments à réaliser au réseau tramway (prolongement TCMC jusqu'à la douane, réaménagements plateforme Moillesulaz, abords interfaces CEVA, interfaces principales) nécessaires à son extension et réaménagement des interfaces tramways, pour un montant brut de 65,8 millions de francs;
- extension du réseau trolleybus, avec les principaux projets concernant les axes de Frontenex, Onex – Cressy, Cressy – Bernex, Genève – Vernier, Rive – Cornavin et MICA – Gare d'Annemasse, pour un montant brut de 202,4 millions de francs;
- autres projets majeurs d'aménagements pour les bus et trolleybus concernant les axes et interfaces suivants : moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casaï, axe PAV – les Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – les Grands Esserts, Jonction – le stade de la Praille, les Cherpines – Bernex, les Eaux-Vives – la Pallanterie, pour un montant brut de 102,5 millions de francs.

Les montants indiqués sont bruts, car des contributions fédérales sont attendues dans le cadre des projets d'agglomération 1, 2 et 3.

Le prolongement de Bernex, ainsi que les lignes de trolleybus de Onex-Cressy et de l'axe de Frontenex, sont inscrits dans les mesures retenues en tranche A dans le cadre du schéma d'agglomération n°1. Ces projets bénéficient donc déjà d'un cofinancement de la Confédération à hauteur de 40%, soit 31,06 millions de francs, selon l'accord sur les prestations conclu avec la Confédération en 2011 et l'arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 (FF 2010 p. 6293).

Les projets de tramways de Plan-les-Ouates jusqu'à Saint-Julien, de prolongement de la ligne du CERN jusqu'à Saint-Genis, ainsi que le complément de réseau à Moillesulaz, le réaménagement des interfaces tramways principales, les mesures d'accompagnement de la ligne de trolleybus de l'axe de Frontenex, le réaménagement de l'interface de l'Aéroport, la requalification de la route de Pré-Bois (moyenne ceinture), de la section Jonction – Stade de la Praille (petite ceinture) et de l'Avenue Louis-Casaï, l'aménagement de sites propres sur l'axe PAV – les Grands Esserts – Veyrier et le prolongement du bus entre Champel-Hôpital et les Grands Esserts, sont inscrits dans le schéma d'agglomération n°2 comme mesures dont le début du chantier est prévu entre 2015 et 2018. Le projet de tramway reliant la Place des Nations au Grand-Saconnex, puis l'Aéroport et Ferney-Voltaire, les aménagements pour trolleybus de MICA vers la Gare d'Annemasse, entre Cressy et Bernex, entre Genève et Vernier et entre Rive

et Cornavin, les aménagements routiers pour les transports publics entre Cherpines et Bernex, sur la moyenne ceinture au niveau des secteurs de l'Etang et de l'Avenue de l'Ain, et entre la Gare des Eaux-Vives et la Pallanterie, y sont inscrits quant à eux à l'horizon 2019-2022.

Le canton de Genève espère bénéficier d'une participation financière de 40 % de la Confédération, ainsi que d'une participation des communes pour les projets sur domaine communal.

Les détails des financements fédéraux sont décrits ci-après.

5. Contributions fédérales

Par arrêté du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale a alloué une contribution de 1,5 milliard de francs pour les projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération (FF 2007 p. 8019).

Dans ce cadre, le canton de Genève a perçu 210 millions de francs pour le TCMC et 90 millions de francs pour le TCOB. Le chantier du TCMC était partiellement autorisé, avec une procédure de recours sur un tronçon spécifique à la hauteur de Meyrin, tandis que la requête en approbation des plans du TCOB n'était pas encore déposée auprès de l'Office fédéral des transports (OFT). Toutefois, comme ces deux projets bénéficiaient déjà d'un financement cantonal, la Confédération a considéré qu'ils répondaient au critère de projets « urgents et prêts à être réalisés ».

C'est également en vertu de ce principe de financement cantonal déjà assuré que ce même arrêté fédéral a alloué 550 millions de francs au projet CEVA, en tant que « projet d'infrastructure ferroviaire destiné au trafic d'agglomération urgent et prêt à être réalisé ». Il sied de relever que l'enveloppe totale de la Confédération pour la partie ferroviaire était de 1,01 milliard de francs et que plus de la moitié a été accordée au seul canton de Genève, pour un projet qui bénéficiait déjà d'un crédit cantonal d'investissement de 400 millions de francs, mais dont les plans n'avaient pas encore été déposés à l'OFT pour approbation.

S'agissant du projet d'agglomération 1, la Confédération a alloué un montant de 186 millions de francs (valeur 2005) au projet franco-valdo-genevois, dont 63 millions de francs pour les projets genevois de transports publics, soit 31,93 millions de francs supplémentaires pour le TCOB, 24,29 millions de francs pour le prolongement de Bernex, 2,58 millions de francs pour la réorganisation du réseau autour du TCOB (trolleybus Onex-Cressy) et 4,19 millions de francs pour l'électrification de l'axe trolleybus de Frontenex.

Le projet d'agglomération 2 a été déposé à Berne le 28 juin 2012 et des contributions maximales de 121,6 millions de francs sont attendues pour participer au financement des mesures contenues dans le présent projet de loi et prévues d'être réalisées dans la tranche 2015-2018. Pour les mesures inscrites et prévues d'être réalisées dans la tranche 2019-2022, elles seront réintégrées au sein du Projet d'agglomération 3 pour une demande de cofinancement à hauteur de 139,9 millions de francs.

Les montants, ainsi que les contributions communales, sont détaillées dans le tableau annexé au présent projet de loi.

6. Commentaires article par article

Article 4, alinéa 1

La modification de l'alinéa 1 de l'article 4 LRTP consiste d'abord en la mise à jour de l'échéance de la vision du développement des transports publics. La date passe de 2010 à 2020.

A la **lettre a**, l'inscription des études menées pour la réalisation d'une boucle Aéroport – Nations – Cornavin et d'une liaison entre la ligne de Bellegarde et celle de l'Aéroport est ajoutée. La référence au projet d'agglomération est également prévue.

A la **lettre b, chiffre 3**, les trois prolongements du réseau tramway mis à l'enquête sont inscrits, permettant ainsi le lancement des études et leur financement. Il s'agit de la branche du tramway Place des Nations – Grand-Saconnex en direction de l'Aéroport, du prolongement du tramway entre le P+R Bernex et Bernex-Vailly et du prolongement du tramway entre les Palettes et Perly. Sont également cités les prolongements sur territoire français à Saint-Genis-Pouilly, Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois.

Au **chiffre 4 de la lettre b**, il s'agit de présenter une actualisation des développements futurs du réseau tramway à étudier.

A la **lettre c**, il s'agit d'inscrire deux nouvelles lignes de trolleybus qui ont été retenues dans le cadre du projet d'agglomération 1 (axes Frontenex et Cressy), ainsi que les futurs principaux aménagements inscrits dans le projet d'agglomération 2 visant à développer le réseau de bus et trolleybus (moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casaï, les Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, axe PAV – les Grands-Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – les Grands Esserts, Jonction – le stade de la Praille, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – la Gare d'Annemasse et Eaux-Vives – Pallanterie).

Article 4, alinéa 2

La modification de l'alinéa 2 consiste en la suppression de la référence à la lettre c (suppression du tracé des bus et trolleybus sur le plan du réseau sur rail annexé) et en la modification de l'échéance (2020 au lieu de 2010).

Article 9, alinéa 1

Le rajout des différents projets à l'article 4 implique une mise à jour des données financières liées à ces nouvelles infrastructures.

La **lettre b** est modifiée pour tenir compte de ces nouveaux investissements, avec une description des coûts bruts projet par projet. La somme totale nette (soit après déduction des contributions fédérales et communales attendues) nécessaire pour l'ensemble des projets s'élève à 476 millions de francs, desquels il convient de déduire le montant déjà alloué pour le tramway Place des Nations – Grand Saconnex de 100 millions de francs (nouvelle lettre c). Le montant total complémentaire représente dès lors 376 millions de francs, soit 42 millions de francs nets par an sur 9 années (de 2014 à 2022).

La **lettre c** reprend l'ancienne lettre b en indiquant l'investissement nécessaire au tram Nations – Grand-Saconnex.

Une **lettre d** est créée pour reprendre l'ancienne lettre c et indiquer que les projets peuvent être subventionnés par la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération et par des corporations publiques ou privées.

Plan annexé

Le plan à l'horizon 2010 est remplacé par un plan à l'horizon 2020.

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) *Tableau des investissements dépensés et prévisionnels de 2009 à 2022 pour les nouvelles infrastructures de transports publics*
- 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*

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 modifiant la loi sur le réseau des transports publics (L RTP) (H 1 50)

Projet présenté par le département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Résultat récurrent
TOTAL des charges de fonctionnement induites	712'500	1'657'000	3'341'875	5'023'750	6'713'350	7'833'050	9'075'550	18'868'576	18'868'576
Charges en personnel [30] (augmentation des charges de personnel, formation, etc.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31] Charges en matériel et véhicule (immeuble, fournitures, matériel classique et/ou spécifique, véhicule, entretien, etc.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges de bâtiment (fluides (eau, énergie, combustibles), conciergerie, entretien, location, assurances, etc.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges financières [32+33] intérêts (report tableau)	712'500	1'657'000	3'341'875	5'023'750	6'713'350	7'833'050	9'075'550	18'868'576	18'868'576
Amortissements (report tableau)	712'500	1'657'000	3'341'875	5'023'750	6'713'350	7'833'050	9'075'550	18'868'576	18'868'576
Charges particulières [30 à 36] Dédouanement collectivité publique (32)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provision [33] (préciser la nature)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Octroi de subvention ou de prestations [36] (subvention accordée à des tiers, prestation en nature)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus de fonctionnement induits	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46] (augmentation de revenus (impôts, amendements, taxes), subventions reçues, dons ou legs)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [42] (revenus de placements, de prêts ou de participations, gain comptable, loyers)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Retour sur investissement pour les projets informatiques)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT (charges - revenus - retour sur investissement)	712'500	1'657'000	3'341'875	5'023'750	6'713'350	7'833'050	9'075'550	18'868'576	18'868'576
Remarques :									

Signature du responsable financier :

Date : 11.09.2012

