

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 4 février 2013

Projet de loi

ouvrant un crédit au titre de subvention d'investissement de 3 129 406 F pour les années 2013 à 2015 pour participer au financement de la construction, sur territoire français, de cinq parcs relais (P+R) d'intérêt transfrontalier

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève

vu la Constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847;

vu l'accord de Karlsruhe sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux, du 23 janvier 1996, et la loi ratifiant l'extension au canton de Genève dudit accord du 22 avril 2004;

vu la loi relative aux organismes de coopération transfrontalière, du 14 novembre 2008;

vu la convention instituant le Groupement local de coopération transfrontalière « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois », en vue d'en assurer la gouvernance, du 1^{er} décembre 2011;

vu la loi approuvant la création du Groupement local de coopération transfrontalière « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois », du 1^{er} décembre 2011;

vu la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011,

décète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit maximum de 3 129 406 F est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour participer au financement de la construction, sur territoire français, de cinq parcs relais (P+R) d'intérêt transfrontalier.

² Il se décompose comme suit :

<i>Mesure</i>	<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	<i>Coût total</i>	<i>Crédit</i>
P+R Veigy	Commune de Veigy	1 389 485 F	694 742 F
P+R Chasseurs	Annemasse Agglo	2 405 824 F	1 202 911 F
P+R Jean-Monnet	Annemasse Agglo	1 950 931 F	975 503 F
P+R gare de St-Julien	Communauté de Communes du Genevois	187 500 F	93 750 F
P+R gare de Valleiry	Commune de Valleiry	775 000 F	162 500 F
Total		6 708 740 F	3 129 406 F

Art. 2 Budget d'investissement

¹ Ce crédit de 3 129 406 F est comptabilisé par tranches annuelles de 2013 à 2015 sous la politique publique « O – Autorité et gouvernance » (rubrique 08.01.11.10-56.10.00.00).

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

Art. 3 Subventions d'investissement accordées et attendues

¹ Les subventions d'investissement accordées dans le cadre de ce crédit au titre d'indemnité d'investissement s'élèvent à 3 129 406 F.

² Les subventions d'investissement attendues dans le cadre de ce crédit au titre d'indemnité d'investissement s'élèvent à 0 F.

Art. 4 Financement et 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. 5 Amortissement

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

Art. 6 But

¹ Cet investissement doit permettre l'amélioration des infrastructures de transport qui concourent à la qualité de vie sur le territoire du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

² Il s'inscrit dans le cadre prévu par la Confédération qui invite les bénéficiaires des subventions fédérales du fonds d'infrastructure à compléter les financements fédéraux par des financements d'agglomération.

Art. 7 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à fin 2015.

Art. 8 Aliénation du bien

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Art. 9 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993, et au règlement sur les investissements, du 22 novembre 2006.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Préambule

Le 5 décembre 2007, le canton de Genève a signé, avec ses partenaires vaudois et français (ci-après : les partenaires), le projet d'agglomération de première génération. La charte d'engagement paraphée à cette occasion définit les buts et les modalités de cette coopération et marque l'aboutissement de deux années de travail et d'études.

Conscients de l'intérêt de développer et d'améliorer les infrastructures, en particulier de transport, ainsi que les prestations publiques, qui concourent au développement durable de cette agglomération transfrontalière, les partenaires ont réitéré leur engagement en signant, le 28 juin 2012, le projet d'agglomération de deuxième génération. Ils ont également signé, ce même jour, un document d'objectifs sur la coopération franco-genevoise, par lequel le Conseil d'Etat s'est engagé à participer au financement, sur territoire français, de projets d'infrastructures d'intérêt significatif pour l'agglomération. Sous réserve de l'approbation du Grand Conseil, ce financement porte sur un montant maximal de 240 millions d'euros sur dix ans. Une liste indicative de projets éligibles a été annexée au document d'objectifs.

En tant que centre de l'agglomération, Genève a un intérêt prépondérant à contribuer au développement harmonieux de son bassin de vie naturel, caractérisé par une démographie croissante et une mobilité intense, raison pour laquelle les projets éligibles à ce cofinancement genevois concernent le développement des infrastructures de transports d'importance pour le fonctionnement de l'agglomération, situées sur sol français. Ce cofinancement, assuré paritairement par les partenaires français, s'articule projet par projet, sur la base des mesures identifiées et programmées dans le projet d'agglomération.

Parallèlement à l'approfondissement du projet d'agglomération signé en juin 2012, les autorités ont mis sur pied une gouvernance spécifique et innovante, pour l'agglomération, en créant un Groupement local de coopération transfrontalière « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois » (ci-après : GLCT). Institué par la loi 10848, du 1^{er} décembre 2011 (L-CAgglom – A 1 13.0), cet organisme répond au souhait des partenaires de doter

l'agglomération d'un cadre juridique à même d'assurer et de pérenniser sa gouvernance transfrontalière, ainsi que de respecter la diversité des collectivités concernées.

Grâce à l'entrée en vigueur au 13 janvier 2009 de la loi genevoise relative aux organismes de coopération transfrontalière (LOCT – A 1 12), du 14 novembre 2008, et afin de tenir compte de la place centrale de Genève dans le projet d'agglomération, le GLCT a été constitué sous la forme d'une corporation de droit public suisse avec son siège situé à Genève.

Jouissant de la capacité juridique et d'une autonomie budgétaire, le GLCT a pour mission de réaliser, d'organiser et de gérer le lancement des études et démarches nécessaires à la réalisation du projet d'agglomération.

Les partenaires signataires du projet d'agglomération de deuxième génération et du document d'objectifs se sont réunis à répétitions, notamment dans le cadre du Comité régional franco-genevois (ci-après : CRFG), instance politique de coopération, pour déterminer les infrastructures d'intérêt majeur pour l'agglomération susceptibles de bénéficier d'un premier financement genevois. Compte tenu de l'importance vitale de favoriser la mobilité dans l'agglomération et des contraintes budgétaires, leur choix s'est porté sur une série de parcs relais (ci-après : P+R).

2. Description des projets de construction

2.1 Critères de sélection des P+R

Les projets de P+R sélectionnés sont issus de l'annexe du document d'objectifs signé fin juin 2012. Ce sont des P+R dont le début de réalisation est prévu en 2013-2014, pour une mise en service au plus tard en 2015.

Ils s'inscrivent dans une logique de renforcement du report modal des transports individuels vers les transports collectifs pour les déplacements transfrontaliers à destination de Genève.

Par P+R, il doit être compris un parking, intitulé spécifiquement comme tel, disposant d'un système prévoyant une régulation et un contrôle de son accès, et, réservé exclusivement à des usagers utilisant les transports publics et bénéficiant d'un titre de transport de type Unireso ou équivalent.

Ces P+R, dont l'utilisation devra bénéficier majoritairement aux usagers allant sur le canton de Genève, répondent aux critères suivants :

- situation aux portes de l'agglomération urbaine dense, non loin de la frontière;
- en lien direct avec une ligne structurante (rapide et à forte fréquence) du réseau de transports en commun, existante ou en projet, en direction du canton de Genève;
- attractifs pour un bassin de clientèle le plus large possible et à proximité immédiate d'une voirie structurante (principale) du réseau routier.

2.2 Liste des P+R retenus

Parmi les projets de P+R inscrits à l'annexe du document d'objectifs, cinq projets prêts à être réalisés ont été retenus. Il s'agit des P+R situés à :

- Veigy;
- Annemasse (Chasseurs et Jean Monnet);
- Saint-Julien;
- Valleiry.

Le tableau suivant détaille le coût de chacun de ces projets, ainsi que les montants totaux et annuels de cofinancement entre 2013 et 2015 qui seront versés au titre de la contribution spécifique genevoise.

Tableau financier annuel de cofinancement des P+R retenus

n° mesure (issue du Projet d'agflo 2)	Nom de la mesure (inscrite à l'annexe du document d'objectifs signé le 28 juin 2012)	Coût de construction (décembre 2012) (1€=1.25CHF F) (CHF)	Montant de contribution spécifique genevoise solicitée (1€=1.25CHF) (CHF)				% contribution genevoise / coût de construction
			2013	2014	2015	TOTAL	
16.11	Construction d'un P+R à Veigy	1 389 485	694 742			694 742	50%
36.1.9	Construction d'un P+R / B+R aux Chasseurs - étape 1 en lien avec la mise en place du BHNS et du tramway	2 405 824	34 600	659 600	508 711	1 202 911	50%
36.1.19	Construction d'un P+R Jean Monnet	1 950 931		227 385	748 118	975 503	50%
35.4	Organisation et réaménagement du pôle multimodal de la gare de Saint-Julien (y compris P+R)	187 500		93 750		93 750	50%
14.10	Renforcement du pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Vallery (y compris P+R)	775 000	100 000	62 500		162 500	21%
	TOTAL P+R retenus	6 708 740	829 342	1 043 235	1 256 829	3 129 406	47%

Le montant total de la contribution spécifique genevoise pour ces cinq P+R s'élève à un montant maximum de 3 129 406 F.

Ces P+R situés sur territoire français permettront de capter les flux frontaliers de transports individuels motorisés pour les rabattre sur les lignes de transports collectifs à destination de Genève. Cela s'inscrit dans la stratégie de la politique de stationnement des P+R menée au sein du canton de Genève, qui vise à implanter des P+R en amont de l'agglomération urbaine dense afin d'éviter que les flux de transports individuels motorisés traversent les secteurs densément urbanisés.

Les montants d'investissements pour la construction de ces P+R seront partagés entre le canton de Genève et les partenaires français, soutenant ainsi le développement de l'intermodalité pour les déplacements en direction du canton de Genève.

Le coût moyen global pour la construction d'une place de stationnement pour ces cinq P+R sera de l'ordre de 8 000 F (les cinq P+R prévus devant offrir environ 830 places en surface), pris en charge pour moitié par le canton de Genève au titre de contribution spécifique genevoise, soit 4 000 F pour une place de P+R.

La participation genevoise à la construction de ces P+R est de 50%, sauf pour le P+R de Valleiry (à hauteur de 21%), puisque ce projet bénéficie également d'autres contributions de la Région Rhône-Alpes et du Conseil Général de Haute-Savoie. Cette participation constitue ainsi une bonne opération pour le canton de Genève, notamment au regard de ce que l'investissement du même type aurait pu coûter si le canton de Genève avait dû construire seul ces ouvrages sur son sol cantonal.

A titre de comparaison, les coûts de construction sur sol genevois d'une place de P+R s'échelonnent de 5 000 à 10 000 F en surface (type Bernex ou Tuileries) et de 40 000 à 60 000 F en souterrain (type Sécheron).

2.3 Caractéristiques et utilité des P+R retenus

La description et l'intérêt de ces cinq projets de P+R sont détaillés ci-après, avec en synthèse un tableau indiquant le numéro, le nom de la mesure (inscrite à l'annexe du document d'objectifs signé le 28 juin 2012), le nombre de places, les lignes de transports collectifs associées à chaque P+R, ainsi que la maîtrise d'ouvrage française identifiée.

Tableau des principales caractéristiques des P+R retenus

n° mesure (issue du Projet d'agglomération 2)	Nom de la mesure (inscrite à l'annexe du documents d'objectifs signé le 28 juin 2012)	Informations (nombre de places et lignes de transport public associées)	Maîtrise d'ouvrage
16.11	Construction d'un P+R à Veigy	114 places. ligne T71 du département (17 AR/jour) et ligne G des TPG (50 bus/jour, fréquence de 10 min en HP)	Commune de Veigy
36.1.9	Construction d'un P+R / B+R aux Chasseurs - étape 1 en lien avec la mise en place du BHNS et du tramway	250 places. Terminus BHNS (fréquence de 9 min desservant le RER et le tram en direction de Genève)	Annemasse Agglo
36.1.19	Construction d'un P+R Jean Monnet	250 places. Terminus BHNS (fréquence de 9 min desservant le RER et le tram en direction de Genève)	Annemasse Agglo
35.4	Organisation et réaménagement du pôle multimodal de la gare de Saint-Julien (y compris P+R)	150 places. Lien avec ligne ferroviaire Bellegarde - Annemasse, ligne D (fréquence 12 min en HP), ligne T72	Communauté de communes du Genevois
14.10	Renforcement du pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Valleiry (y compris P+R)	67 places. Lien avec ligne ferroviaire Bellegarde - Annemasse, ligne D (fréquence 30 min en HP)	Commune de Valleiry

2.3.1. P+R de Veigy

La commune de Veigy-Foncenex, au travers du projet de P+R, s'inscrit dans une logique de développement très spécifique du secteur situé à la frontière avec le canton de Genève. L'aménagement d'une zone de covoiturage et de P+R s'intègre dans un schéma de développement intercommunal des transports collectifs par bus.

Ce P+R sera desservi par la ligne interurbaine T71 du Conseil Général de Haute-Savoie (17 allers retours/jour) et par la ligne G des Transports publics

genevois (50 bus/jour, à une fréquence de 10 minutes aux heures de pointe). Il sera accessible en mode doux depuis le centre de Veigy-Foncenex.

Avec les équipements en cours de réalisation entre Corsier et Vézenaz prévoyant des portions de sites propres pour les bus, le temps de trajet en transports collectifs sera plus rapide et deviendra concurrentiel aux transports individuels motorisés.

Le projet comprend 114 places dont 4 places pour personnes à mobilité réduite avec des abris pour les véhicules deux-roues motorisés et non motorisés. Ce P+R est conçu pour pouvoir par la suite alimenter électriquement des voitures.

2.3.2 P+R des Chasseurs et de Jean Monnet (Annemasse Agglo)

Dans le cadre de la mise en œuvre du réseau de transport CEVA, ainsi que des tramway et bus à haut niveau de service d'Annemasse Agglo, des P+R seront aménagés dans un premier temps aux terminus du bus à haut niveau de service : les P+R des Chasseurs et de Jean Monnet.

Ces deux futurs P+R seront desservis par le bus à haut niveau de service qui, avec une fréquence de 9 minutes, reliera la gare d'Annemasse en 10 minutes et le tramway.

Annemasse Agglo est propriétaire des parcelles permettant d'aménager ces deux parkings de 250 places chacun, avec une mise en service dès 2015. Les projets comprennent chacun la voie de desserte du terminus, la station terminus et le P+R.

Ces P+R seront parfaitement accessibles depuis les routes à grande circulation :

- pour le P+R Jean Monnet : RD 1206 et routes départementales RD 1205 (route de Bonneville) et RD 907 (route de Taninges);
- pour le P+R des Chasseurs : RD 1206 et RD 903 (liaison Chasseurs – A40);

Leur positionnement est stratégique pour permettre d'assurer une fonction de rabattement :

- pour le P+R Jean Monnet, du bassin de clientèle de la vallée de l'Arve, du Bas Salève, de la Roche sur Foron et de l'agglomération d'Annemasse;
- pour le P+R des Chasseurs, du bassin de clientèle du Chablais, de la vallée verte, de l'agglomération d'Annemasse et de la vallée de l'Arve.

Grâce au futur réseau composé du CEVA, et des tramway et bus à haut niveau de service d'Annemasse Agglo et par rapport à l'offre en matière de

transport et de stationnement, le gain de temps pour l'utilisateur à destination de Genève sera significatif, atteignant 20 à 50%.

2.3.3. *P+R de Saint-Julien*

Le projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Saint-Julien est essentiellement composé d'un P+R de 150 à 200 places, de stationnements pour bus et cars et de garages à vélos.

Ce projet a pour objectif l'amélioration de l'organisation du pôle multimodal du centre régional de Saint-Julien-en-Genevois situé à la gare, garantissant des conditions favorables à l'intermodalité et à l'accessibilité du pôle gare pour l'ensemble des habitants de la Porte Sud de Genève (35 000 habitants en 2012, plus de 40 000 en 2015 et environ 50 000 en 2020).

Avec l'amélioration de l'offre en transport public (renforcement des fréquences, augmentation des capacités, réalisation d'aménagements en faveur de la vitesse et de la régularité des bus, etc.) et les aménagements en faveur du rabattement, l'objectif est de continuer à développer la part modale des transports collectifs.

Chaque jour, un millier de véhicules passent à proximité immédiate de la gare en heure de pointe du matin pour se rendre à Genève. Avec le P+R, une partie de ces véhicules pourront se stationner à la gare de Saint-Julien, puis emprunter la ligne D pour aller directement dans des secteurs, tels que la ZIPLO, la Praille, Genève Cité, Plainpalais, ou alors par correspondances avec le réseau tramway vers d'autres destinations.

Saint-Julien présente un niveau d'offre structurant composé :

- d'une ligne ferroviaire qui relie Bellegarde et Annemasse avec un train par heure et par sens. Sont ainsi assurées les liaisons tangentielles et le rabattement sur le réseau à destination du cœur de l'agglomération;
- de 2 lignes transfrontalières, avec la ligne T72 (1 bus par heure en 2012) et la ligne D (un bus toutes les 12 minutes). Jusqu'à la douane, l'offre est doublée avec la ligne 4. Ultérieurement, avec l'arrivée du tramway Genève-Saint Julien, le pôle d'échange sera directement desservi toutes les 9 minutes par le réseau de tramway genevois.

2.3.4 *P+R de Valleiry*

Dans le cadre de la structuration du bourg de Valleiry, il convient de valoriser la gare en y aménageant un espace permettant à la population d'accéder facilement et de manière sécurisée aux différents moyens de transports (ligne D, taxi, train, vélo, covoiturage, etc.) pour encourager l'intermodalité et la diminution de la part modale de l'automobile.

Le projet consiste en l'aménagement d'une place multimodale comprenant essentiellement un P+R, des stationnements pour bus et cars, et des garages à vélos.

Valleiry est desservie par deux offres complémentaires :

- le RER qui relie Bellegarde et Annemasse avec un train par heure et par sens. Sont ainsi assurées les liaisons tangentielles et le rabattement sur le réseau à destination du cœur de l'agglomération;
- la ligne D, qui relie Valleiry et Viry à Saint Julien où les correspondances sont assurées vers Genève. Face à la demande croissante, l'offre de cette ligne a été doublée en août 2012. Valleiry est ainsi desservie avec un bus toutes les 30 minutes en heure de pointe.

3. Conclusion

Les cinq P+R permettront dès 2015 de créer 830 places de P+R en amont de l'agglomération urbaine centrale dense, et de diminuer d'autant potentiellement le nombre de voitures en entrée du canton de Genève. L'offre en transport collectif sur Genève étant déjà existante, elle ne nécessitera pas d'augmentation qui impacterait le budget de fonctionnement cantonal.

Ces P+R s'inscrivent dans le déploiement de la politique de mobilité multimodale du Grand Genève, et profitent directement au canton de Genève pour une meilleure gestion des déplacements frontaliers sur son territoire.

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*



RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE GENÈVE

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 affaires régionales, de l'économie et de la santé (DARES)
- Objet : Projet de loi ouvrant un crédit au titre de subvention d'investissement de 3 129 406 F pour les années 2013 à 2015 pour participer au financement de la construction, sur territoire français, de cinq parc relais (P+R) d'intérêt transfrontalier

- Rubrique(s) budgétaire(s) concernée(s) :

08.01.11.10 - 56.10.00.00

- Coût total du projet d'investissement :

INVESTISSEMENTS	
Dépenses activables sur le projet	3'129'406
- Recettes éventuelles	0
= Investissements nets au terme du projet	3'129'406

- Politique(s) publique(s) concernée(s) :

O - Autorité et gouvernance

- Coût total du fonctionnement lié :

FONCTIONNEMENT LIE	
Charges liées non activables sur le projet	0
- Revenus liés éventuels	0
= Impacts nets sur les résultats annuels	0

Le coût total maximum de la subvention accordée est évalué à 3 129 406 F et se décompose de la manière suivante :

- 3 129 406 F d'investissement net
- 0 F de fonctionnement lié nécessaire pour sa réalisation.

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

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

(en millions de francs)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Résultat récurrent
RESULTAT NET Fonct. LIE et INDUIT	-0.02	-0.05	-0.10	-0.13	-0.13	-0.13	-0.13	-0.13	-0.13	-0.13	-0.13
Fonctionnement lié											Total
TOTAL des charges	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TOTAL des revenus	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
RESULTAT NET	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Fonctionnement induit											Résultat récurrent
TOTAL des charges	0.02	0.05	0.10	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13
TOTAL des revenus	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
RESULTAT NET	-0.02	-0.05	-0.10	-0.13	-0.13	-0.13	-0.13	-0.13	-0.13	-0.13	-0.13

- Inscription budgétaire et financement :

- Ce crédit d'investissement n'est pas inscrit au budget 2013. Il devra être inscrit au budget 2014 et 2015 des investissements.

- Il entrera dans le cadre du volume d'investissements "nets-nets" admis par le Conseil d'Etat pour 2013.

- Annexes financières au projet de loi : tableaux financiers

- Remarques complémentaires :

- Nous comprenons par "crédit maximum de 3'129'406 F" dans l'article 1 du dispositif juridique que l'Etat de Genève ne participera pas au financement d'éventuels surcoûts (variation du taux de change, surcoût des travaux...).

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 (NMC) pour les charges et les revenus de fonctionnement, au manuel de comptabilité publique MCH2 pour les dépenses et les recettes d'investissement, et aux procédures internes adoptées par le Conseil d'Etat.



RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE GENÈVE

Genève, le : 30.1.2013

Signature de la direction financière départementale (DARES) :

Genève, le : 30.01.2013

Signature de la direction financière départementale (DIME) :

2. Approbation / Avis du département des finances

Le dépôt de ce projet de loi nécessite la levée du moratoire précisé dans l'extrait de PV du Conseil d'Etat du 2 mai 2012 n°3275-2012.

Ce crédit d'investissement n'est pas inscrit au plan financier quadriennal des investissements (PQI) 2013-2016.

Genève, le : 30.01.2013

Visa du département des finances :

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL, son exposé des motifs, les tableaux financiers et ses annexes datés du 29.01.2013.

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle d'investissement

1. PLANIFICATION DES DEPENSES ET DES RECETTES D'INVESTISSEMENT et CALCUL DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS)

Projet de loi ouvrant un crédit au titre de subvention d'investissement de 3 129 406 F pour les années 2013 à 2015 pour participer au financement de la construction de cinq parcs relais (P+R) d'intérêt transfrontalier sis sur territoire français

Projet présenté par le DEPARTEMENT DES AFFAIRES REGIONALES, DE L'ECONOMIE ET DE LA SANTE

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Investissement brut	829 343	1 043 235	1 256 929	0	0	0	0	0	0	0	3 129 406
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investissement net	829 343	1 043 235	1 256 929	0	0	0	0	0	0	0	3 129 406
Ouvrage d'art - Subv. invest. accordée / reçue	829 343	1 043 235	1 256 929	0	0	0	0	0	0	0	3 129 406
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières	20 734	46 814	104 314	130 392							
Intérêts	20 734	46 814	78 235	78 235	78 235	78 235	78 235	78 235	78 235	78 235	78 235
Amortissements	0	0	26 078	52 157	52 157	52 157	52 157	52 157	52 157	52 157	52 157
charges financières recourues											78 235
											52 157

Signature de la direction financière départementale (investisseur) :

Date : 23.11.2013

Date : 29.01.2013

Signature de la direction financière départementale (co-bénéficiaire) :

Dominique RITTER
DIRECTEUR DU SERVICE FINANCIER

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1.00) - Dépense nouvelle

2. SYNTHÈSE DE LA PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT LIÉS ET INDIUTS - ELEMENTS NON ACTIVABLES

Projet de loi ouvrant un crédit au titre de subvention d'investissement de 3 129 406 F pour les années 2013 à 2015 pour participer au financement de la construction de cinq parcs relais (PAR) d'intérêt transfrontalier sis sur territoire français

Projet présenté par le DÉPARTEMENT DES AFFAIRES RÉGIONALES, DE L'ÉCONOMIE ET DE LA SANTÉ		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Résultat recurrent
TOTAL des charges de fonctionnement liées et induites		20734	46814	104314	130392	130392	130392	130392	130392	130392	130392	130392
Charges en personnel [30]		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 Salaires		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ETP - Nombre Equivalents Temps Plein		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31]		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
310 Fournitures générales		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
311 Mobilier, matériel véhicules		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
312 Eau, énergie et combustibles		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
313 Marchandises		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
314 Entretien des locaux		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
315 Entretien de mobilier		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
316 Locations		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
317 Déplacements		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
318 Honoraires, prestations de tiers		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31x Autres charges non activables		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges financières [32-33]		20734	46814	104314	130392	130392	130392	130392	130392	130392	130392	130392
32 Intérêts		20734	46814	79235	79235	79235	79235	79235	79235	79235	79235	79235
33 Amortissements		0	0	25078	52157	52157	52157	52157	52157	52157	52157	52157
Charges particulières [33 & 35]		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35 Décaissements à des tiers		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
358 Provision [350] (à saisir le futur)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotoir de subvention ou de prestations [34]		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus de fonctionnement liés et induits		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Revenus liés à l'activité (40+11+43-45-46)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [42]		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT LIÉ ET INDIUT		-20734	-46814	-104314	-130392	-130392	-130392	-130392	-130392	-130392	-130392	-130392
Fonctionnement lié												
TOTAL des charges		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fonctionnement induit												
TOTAL des charges		20734	46814	104314	130392	130392	130392	130392	130392	130392	130392	130392
TOTAL des revenus		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET		-20734	-46814	-104314	-130392	-130392	-130392	-130392	-130392	-130392	-130392	-130392
Remarques :												

Signature de la direction financière départementale (investissement) : 
 Date : 24.01.2013

Signature de la direction financière départementale (investissement) : 
 Date : 23.1.2013
 Dominique RITTER
 DIRECTEUR DU SERVICE FINANCIER