

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 12 janvier 2022

Projet de loi

ouvrant un crédit d'études de 20 150 000 francs pour le développement d'axes forts vélos d'intérêt cantonal en complément des voies vertes

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

Art. 1 Crédit d'études

¹ Un crédit d'étude de 20 150 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer les études pour la mise en œuvre d'axes forts vélos permettant de relier efficacement les différentes centralités du canton et d'améliorer la performance des déplacements à vélo.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Frais d'études	15 460 061 francs
– TVA	1 190 425 francs
– Renchérissement (estimé à 3%)	499 514 francs
– Activation du personnel	3 000 000 francs
Total	20 150 000 francs

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'étude est ouvert dès 2022. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité (rubriques 0603-5010 et 0611-5010).

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

Art. 3 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé sur le coût d'acquisition (ou initial) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 4 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

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

Art. 5 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 : Michèle RIGHETTI

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

Les changements climatiques provoqués par les émissions de gaz à effet de serre dues à l'activité humaine font partie des principaux défis du développement durable. Afin de lutter contre la hausse des températures et les changements climatiques qu'elle entraîne, le Conseil d'Etat a présenté, le 5 juin 2021, son plan climat renforcé¹.

Celui-ci fixe désormais des objectifs plus ambitieux visant une diminution de 60% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et la neutralité carbone au plus tard en 2050. La mise en œuvre de l'ensemble des mesures du plan climat cantonal renforcé appelle des transformations sociétales majeures, notamment en matière de mobilité. Cela devra se traduire, à l'horizon 2030, par une réduction de 40% du trafic individuel motorisé grâce notamment au développement des transports publics et de la mobilité douce, et par l'atteinte du seuil de 40% de véhicules électriques.

Le présent projet de loi s'inscrit dans cette perspective de décarbonation des déplacements. Le vélo, qu'il soit mécanique ou électrique, se positionne parmi les modes de transports les plus sobres en émissions de CO₂. Il est également moins cher, plus sain, économe en espace et parfaitement adapté au contexte urbain.

Selon le microrecensement mobilité et transports 2015², près de 50% des déplacements effectués en voiture portent sur des distances inférieures à 5 km (30% font moins de 3 km). Or, pour ces distances, le vélo est très souvent le moyen de déplacement le plus rapide. Quant au vélo électrique, il permet de parcourir aisément des distances jusqu'à 10 km, voire 15 km. En se référant à la structure actuelle des déplacements, tout en tenant compte des potentiels susmentionnés, la part modale vélo, en termes de nombre de déplacements, pourrait augmenter de 4 points pour arriver à une part modale de 10% à l'horizon 2030. Les axes forts vélos, qui concentrent les déplacements pendulaires, pourraient ainsi supporter une augmentation particulièrement importante du trafic cycliste.

¹ Plan climat cantonal 2030 – 2^e génération :

<https://www.ge.ch/document/plan-climat-cantonal-2030-2e-generation-0>.

² Microrecensement mobilité et transports 2015 :

<https://www.ge.ch/document/analyse-du-microrecensement-mobilite-transports-2015-mrmt-2015>.

Pour atteindre cet objectif d'augmentation de la part modale vélo, le plan climat cantonal décline plusieurs axes de travail, dont le principal est l'augmentation des infrastructures et l'amélioration des infrastructures existantes. En effet, le report modal attendu ne pourra se faire qu'en offrant aux cyclistes des itinéraires directs, sécurisés, confortables et séparés des piétons. Les aménagements temporaires réalisés au printemps 2020 dans le cadre de la crise sanitaire ont permis de voir la corrélation entre l'efficacité et la sécurité des itinéraires et leur niveau d'utilisation : sur le pont de la Coulouvrenière par exemple, le trafic cycliste a augmenté de 41% entre mai 2020 et septembre 2021. Plus généralement, les comptages vélos réalisés tous les 2 ans par le département des infrastructures (DI) montrent ces dernières années une hausse constante des déplacements réalisés à vélo.

1. Cadre légal

En sus des objectifs posés par le plan climat cantonal, le développement de la mobilité douce est inscrit dans plusieurs lois cantonales et fédérales sur lesquelles le présent projet de loi s'appuie. Il s'agit notamment de :

- La **loi pour une mobilité cohérente et équilibrée** (LMCE; rs/GE H 1 21), adoptée en votation populaire le 5 juin 2016, qui organise la circulation dans le canton par zones. Dans l'hypercentre (zone I) et les centres (zones II), les transports collectifs et la mobilité douce sont prioritaires. En dehors des zones I et II, la loi prévoit en outre que la sécurité des modes doux soit assurée avec des aménagements propres et séparés si nécessaire.
- La **loi sur la mobilité douce**, du 15 mai 2011 (LMD; rs/GE H 1 80), qui fixe comme principe la réalisation de pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sur les axes primaires et secondaires, des stationnements vélos en nombre suffisant aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d'activités, ainsi que des traversées piétonnes attractives et sécurisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Finalement, la régulation des carrefours doit être conçue pour encourager la mobilité douce.
- La **loi fédérale sur les voies cyclables**, dont la mise en consultation s'est achevée fin 2020 et qui devrait rentrer en vigueur en 2022. Cette nouvelle loi fédérale est la loi d'exécution de l'article 88 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, du 18 avril 1999 (Cst; RS 101), acceptée par une large part de la population (73,6%) et par tous les cantons le 23 septembre 2018. Elle met le vélo sur un pied d'égalité avec les chemins et sentiers pédestres et permet de consolider les efforts visant à accroître

la sécurité des déplacements à vélo. L'élément central de cette loi est l'obligation pour les cantons de planifier et de réaliser des réseaux de voies cyclables. Elle intègre des objectifs qualitatifs comme des réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants. La loi prévoit en outre que les réseaux ou parties de réseaux de voies cyclables devront être remplacés dès lors qu'ils ne répondent plus aux exigences en matière de sécurité et d'attractivité.

Ces lois posent un cadre juridique clair en faveur de la réalisation d'axes vélos directs, sécurisés et à haut niveau de confort.

2. Fonctionnement du réseau

A fin 2020, 48% (1 383 km) des routes situées sur le territoire du canton de Genève sont équipées pour les cyclistes. Parmi ces routes équipées, environ 20% le sont sous la forme de pistes cyclables (264 km) et 20% sous la forme de bandes cyclables (225 km). Le solde est constitué de zones de modération de trafic, de dérogations deux-roues, de voies bus autorisées aux cycles et de contresens cyclables. Le canton donne la priorité à l'équipement du réseau cyclable d'intérêt cantonal, qui a été défini dans le cadre de la LMD. Ce réseau, permettant une desserte cohérente des communes du canton, est basé sur une colonne vertébrale constituée des pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal et complétée par un réseau de desserte (réseau de maillage et paysager). Le réseau de voies vertes existant et en cours d'études ou de réalisation (voie verte d'agglomération, voie verte de Versoix et voie verte de Bernex) vient compléter l'ossature.

« Voies vertes », « axes forts vélos » et « réseau de desserte »

Les **voies vertes genevoises** en cours d'études sont pensées comme des espaces publics inclusifs, propices à la rencontre, à l'échange et à la promenade tout en valorisant l'environnement et le cadre de vie. Lorsqu'on ne peut pas donner assez d'espace, il est préconisé de faire du mixte plutôt que du séparatif. Dans tous les cas de figure, les différentes voies vertes doivent tenir compte du contexte dans lequel elles s'inscrivent et en particulier de la présence d'axes forts vélos. Ce type d'espace permet d'apporter la sécurité nécessaire à la pratique de la mobilité douce par tous les groupes d'âge et de forme physique, ceci notamment grâce à un environnement apaisé propice aux utilisateurs inexpérimentés. La compétence en est généralement partagée entre le canton et les communes.

Les **axes forts vélos** sont des aménagements en site propre, sur lesquels la séparation des modes est assurée afin de garantir sécurité et confort pour tous

les usagers, y compris les piétonnes et les piétons qui devront aussi bénéficier de conditions de déplacement améliorées en parallèle de ces axes forts. Ces derniers permettent aux usagères et usagers d'allier vitesse et sécurité grâce à des gabarits offrant un bon niveau de service et visent une intégration forte dans leur environnement. Ces aménagements sont pensés prioritairement pour un usage pendulaire et constitués autant de voies radiales que de voies tangentielles. Du fait de leur caractère d'intérêt cantonal, ils sont en général de la compétence du canton.

Le **réseau de desserte** est le dernier maillon de ce système vélo. Il permet un maillage cohérent du canton en proposant des accès pourvus en aménagements cyclables pour irriguer les différentes localités et pôles d'intérêt. Ce réseau est en général de la compétence des communes.

Ces trois types de réseaux sont les principaux éléments d'un système permettant une desserte efficace du canton, privilégiant des usages complémentaires en fonction des besoins et des zones à desservir. Leur mise en œuvre étant planifiée avec des temporalités différentes, il en sera tenu compte afin d'établir des phases d'aménagements transitoires si nécessaire et afin de permettre de répondre aux objectifs de part modale vélo sans pour autant remettre en cause les grands principes d'aménagement de chacune de ces catégories à terme.

Expérience acquise avec la voie verte CEVA

Dès sa mise en service en avril 2018, la voie verte d'agglomération entre Annemasse et les Eaux-Vives a rencontré un vif succès. Les différentiels de vitesse peuvent compliquer la cohabitation entre tous les types d'usagers aux heures de pointe, l'axe étant aussi utilisé comme un axe rapide pour les cyclistes, qui bénéficient ainsi d'une alternative directe et sécurisée. Avec en moyenne 4 000 vélos par jour, l'utilisation qui en est faite montre la nécessité non seulement de développer des voies vertes, mais également de proposer des axes forts vélos.

3. Objectifs et périmètre des études

Les voies vertes existantes et en cours d'études répondent parfaitement aux besoins en termes d'espaces publics apaisés et inclusifs. Le canton souhaite maintenant donner la priorité à la réalisation d'axes forts vélos permettant de relier les différents pôles du canton. Ces axes forts vélos s'appuieront sur les réseaux existants et compléteront les réalisations planifiées et en cours de mise en œuvre figurant dans les divers plans d'actions adoptés par le Grand Conseil. Ils seront étudiés en tenant compte de

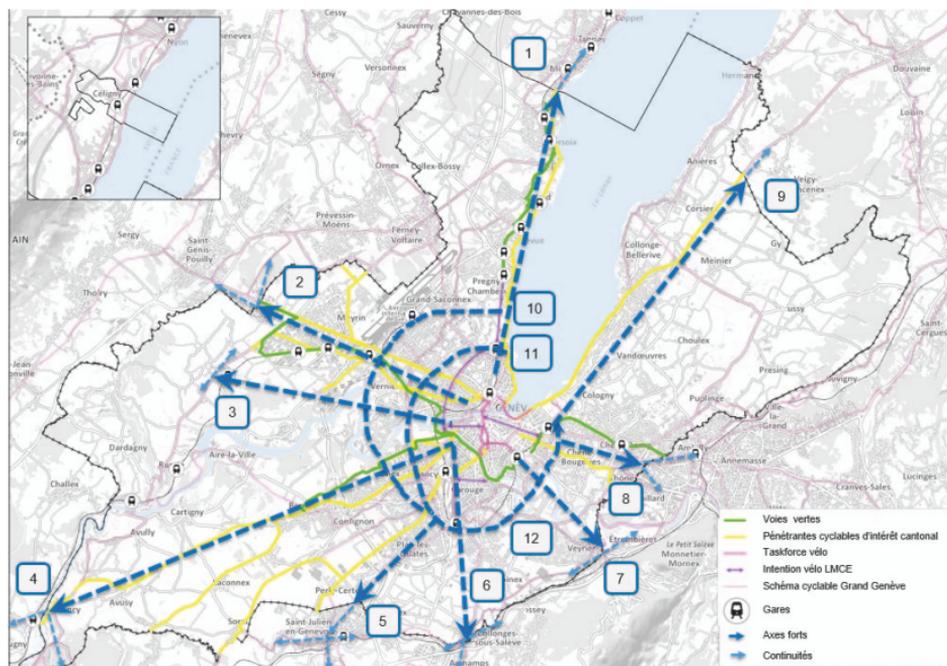
l'organisation multipolaire de l'urbanisation de l'agglomération, du Plan directeur cantonal et du Projet d'agglomération. Des infrastructures reliant le centre et la périphérie, ainsi que des aménagements tangentiels devant permettre un bon niveau de service, sont envisagés. Lorsque cela sera nécessaire, des ouvrages ponctuels seront étudiés pour régler les problèmes de discontinuités cyclables.

Les objectifs d'augmentation de la part modale du vélo nécessitent une nouvelle approche fondée sur la notion de niveau de service développée par l'Office fédéral des routes (OFROU)³. Cette notion de niveau de service implique, pour un volume déterminé d'usagers et d'usagères, de réaliser des gabarits suffisamment larges pour minimiser les risques de conflits. Les études permettront dans cette perspective de déterminer les emprises et types d'aménagements nécessaires.

Périmètre des études

Dans le cadre de l'augmentation de la part modale vélo fixée dans le plan climat cantonal, 12 axes ont été identifiés comme pertinents pour accueillir des axes forts vélos. Ces axes correspondent pour partie aux origines et destinations des pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal, ainsi qu'aux tangentiels cyclables. Ils ont été corrélés avec les flux vélos attendus à l'horizon 2030 et vérifiés, en termes de pertinence, avec les itinéraires du schéma cyclable du Grand Genève. Ils sont également cohérents avec les éléments définis dans le cadre des périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, ceci afin de relier de manière efficace les tissus urbains existants et d'assurer une cohérence d'ensemble.

³ Indications pour la conception d'itinéraires cyclables rapides (véloroutes) dans les villes et les agglomérations, Forschungsprojekt SVI 2014/006 auf Antrag des Schweizerischen Vereinigung der Verkheringenieure und Verkehrsexperten (SVI), mars 2017.



1. Cornavin – Versoix	7. Champel – Veyrier
2. Jonction – Meyrin	8. Eaux-Vives – Thônex
3. Jonction – Satigny	9. Eaux-Vives – Anières
4. Jonction – Chancy	10. Sécheron – Bacht
5. Bacht – Perly	11. Pregny – Plan-les-Ouates
6. Jonction – Croix-de-Rozon	12. Bacht – Eaux-Vives

Méthodologie

Les études auront pour objectif de mettre en cohérence, pour chaque axe, les flux futurs estimés avec les infrastructures et capacités existantes. Sur cette base, des études visant à définir les tracés exacts en fonction des contraintes liées à la spécificité des territoires traversés seront effectuées. Les études seront réalisées sur le domaine public cantonal mais pourront également concerner le réseau communal. Les éventuelles études qui en résulteraient seront à la charge du propriétaire du fonds concerné. Afin d'assurer une cohérence d'ensemble, les connexions avec le réseau existant devront faire l'objet d'une attention particulière. Il est, dans cette perspective, notamment prévu d'étudier les accroches nécessaires avec les projets actuellement en cours sur le territoire de la Ville de Genève (voie verte

d'agglomération, itinéraires de la taskforce vélo, schéma d'intention vélo de la LMCE).

Dans une perspective de réduction des émissions de CO₂, un principe général de sobriété par rapport aux nouvelles constructions sera appliqué. La priorité sera ainsi donnée à des principes de redistribution de l'espace public au profit du vélo en tenant compte des objectifs de réduction du trafic individuel motorisé. Pour ce faire, il s'agira de valoriser les voiries existantes et de prendre en compte les ressources du canton, tout comme la dimension paysagère, permettant ainsi de lutter contre les îlots de chaleur.

Enfin, il s'agira de mener ces études dans une démarche d'implication citoyenne en collaboration avec les communes et les associations représentant les milieux de la mobilité.

4. Estimation des coûts – planification

Estimation du coût des études

Une enveloppe destinée aux études et à la réalisation de ces axes a été estimée à 150 millions de francs. Au vu de l'importance des travaux à réaliser, la volonté du canton, au travers du présent projet de loi, est de pouvoir, dans un premier temps, disposer d'un crédit d'étude couvrant notamment les études d'avant-projet nécessaires jusqu'au dépôt de l'autorisation de construire.

Selon l'expérience, il a été estimé que 13,2% du montant des travaux est nécessaire pour mener à bien ces études. Les coûts y relatifs sont estimés à 20 150 000 francs, répartis par tranche entre 2022 et 2028, ceci y compris l'activation des charges salariales se montant à 3 millions de francs.

Les coûts pour l'établissement des projets d'offres (phase SIA n° 4) et de réalisation (phase SIA n° 5) seront intégrés à une demande ultérieure de crédit d'investissement pour la construction des axes.

Activation des charges salariales

Conformément aux normes IPSAS sur la gestion des immobilisations, les charges du personnel contribuant directement aux études doivent être activées en investissement.

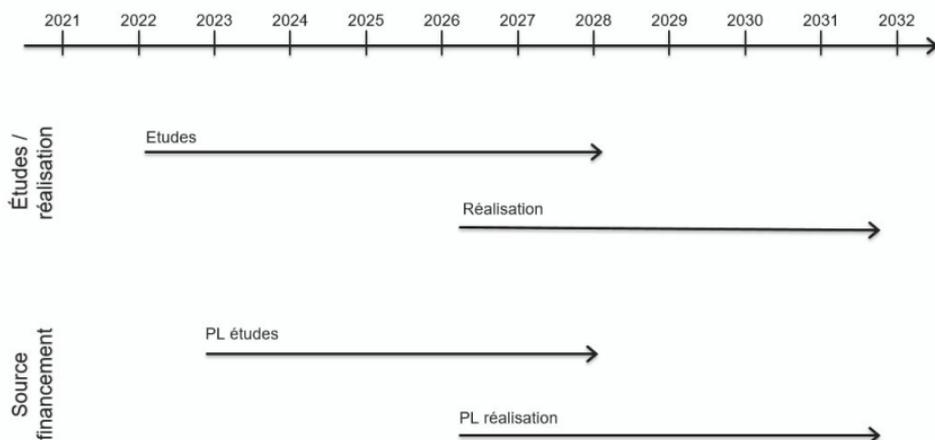
Les ressources humaines pour mener à bien ces études sont estimées à 4 postes équivalents plein temps (1 poste en 2022, 2 en 2023 et 1 en 2024), pour un montant total de 3 000 000 francs activables sur la période 2022 à 2028.

Ces ressources seront également utilisées pour mener les réalisations qui suivront les études effectuées.

Planification

Le planning de mise en œuvre suivant est calé sur l'hypothèse d'une adoption du présent projet de loi en 2022 au plus tard.

Les études (y compris les études préliminaires) sont prévues par étapes entre fin 2022 et 2028. Le dépôt du projet de loi de réalisation est visé en 2025, afin de pouvoir démarrer les études d'exécution sur des premiers axes dès 2026.



5. Charges de fonctionnement induits

Les futurs coûts d'exploitation sont à estimer et à indiquer plus précisément dans le projet de loi de réalisation selon les dates de mise en service prévues des nouveaux aménagements cyclables. A ce stade, ces coûts sont estimés à hauteur de 600 000 francs par an, ou à l'équivalence de 5 ETP si la prestation est effectuée en interne de l'administration. La prise en charge de ces ressources supplémentaires incombe à l'office cantonal du génie civil (OCGC), sous la rubrique entretien du réseau routier.

Dans le cadre du présent projet de loi, les charges financières récurrentes pour une année complète représentent 300 000 francs d'intérêts. Les charges relatives aux amortissements seront comptabilisées dès les mises en service.

6. Conclusion

Avec le présent projet de loi, l'Etat de Genève entend se donner les moyens d'arriver à un véritable transfert modal vers la mobilité douce dans le but de lutter contre la hausse des températures et les changements climatiques qu'elle entraîne. Pour convaincre la population apte à se déplacer à vélo, y compris avec une aide électrique, à utiliser ce mode de déplacement, il s'agit d'offrir des itinéraires directs, sécurisés, confortables et séparés des piétons.

Le présent projet de loi vise donc à financer les études nécessaires pour mener à bien la mise en place d'un réseau de déplacement performant, interconnecté et efficace pour les cyclistes par le biais notamment de 12 axes forts. Les bases nécessaires pour tendre vers les objectifs de report modal contenus dans le plan climat cantonal sont ainsi posées pour arriver à une mobilité active, forte et ambitieuse, également bénéfique en termes de santé publique.

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 financier*
- 2) *Planification des dépenses et recettes d'investissement du projet*
- 3) *Planification des charges et revenus de fonctionnement du projet*



REPUBLIQUE ET
CANTON DE GENEVE

PREAVIS FINANCIER

Ce préavis financier 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 infrastructures.
- ♦ Objet : Projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 20 150 000 francs pour le développement d'axes forts vélos d'intérêt cantonal en complément des voies vertes.
- ♦ Rubriques budgétaires concernées :
CR 0603 et CR 0611- NAT 5010 "Construction"
- ♦ Politique publique concernée : M - Mobilité
- ♦ Coût total du projet d'investissement :

Dépenses d'investissement	20'150'000
- Recettes d'investissement	0
= Investissements nets	20'150'000

- ♦ Coût total du fonctionnement lié :

Charges liées de fonctionnement	0
- Revenus liés de fonctionnement	0
= Impacts nets sur les résultats annuels	0

- ♦ Planification pluriannuelle de l'investissement :

(en mio de fr.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Dépense brute	0.0	0.0	5.5	3.7	3.7	3.7	3.7	20.2
Recette brute	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Invest. net	0.0	0.0	5.5	3.6	3.7	3.6	3.7	20.2

♦ Planification des charges et revenus de fonctionnement liés et induits :

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

(en mios de fr.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Dès 2028
NET LIE et INDUIT	0.00	0.00	-0.08	-0.14	-0.19	-0.25	-0.30	-0.30

♦ Planification financière (modifier et cocher ce qui convient) :

oui non Le crédit d'investissement est ouvert dès 2023, conformément aux données des tableaux financiers.

oui non Ce projet génère des charges de fonctionnement liées nécessaires à sa réalisation (ces charges n'étant pas comprises dans la demande de crédit du présent projet de loi, elles doivent faire l'objet d'une inscription annuelle au budget de fonctionnement).

oui non Les charges et revenus de fonctionnement liés et induits de ce projet sont inscrits au projet de budget de fonctionnement dès 2022.

oui non Le crédit d'investissement et les charges et revenus de fonctionnement liés et induits de ce projet sont inscrits au plan financier quadriennal 2022-2025.

oui non Autre remarque : ce projet est inscrit au PDI 2022-2031

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 modèle comptable harmonisé pour les cantons et les communes (MCH2) et aux dispositions d'exécution adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 24.11.2021

Signature du responsable financier du département investisseur :

C. Arnold



2. Approbation / Avis du département des finances

oui non Remarque complémentaire du département des finances :

Dans le cadre du présent projet de loi, les charges de fonctionnement induites s'élèvent à 0.3 million par an et sont composées uniquement d'intérêts. Les charges relatives aux amortissements seront comptabilisées dès les mises en services des actifs.

Les futurs coûts d'exploitation seront estimés plus précisément dans le projet de loi de réalisation. A ce stade, ces coûts sont estimés à hauteur de 0.6 million par an, ou à l'équivalence de 5 ETP si la prestation est effectuée en interne de l'administration.

En outre, si ce projet de loi d'étude n'était pas suivi de projets de réalisation, les dépenses engagées seront comptabilisées en perte (fonctionnement).

Genève, le : 23.11.2021

Visa du département des finances :



N.B. : Le présent préavis financier est basé sur le PL, son exposé des motifs, les tableaux financiers et ses annexes transmis le 23 novembre 2021.

1. PLANIFICATION DES DEPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT DU PROJET
PL pour crédit d'études de 20 150 000 francs pour le développement d'axes forts vélos
d'intérêt cantonal en complément des voies vertes

Projet présenté par DI

<i>(montants annuels, en mio de fr.)</i>		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Dépenses d'investissement		0.0	0.0	5.5	3.6	3.7	3.6	3.7	20.
Recettes d'investissement		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.
Investissement net	Durée	0.0	0.0	5.5	3.6	3.7	3.6	3.7	20.
Génie civil	60 ans	0.0	0.0	5.5	3.6	3.7	3.6	3.7	20
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.
Aucun		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.
Aucun		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.
Aucun		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) :

24.11.2021



C. Arnold

2. PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DU PROJET

PL pour crédit d'études de 20 150 000 francs pour le développement d'axes forts vélos d'intérêt cantonal en complément des voies vertes

Projet présenté par DI

(montants annuels, en mio de fr.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	dès 2028
TOTAL charges liées et induites	0.00	0.00	0.08	0.14	0.19	0.25	0.30	0.30
Charges en personnel [30]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ETP Nombre Equivalent Temps Plein	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Biens et services et autres charges [31]								
Charges financières								
Intérêts [34]								
Amortissements [33 + 366 - 466]								
Subventions [363 + 369]								
Autres charges [30 à 36]								
TOTAL revenus liés et induits	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Revenus [40 à 46]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET LIE ET INDUIT	0.00	0.00	-0.08	-0.14	-0.19	-0.25	-0.30	-0.30
RESULTAT NET LIE	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET INDUIT	0.00	0.00	-0.08	-0.14	-0.19	-0.25	-0.30	-0.30

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) :

24.11.2024



C. Arnold