

*Projet présenté par le Conseil d'Etat*

*Date de dépôt : 28 octobre 2015*

## **Projet de loi**

**ouvrant un crédit d'investissement de 11 989 000 F pour l'aménagement des infrastructures de mobilité nécessaires au développement du quartier de l'Etang et un crédit au titre de subvention d'investissement de 4 310 000 F versés aux CFF destiné à la reconstruction et la conservation du pont CFF franchissant le Chemin Philibert-de-Sauvage à Vernier**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu l'article 15 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013,  
décrète ce qui suit :

### **Chapitre I          Crédit d'investissement**

#### **Art. 1          Crédit d'investissement**

<sup>1</sup> Un crédit de 11 989 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour l'aménagement des infrastructures de mobilité nécessaires au développement du quartier de l'Etang.

<sup>2</sup> Il se décompose de la manière suivante :

– Travaux de construction	5 406 000 F
– Terrain	358 000 F
– Signalisation lumineuse et fixe	3 354 000 F
– Honoraires, essais	1 339 000 F
– TVA	850 000 F
– Renchérissement	149 000 F
– Divers et imprévus	533 000 F
<b>Total</b>	<b>11 989 000 F</b>

**Art. 2 Planification financière**

<sup>1</sup> Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2016. Il est inscrit sous la politique publique J « Mobilité ».

<sup>2</sup> Il se décompose de la manière suivante :

– Construction (rubriques 06110700.500000; 06110700.501000; 06110700.503000)	8 367 000 F
– Equipement (rubrique 06035000.506000)	<u>3 622 000 F</u>
<b>Total</b>	<b>11 989 000 F</b>

<sup>3</sup> L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

**Art. 3 Subvention fédérale**

<sup>1</sup> Une subvention fédérale est prévue. Elle est comptabilisée sous la politique publique J « Mobilité » et concerne la surface à la charge de l'OFROU concernant l'adaptation des carrefours « jonction A1 / route de Meyrin » et « jonction A1 / route de Vernier ».

<sup>2</sup> Elle est estimée à un maximum de 3 499 000 F et se décompose comme suit :

– Montant retenu pour la subvention	3 499 000 F
– Subvention (100%)	3 499 000 F

**Chapitre II Subvention cantonale d'investissement****Art. 4 Crédit d'investissement**

Un crédit global fixe de 4 310 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement versée aux CFF servant au financement de la reconstruction et de l'élargissement du pont CFF franchissant le chemin Philibert-de-Sauvage.

**Art. 5 Planification financière**

<sup>1</sup> Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2016. Il est inscrit sous la politique publique J « Mobilité ».

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

**Art. 6 Subventions d'investissement accordées**

Les subventions d'investissement accordées dans le cadre de ce crédit au titre d'indemnité d'investissement s'élèvent à 4 310 000 F.

**Art. 7 But**

Cette indemnité d'investissement doit permettre de boucler le montage financier négocié par le canton avec la commune de Vernier, les CFF et les promoteurs privés afin de financer la reconstruction du pont CFF franchissant le chemin Philibert-de-Sauvage. Ce pont verra sa largeur et sa hauteur augmentées afin de permettre le passage de la future ligne de transports publics qui desservira le quartier de l'Etang et les aménagements destinés aux modes doux.

**Art. 8 Durée**

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à fin 2023.

**Art. 9 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. 10 Utilité publique**

Les travaux prévus aux chapitres I et II de la présente loi 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.

**Chapitre III Dispositions finales et transitoires****Art. 11 Amortissement**

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

**Art. 12 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.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les Députés,

### **1. Préambule**

Le projet de requalification urbaine du quartier de l'Etang a été initié par un promoteur privé, propriétaire d'une grande partie des terrains. Les réflexions ont été engagées en 2008-2009 en associant progressivement les services du canton de Genève.

Le fruit des premiers mois de réflexion a conduit au dépôt officiel d'un premier projet en 2010 auprès des services du canton de Genève sous la forme d'une demande de renseignements (DR 18'242). Ce projet a servi de test et il a eu comme avantage de faire émerger les nombreux enjeux qui sous-tendent la transformation de ce secteur : enjeux en terme d'environnement et de nuisances, de conception urbaine et de gestion de la mobilité du futur quartier.

Au sortir de cette première étape, un second projet a été élaboré en dialogue étroit avec la Ville de Vernier et les services cantonaux.

Ce second projet a fait l'objet d'une nouvelle demande de renseignements déposée en mai 2012 (DR 18'410). Plusieurs mois de travail entre le promoteur, les services du canton et la Ville de Vernier ont permis d'asseoir les conditions de réalisation du quartier : l'accessibilité multimodale, le niveau de protection vis-à-vis des risques industriels, les besoins du site en équipements publics ou la composition urbaine de l'ensemble ont été débattus et travaillés au sein de multiples ateliers et réunions.

La demande de renseignements a été validée par le canton le 26 avril 2013, ouvrant la voie à une nouvelle étape du projet du quartier de l'Etang.

La modification du régime de zone, 1<sup>re</sup> étape indispensable à la transformation future du quartier, a été initiée en mai 2013 et adoptée par le Grand Conseil le 5 décembre 2014. En parallèle, l'élaboration du projet s'est accélérée, changeant d'échelle pour se plonger dans la conception des îlots, des espaces publics et le système multimodal de gestion de la mobilité.

Ce travail a nourri le projet de plan localisé de quartier (PLQ) qui fixe les principes de développement du futur quartier.

## 2. Le projet

Dans le cadre de la planification territoriale de l'agglomération du Grand Genève, une série de grands projets a été définie dans des secteurs identifiés bénéficiant d'un réel potentiel de développement.

Le projet du quartier de l'Etang, situé sur la commune de Vernier, fait partie du grand projet « Vernier – Meyrin – Aéroport » et se trouve à l'articulation avec deux autres grands projets nommés « Châtelaine » à l'est et « ZIMEYSAVER » à l'ouest.

Ce projet prévoit la construction de plus de 248 000 m<sup>2</sup> de surfaces brutes de plancher destinées à la construction d'environ 1 000 logements et à l'installation de nombreuses activités artisanales, de loisirs, de commerce et d'équipements publics.

En ce qui concerne le stationnement, trois parkings souterrains sont prévus totalisant environ 1 800 places mais pratiquement aucun parking en surface.

Ces affectations ont servi de base à la définition des impacts en termes de mobilité et à la proposition des infrastructures nécessaires à la bonne gestion des nouveaux déplacements de personnes et de marchandises générés par le futur quartier.

## 3. Périmètre du projet

Le site où s'inscrit le quartier est compris entre la route de Meyrin au nord, les voies CFF au sud, l'autoroute à l'ouest et le chemin Philibert-de-Sauvage à l'est.

Ce site est enclavé en ce qui concerne son accessibilité routière et ne présente que deux points d'accès : un au nord par le débouché du chemin de l'Etang sur la route de Meyrin et un au sud par le débouché du chemin Philibert-de-Sauvage sur la route de Vernier.

Il est évident que les impacts du projet du point de vue de la mobilité ne se limiteront pas au strict périmètre du PLQ tel que défini ci-dessus, raison pour laquelle un périmètre élargi a été fixé qui englobe la route de Meyrin entre le quartier de Blandonnet et celui des Avanchets et la route de Vernier entre le pont de l'Ecu et la route de Pré-Bois.

## 4. Etat des lieux et concept de mobilité

Cette situation particulière fait que le trafic automobile futur, généré par le quartier, viendra charger ces deux points d'accès déjà sollicités aujourd'hui.

C'est la raison pour laquelle l'étude d'impact sur la mobilité du quartier définit un concept tendant à réduire tant que faire se peut la génération de trafic TIM (trafic individuel motorisé) et prévoit la mise en place des conditions nécessaires à un transfert modal en faveur des MD (modes doux) et des TC (transports collectifs).

En ce qui concerne les TIM, les deux carrefours reliant l'autoroute aux routes de Vernier et de Meyrin seront adaptés pour permettre la gestion du trafic supplémentaire attendu. Le carrefour chemin de l'Etang / route de Vernier sera aussi entièrement réaménagé pour permettre notamment l'inscription d'une voie bus sur toute la longueur du chemin Philibert-de-Sauvage. A l'intérieur du quartier trois nouveaux carrefours à feux seront aménagés pour assurer notamment une bonne sécurité des piétons et une bonne progression des TC.

Du point de vue de la desserte en TC, le site bénéficiera d'une offre excellente avec le tram sur la route de Meyrin, deux lignes de trolleybus sur la route de Vernier qui sont appelées à évoluer vers un système de TCSP (Transport Collectif en Site Propre) et la gare du RER de Vernier située sur la ligne Genève-La Plaine qui se trouve de l'autre côté de l'autoroute et qui verra, à terme, son équipement entièrement rénové, ses quais rallongés et sa cadence améliorée. Ajoutons enfin la mise en place d'une nouvelle ligne de bus de technologie TOSA qui traversera le quartier et qui le reliera à l'aéroport et au PAV.

Une bonne progression des bus sera assurée par l'aménagement de voies bus aux deux carrefours d'accès au quartier et permettant à ceux-ci de devancer les files de véhicules en s'insérant en tête de file grâce à la signalisation lumineuse.

Pour la mobilité douce, les espaces publics planifiés prévoient de nombreuses liaisons cyclables favorisant ce mode de déplacement ainsi que des places de stationnement pour les vélos tant en surface qu'en sous-sol dépassant largement les minima fixés dans les règlements.

Des pistes cyclables longeront le chemin de l'Etang dans les deux sens et, à l'intérieur des îlots du quartier, toutes les voiries seront interdites à la circulation automobile.

Elément phare du projet en ce qui concerne les MD, une passerelle réservée aux modes doux traversera l'autoroute pour relier le quartier au quartier de Blandonnet et à la gare de RER de Vernier. Le promoteur du quartier et la commune de Vernier s'engagent par une convention signée avec le canton à financer cette passerelle à hauteur de 12 000 000 F. Le canton et la commune de Vernier feront le nécessaire pour inscrire cette mesure dans le

projet d'agglomération III en cours de préparation afin d'obtenir une subvention de la Confédération.

Pour ce qui est du stationnement, un effort particulier est réalisé par une diminution de l'offre par rapport à ce que prévoit le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP), du 23 juillet 2008. Le projet initial prévoyait cinq parkings totalisant 2 200 places de stationnement. Finalement ce sont trois parkings totalisant 1 800 places qui seront réalisés et qui font passer le ratio défini dans le RPSFP de 1 à 0,8 places par 100 m<sup>2</sup> de surface brute (SBP) de plancher construit pour le logement.

Un système de voitures en auto-partage destiné aux habitants, aux clients et aux travailleurs du quartier sera aussi mis en place.

En résumé, pour permettre une bonne gestion de la mobilité du quartier, un certain nombre d'équipements de mobilité devront être créés ou améliorés :

- élargissement du pont CFF Philibert-de-Sauvage et mise en conformité de son gabarit en hauteur pour le passage des bus TPG;
- modification de trois carrefours sur les routes cantonales de Meyrin et de Vernier dont la capacité sera augmentée pour permettre une bonne progression des TC et une bonne gestion des TIM;
- équipements de signalisation lumineuse des trois carrefours à feux situés à l'intérieur du quartier sur le chemin de l'Etang.

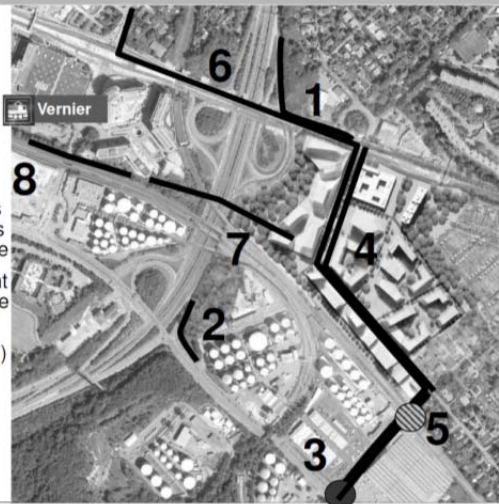
La présente loi décrit ces équipements et demande les crédits nécessaires à leur réalisation.

Pour mémoire et non concernés par cette loi, les équipements cités ci-dessous seront aussi aménagés en prévision de l'arrivée des premiers habitants et employés :

- passerelle MD de Blandonnet reliant le quartier à la gare RER de Vernier;
- axe TC tangentiel de technologie TOSA reliant le quartier à l'aéroport et au PAV.

## INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ NECESSAIRES

1. Adaptation des carrefours Meyrin/Étang et bretelle autoroute
2. Adaptation du carrefour autoroute/Vernier
3. Adaptation du carrefour Vernier/Sauvage
4. Signalisation lumineuse des 3 carrefours sur les chemins de l'Étang et Ph-de-Sauvage
5. Réfection et agrandissement du pont CFF Ph-de-Sauvage
6. Ligne TPG desservant le quartier (Axe fort tangentiel)
7. Passerelle modes doux franchissant l'autoroute et les voies CFF
8. Cheminement mode-doux vers la gare de Vernier



### 5. Estimation du coût de réaménagement des six carrefours

L'estimation des coûts ci-dessous a été établie sur la base de devis estimatifs.

Le coût total d'investissement pour le réaménagement des 6 carrefours décrits ci-après est estimé à :

- Travaux de construction	5 406 000 F
- Terrain	358 000 F
- Signalisation lumineuse et fixe	3 354 000 F
- Honoraires, essais	1 339 000 F
- TVA	850 000 F
- Renchérissement	149 000 F
- Divers et imprévus	<u>533 000 F</u>
<b>Total</b>	<b>11 989 000 F</b>

Le détail par carrefour est décrit ci-après :



### ***5.1 Carrefour route de Meyrin/jonction d'autoroute A1/chemin de l'Etang***

Ce carrefour sera fortement remanié avec la création d'une nouvelle traversée piétonne sur la route de Meyrin, des aménagements cyclables et l'aménagement d'une voie bus de sortie du quartier vers la route de Meyrin.

Le coût des travaux se résume comme suit :

- Travaux de construction	2 712 000 F
- Terrain	221 000 F
- Signalisation lumineuse et fixe	873 000 F
- Honoraires, essais	684 000 F
- TVA	360 000 F
- Renchérissement	64 000 F
- Divers et imprévus	<u>227 000 F</u>
<b>Total</b>	<b>5 141 000 F</b>

### ***5.2 Carrefour route de Vernier/jonction d'autoroute A1***

Ce carrefour sera complété avec notamment l'aménagement d'une voie de présélection d'entrée à l'autoroute en sortie de ville afin d'améliorer la capacité d'entrée à l'autoroute.

Le coût des travaux se résume comme suit :

- Travaux de construction	1 024 000 F
- Terrain	78 000 F
- Signalisation lumineuse et fixe	620 000 F
- Honoraires, essais	249 000 F
- TVA	159 000 F
- Renchérissement	28 000 F
- Divers et imprévus	<u>99 000 F</u>
<b>Total</b>	<b>2 257 000 F</b>

### ***5.3 Carrefour route de Vernier/chemin Philibert-de-Sauvage***

Ce carrefour sera entièrement remanié avec l'inscription d'une voie bus dans le sens sortie du quartier sur toute la longueur du chemin Philibert-de-Sauvage. Une voie bus sera aussi construite sur la route de Vernier afin de permettre aux bus une progression sans obstacles en direction du quartier.

Le coût des travaux se résume comme suit :

- Travaux de construction	1 670 000 F
- Terrain	59 000 F
- Signalisation lumineuse et fixe	699 000 F
- Honoraires, essais	406 000 F
- TVA	233 000 F
- Renchérissement	40 000 F
- Divers et imprévus	<u>146 000 F</u>
<b>Total</b>	<b>3 253 000 F</b>

#### ***5.4 Carrefours à feux le long du chemin de l'Etang à l'intérieur du quartier***

Trois carrefours à l'intérieur du quartier le long des chemins Philibert-de-Sauvage et de l'Etang seront équipés de feux.

Les feux permettront d'assurer la sécurité des piétons et la bonne progression des bus.

Bien que situés sur une route communale, la signalisation lumineuse est à la charge du canton.

Le coût des travaux se résume comme suit :

- Signalisation lumineuse et fixe	1 162 000 F
- Honoraires, essais	0 F
- TVA	98 000 F
- Renchérissement	17 000 F
- Divers et imprévus	<u>61 000 F</u>
<b>Total</b>	<b>1 338 000 F</b>

#### ***5.5 Subvention fédérale***

Une subvention fédérale est prévue. Elle concerne la surface à la charge de l'OFROU concernant l'adaptation des carrefours « jonction A1 / route de Meyrin » et « jonction A1 / route de Vernier ». Elle est estimée à un maximum de 3 499 000 F.

## **6. Versement d'une subvention aux CFF pour le financement de la rénovation et la conservation du pont Philibert-de-Sauvage**

Le pont CFF actuel franchissant le chemin Philibert-de-Sauvage est dans un état de vétusté avancé et les CFF ont prévu de le rénover à l'identique à l'horizon 2019. La géométrie actuelle du passage sous-voies ne permet pas de faire passer des véhicules des TPG puisque son gabarit en hauteur est limité à 4 mètres.

Considérant cela, le canton et la commune ont mandaté les CFF pour réaliser une étude d'avant-projet pour la construction d'un pont en adéquation avec les futurs besoins du quartier.

La solution retenue est un passage sous voies avec un gabarit en hauteur de 4,50 mètres qui permet le passage des véhicules des TPG et une largeur augmentée à 13,50 mètres afin de pouvoir aménager, outre les deux voies nécessaires pour les TIM, une voie mixte bus et vélos dans le sens nord-sud et une bande MD dans le sens sud-nord.

Selon la convention signée entre les CFF, la commune et le canton, les CFF assumeront un montant équivalent au coût de reconstruction du pont à l'identique, la commune versera un montant correspondant à la reconstruction de la route sous le pont et de part et d'autre de celui-ci et le canton assumera la part correspondant au surplus de coût de construction de l'ouvrage avec sa nouvelle géométrie imposée principalement par le passage de la future ligne de bus TOSA.

Dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois n° 2 (PAII), la mesure 30.32 (code ARE 6621.2.133) traitait de cette amélioration et prévoyait un montant de travaux de 4 980 000 F, avec une subvention qui aurait pu atteindre 40% de ce montant. Malheureusement, cette mesure n'a pas obtenu la priorité « A » permettant l'obtention d'une subvention dans la période de validité du PAII – 2015-2018 et devra faire l'objet d'une nouvelle fiche de mesure dans le cadre du PAIII pour une subvention dans la période 2019-2023.

Le montant à la charge du canton tient aussi compte de la quote-part revenant au canton pour la conservation du pont pendant 100 ans. Cette quote-part est un montant unique représentant 19,85% des frais d'investissement supplémentaires dus à la variante retenue par le canton.

La répartition du coût total des travaux se résume comme suit :

- Part à la charge des CFF	5 064 000 F
- Part à la charge de la commune	2 877 000 F
- Part à la charge du canton	<u>4 310 000 F</u>
<b>Total</b>	<b>12 251 000 F</b>

La part à la charge du canton se décompose comme suit :

- Travaux de construction	3 166 000 F
- Honoraires, essais	234 000 F
- TVA	306 000 F
- Renchérissement	180 000 F
- Conservation de l'ouvrage	<u>424 000 F</u>
<b>Total</b>	<b>4 310 000 F</b>

## 7. Planification des travaux

L'ouverture du chantier est planifiée en 2016 et concernera principalement la reconstruction du chemin Philibert-de-Sauvage.

Les travaux de reconstruction du pont CFF débuteront en 2017.

Les carrefours cantonaux seront réaménagés à partir de 2017.

La durée des travaux est estimée à trois ans.

## 8. Charges de fonctionnement induites

Ces travaux n'engendreront pas de coûts d'exploitation supplémentaires à la charge du canton.

## 9. Financement

Les crédits nécessaires à la réalisation des travaux décrits ci-avant seront inscrits au budget d'investissement dès 2016.

## 10. Commentaire article par article

### *Article 1*

Cet article présente l'investissement couvert par la présente loi, à savoir le réaménagement de trois carrefours cantonaux et l'équipement en signalisation lumineuse de trois carrefours communaux.

**Article 2**

Cet article traite de l'inscription du premier crédit d'investissement au budget d'investissement à compter de 2016.

**Article 3**

Cette disposition traite de la subvention fédérale estimée pour ce projet.

**Article 4**

Cet article présente l'investissement couvert par la présente loi servant au versement d'une subvention cantonale aux CFF.

**Article 5**

Cet article traite de l'inscription du deuxième crédit d'investissement au budget d'investissement à compter de 2016.

**Article 6**

Cet article traite du montant de la subvention cantonale accordée aux CFF.

**Article 7**

Cet article traite du but de la subvention cantonale accordée aux CFF.

**Article 8**

Cet article traite de la durée de disponibilité de l'investissement cantonal.

**Article 9**

Cet article traite du remboursement du solde de l'investissement non amorti en cas d'aliénation.

**Article 10**

Cet article traite de la déclaration d'utilité publique des aménagements planifiés.

**Article 11**

Cet article traite du calcul de l'amortissement.

***Article 12***

Cet article prévoit que la LGAF est applicable.

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) Tableaux financiers*



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 de l'environnement, des transports et de l'agriculture.
- ♦ Objet : Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 11 989 000 F pour l'aménagement des infrastructures de mobilité nécessaires au développement du quartier de l'Etang et un crédit au titre de subvention d'investissement de 4 310 000 F aux CFF destiné à financer la reconstruction et la conservation du pont CFF franchissant le Chemin Philibert-de-Sauvage à Vernier
- ♦ Rubrique(s) budgétaire(s) concernée(s) : 0611-500000; 0611-501000; 0611-503000; 0603-506000
- ♦ Politique(s) publique(s) concernée(s) : J Mobilité
- ♦ Coût total du projet d'investissement :

Dépenses d'investissement	16'299'000
- Recettes d'investissement	3'499'000
= Investissements nets	12'800'000.0

- ♦ 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 mios de F)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Dépense brute	0.5	5.2	5.4	4.3	0.8	0.0	0.0	0.0	16.3
Recette brute	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	0.0	3.5
Invest. net	0.5	5.2	5.4	4.3	-2.7	0.0	0.0	0.0	12.8

♦ 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 F)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Dès 2023
NET LIE et INDUIT	-0.01	-0.12	-0.24	-0.58	-0.77	-0.78	-0.78	-0.78

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

oui  non Le crédit d'investissement est ouvert dès 2016, conformément aux données des tableaux financiers.

oui  non Les charges et revenus de fonctionnement liés et induits de ce projet sont inscrits au projet de budget de fonctionnement 2016.

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 2016-2019.

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).

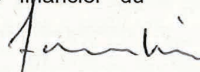
oui  non Autre(s) remarque(s) : Le dépassement au PDI de 3.5 millions de francs est compensé par des recettes équivalentes (subvention de la Confédération) non prévues au PDI.

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 procédures internes adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 08.10.2015

Signature du responsable financier du département investisseur :

P.O. A. FOURNIER



**2. Approbation / Avis du département des finances**

oui  non Remarque(s) complémentaire(s) du département des finances.

Genève, le : 8 octobre 2015

Visa du département des finances :

P. ROSET

N.B. : Le présent préavis financier est basé sur le PL, son exposé des motifs, les tableaux financiers et ses annexes transmis le 08.10.2015



## 1. PLANIFICATION DES DEPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT DU PROJET

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 11 989 000 F pour l'aménagement des infrastructures de mobilité nécessaires au développement du quartier de l'Etang et un crédit au titre de subvention d'investissement de 4 310 000 F versés aux CFF destiné à la reconstruction et la conservation du pont CFF franchissant le Chemin Philibert-de-Sauvage à Vernier

## Projet présenté par DETA

(montants annuels, en millions de F)		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Dépenses d'investissement		0.5	5.2	5.4	4.3	0.8	0.0	0.0	16.3
Recettes d'investissement		0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	3.5
Investissement net	Durée	0.5	5.2	5.4	4.3	-2.7	0.0	0.0	12.8
Génie civil	60 ans	0.0	5.2	2.1	0.7	0.0	0.0	0.0	8.0
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	3.5
Matériel tech. - Eqpmts entretien	10 ans	0.0	0.0	3.2	0.4	0.0	0.0	0.0	3.6
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Ouvrage d'art - Subv. Invest.	60 ans	0.1	0.0	0.1	3.2	0.8	0.0	0.0	4.3
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Terrains	0 an	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) :

08.10.2015

P.O.

## 2. PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DU PROJET

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 11 989 000 F pour l'aménagement des infrastructures de mobilité nécessaires au développement du quartier de l'Etang et un crédit au titre de subvention d'investissement de 4 310 000 F versés aux CFF destiné à la reconstruction et la conservation du pont CFF franchissant le Chemin Philibert-de-Sauvage à Vernier

## Projet présenté par DETA

(montants annuels, en mio de F)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	dès 2023
<b>TOTAL charges liées et induites</b>	0.01	0.12	0.24	0.58	0.77	0.78	0.78	0.78
Charges en personnel [50]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Biens et services et autres charges [31]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières	0.01	0.12	0.24	0.58	0.77	0.78	0.78	0.78
Intérêts [34]	0.01	0.12	0.24	0.33	0.27	0.27	0.27	0.27
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.51	0.51	0.51
Subventions [363 + 369]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Autres charges [30 à 35]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>TOTAL revenus liés et induits</b>	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
<b>RESULTAT NET LIE ET INDUIT</b>	-0.01	-0.12	-0.24	-0.58	-0.77	-0.78	-0.78	-0.78
RESULTAT NET LIE	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET INDUIT	-0.01	-0.12	-0.24	-0.58	-0.77	-0.78	-0.78	-0.78

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) :

08.10.2015

P.O.