

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 23 mars 2016

Projet de loi

ouvrant un crédit d'investissement de 50 000 000 F pour la réalisation de mesures d'exploitation inscrites dans le plan d'actions du réseau routier 2015-2018

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

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit de 50 000 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la réalisation de mesures relatives à l'exploitation des routes cantonales inscrites dans le plan d'actions du réseau routier 2015-2018.

² Il se décompose de la manière suivante :

| | |
|--------------------------------|----------------------------|
| – Travaux et équipements | 38 858 030 F |
| – Honoraires, essais, analyses | 2 796 376 F |
| – TVA | 3 332 353 F |
| – Renchérissement | 2 026 228 F |
| – Divers et imprévus | 2 987 013 F |
| Total | <u>50 000 000 F</u> |

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2016. Il est inscrit sous la politique publique J – Mobilité.

² Il se décompose de la manière suivante :

| | |
|--|----------------------------|
| – Equipement (rubrique 0603500.506000) | 50 000 000 F |
| Total | <u>50 000 000 F</u> |

³ 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, sur une période correspondant à l'utilisation effective des éléments d'actifs concernés; l'amortissement 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.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

Le présent exposé des motifs traite d'un crédit d'investissement de 50 000 000 F pour réaliser des mesures inscrites dans le plan d'actions du réseau routier (PARR) 2015-2018, transmis simultanément au Grand Conseil par le Conseil d'Etat. L'objectif visé ici est de parvenir à une meilleure exploitation du réseau routier.

Les motifs ayant incité le Conseil d'Etat à entreprendre l'élaboration de ce projet de loi découlent de la nature même du PARR, en ce sens que, pour être pleinement efficaces et contribuer à l'amélioration des conditions de déplacement au sein du canton de Genève, les mesures prévues, pour être réalisées, doivent être accompagnées de leur financement.

1. Contexte

Un plan d'actions du réseau routier 2015-2018 responsable

Le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 présente 63 mesures concrètes pour la mobilité articulées autour de 5 axes de développement :

- fluidifier le trafic;
- sécuriser les réseaux de transport;
- développer les réseaux de transport;
- accompagner les projets de développement;
- améliorer l'exploitation du réseau routier.

Si ces mesures démontrent une certaine ambition pour améliorer la mobilité, il est également de la responsabilité de chacun de contribuer à leur mise en œuvre. Notamment, il appartient aux autorités du canton, par l'intermédiaire de ce projet de loi d'investissement, de donner la dynamique nécessaire à l'amélioration des conditions de circulation dans le canton, tout en proposant des mesures en capacité d'être financées et réalisées.

Des mesures opérationnelles et efficaces

Les mesures du plan d'actions du réseau routier financées par l'intermédiaire du présent projet de loi d'investissement concernent des

mesures d'exploitation du réseau opérationnelles et présentant un rapport « coût – efficacité » très favorable.

Par ailleurs, ces mesures illustrent une nouvelle manière de travailler et de développer les projets en réinterrogeant les pratiques actuelles et en trouvant des solutions innovantes tout en proposant des réalisations pragmatiques.

Ainsi, ces mesures visent notamment à généraliser de nouvelles modalités de fonctionnement des carrefours à feux plus réactives, à même de s'adapter aux différentes conditions de trafic fluctuant au cours de la journée, de mettre en place des priorités modales performantes ou encore de réagir rapidement aux sollicitations des différents modes de transport.

Des mesures rendues nécessaires par le manque d'investissement ces dernières années

Les investissements de l'Etat concernant notamment les carrefours à feux et la signalisation directionnelle durant ces dernières années n'ont pas permis de faire face à l'obsolescence des matériels, parfois en place depuis plusieurs décennies, de telle sorte qu'à l'heure actuelle, plusieurs de ces équipements ne répondent plus aux exigences fonctionnelles auxquelles prétendent la plupart des agglomérations suisses.

Cela se traduit directement par une incapacité matérielle des autorités en charge de l'exploitation du réseau routier de répondre avec satisfaction aux demandes des usagers et des autorités politiques en la matière.

Ainsi, par exemple, la mise en place de coordination de type « onde verte » sur plusieurs axes routiers du canton peut nécessiter un remplacement des « contrôleurs » de carrefours occasionnant des coûts et des délais de réalisation importants et limitant le nombre de ce type d'intervention.

Autre cas de figure, la mise en fonction d'une régulation priorisant par exemple dans certains secteurs de manière accrue les transports publics ou favorisant les piétons n'est pas possible à moins d'investissements lourds dans le matériel en place.

Par ailleurs, la priorité étant donnée aux remplacements des matériels tombés en panne, l'actuel budget de renouvellement des carrefours ne permet qu'un nombre limité de ce type d'aménagement, augmentant encore le vieillissement des matériels en place.

Dès lors, il est de la responsabilité des autorités chargées de leur exploitation de proposer des solutions pour sortir de ce cercle vicieux. L'objet de ce projet de loi va dans ce sens et s'inscrit dans l'objectif de mettre en œuvre une démarche de fond pour améliorer durablement la situation.

La mise en œuvre de ces mesures est nécessaire aujourd'hui pour rattraper le retard accumulé ces dernières années et mettre en place une exploitation du réseau routier performante.

2. Les mesures couvertes par le crédit d'investissement

Des mesures pour une meilleure exploitation du réseau routier

Les mesures prévues dans le cadre du présent projet de loi visent à une amélioration rapide des conditions d'exploitation du réseau routier.

Elles concernent :

- le déploiement d'une nouvelle régulation lumineuse visant l'amélioration et l'optimisation du fonctionnement des carrefours à feux et de la fluidité de la circulation de tous les modes de transport (mesure 1);
- l'amélioration de la coordination entre le fonctionnement du réseau autoroutier et du réseau cantonal (mesure 2);
- l'amélioration de la signalisation directionnelle (mesure 3).

| | Mesure | Montant total (yc TVA, renchérissement et aléas) | Montant annuel moyen |
|----------------------|---|---|---------------------------------|
| 1 | Déploiement d'une nouvelle régulation lumineuse sur 436 carrefours à feux | 32 000 000 F sur 4 ans | 8 000 000 F / an |
| 2 | Déploiement d'une centrale régionale de gestion du trafic (CRGT) | 14 000 000 F sur 4 ans | 3 500 000 F / an |
| 3 | Mise en conformité de la signalisation directionnelle avec le schéma directeur du jalonnement | 4 000 000 F sur 4 ans | 1 000 000 F / an |
| TOTAL Général | | 50 000 000 F | 12 500 000 F / an |

Mesure N° 1 – Déploiement d'une nouvelle régulation lumineuse sur 436 carrefours à feux

Objectifs

Des marges de manœuvre pour améliorer le fonctionnement et la réactivité des 454 carrefours à feux du canton existent. Agir sur ces éléments structurants du réseau routier permet d'obtenir des résultats significatifs pour un coût

raisonnable et pour l'ensemble des usagers de la route, cela de manière différenciée en fonction du lieu ou bien encore de l'heure de la journée :

- fluidification des axes routiers structurants et fiabilisation des temps de parcours en mettant par exemple en place des logiques d'onde verte;
- mise en place d'une priorité accrue aux transports publics;
- mise en place de fonctionnements plus réactifs pour réduire les temps d'attente des piétons ou favoriser la fluidité des vélos.

Cette mesure vise donc à déployer sur les carrefours structurants du canton un fonctionnement évolué permettant une réponse adéquate aux différentes sollicitations des usagers de la voirie.

Des travaux importants pour 175 carrefours

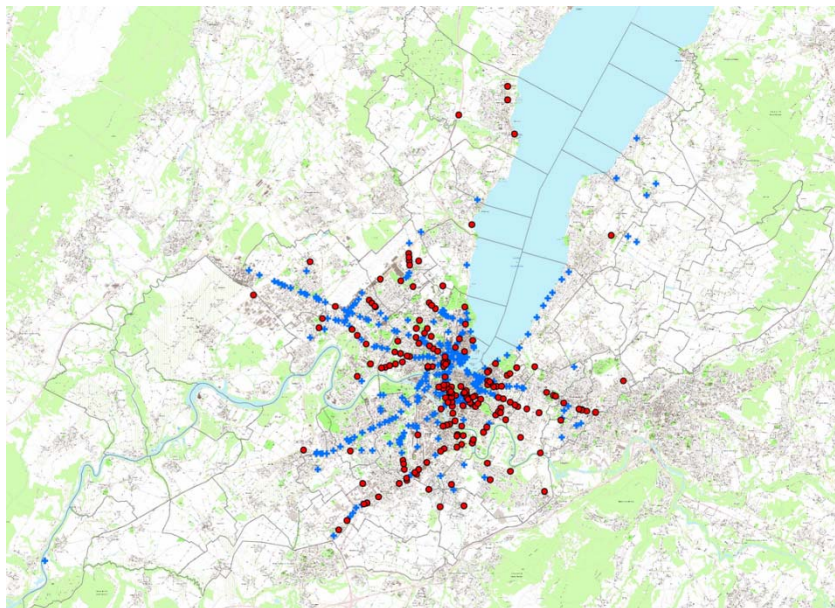
Parmi les 454 carrefours régulés qui sont installés sur le canton de Genève, l'Etat est propriétaire de 436 carrefours et la Confédération, via l'Office fédéral des routes (OFROU), de 18 carrefours situés aux abords directs des jonctions autoroutières.

Ces carrefours peuvent se subdiviser en deux groupes :

1. 175 ont entre 25 et 60 ans et ne peuvent plus subir d'adaptation de leur fonctionnement, dont 28 en raison de l'absence de pièce de rechange, le reste n'étant plus supporté par le constructeur d'ici à 5 ans;
2. 261 ont des contrôleurs récents dans lesquels des logiques de régulation évoluées peuvent être déployées plus facilement.

Le tableau ci-après détaille le parc des contrôleurs de carrefours appartenant au canton. La carte qui suit localise les carrefours les plus anciens (figurés par un rond) et les carrefours les plus récents (figurés par une croix).

| Type | Nombre | Age | Adaptation du fonctionnement | Commentaire |
|-----------------|--------|--------|------------------------------|--|
| Hasler | 17 | 60 ans | Impossible | Constructeur disparu – Hors législation 1992 |
| Siemens Logo | 2 | 25 ans | Impossible | Automate programmable et non un contrôleur – Hors législation 1992 car non sécuritaire |
| Siemens Série M | 156 | 40 ans | Complicquée et coûteuse | 11 ne bénéficient plus de support du fabricant, les autres à fin 2021 |
| Siemens Série C | 238 | Récent | Possible | RAS |
| MZ | 21 | Récent | Possible | RAS |
| Swarco | 2 | Récent | Possible | RAS |



Pour les 175 carrefours du groupe 1, il est nécessaire de procéder au remplacement de l'ensemble du matériel pour permettre de déployer une nouvelle régulation lumineuse (batteries des tubes, câblage électrique, mâts et

potences), ainsi que l'ensemble des équipements de signalisation (feux, boîtes piétons, contrôleurs et détecteurs).

Ces travaux importants sont estimés au total à 50 millions de francs sur 10 ans. Une première étape est intégrée dans le présent projet de loi à hauteur de 25 millions de francs pour les 4 années à venir.

Par ailleurs, le changement de génération des équipements s'accompagnant d'une modification de la tension électrique d'alimentation (passage de 230 à 40 V) permettra en plus du gain environnemental, un gain sur les coûts d'alimentation. A titre d'exemple, entre 2000 et 2014, la facture relative à la consommation électrique des carrefours à feux est passée de 1 million de francs à 430 000 F avec, en parallèle, une augmentation du nombre de carrefours.

Des travaux plus légers pour 261 carrefours

Pour les autres carrefours du groupe 2, dont les matériels sont modernes, les travaux nécessaires se limitent à une reprogrammation au niveau du contrôleur de carrefour et, pour certains carrefours, à l'ajout de détecteurs pour améliorer leur réactivité.

Le déploiement d'une nouvelle régulation sur ces 261 carrefours est estimé à 7 millions de francs sur les 4 prochaines années.

Planification et coût annuel des travaux

Compte-tenu des éléments développés précédemment, la planification financière des investissements est la suivante :

- année 2017 : 5 600 000 F;
- année 2018 : 8 450 000 F;
- année 2019 : 9 450 000 F;
- année 2020 : 8 500 000 F.

Mesure N°2 – Déploiement d'une centrale régionale de gestion du trafic (CRGT)

Le Conseil d'Etat s'est engagé en 2011 vis-à-vis de la Confédération et du canton de Vaud à déployer, au niveau du canton de Genève, une centrale régionale de gestion du trafic (CRGT).

Ce projet vise à mettre en œuvre une exploitation et une gestion centralisée et coordonnée des réseaux routiers national, cantonal et communal impliquant tous les partenaires/intervenants, à savoir :

- pour le canton de Genève : la direction générale des transports (DGT) du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), et la police du département de la sécurité et de l'économie (DSE);
- l'OFROU;
- les Transports publics genevois (TPG).

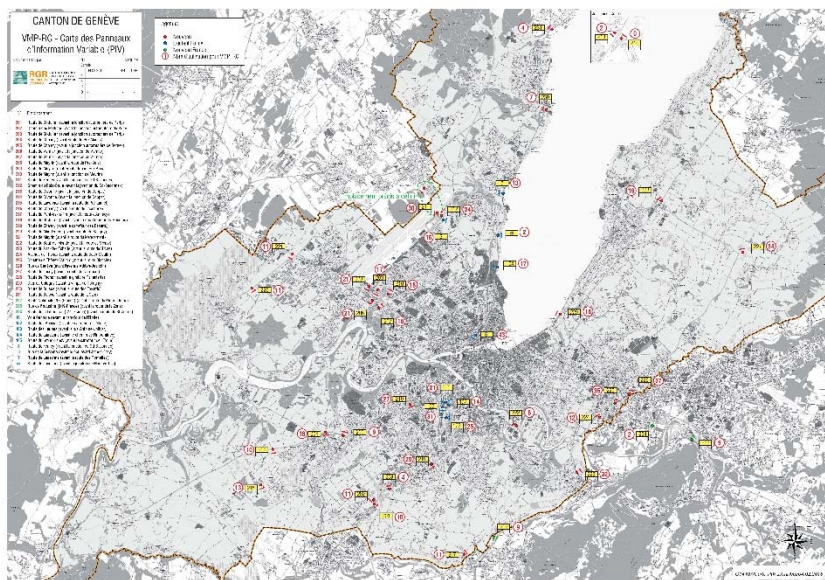
Il s'agit ainsi de rassembler et de coordonner en temps réel les actions de ces différents acteurs afin de minimiser les impacts sur la circulation lors d'évènements prévisibles (par exemple : les chantiers) ou imprévisibles (par exemple : les accidents).

Concrètement, la mise en place de la CRGT s'accompagne du déploiement d'un certain nombre d'équipements sur le réseau routier pour en assurer la supervision :

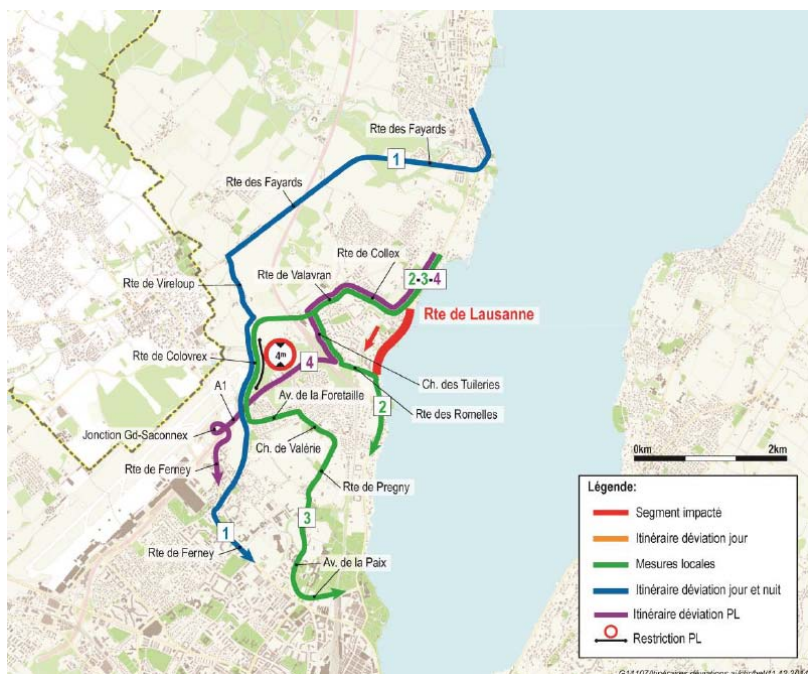
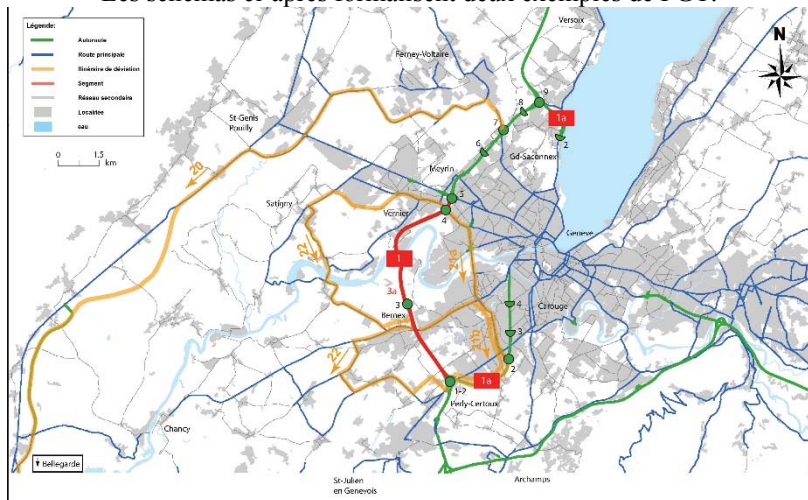
- l'augmentation du nombre de capteurs (+ 400 capteurs) sur les réseaux primaire et secondaire pour :
 - mieux gérer la signalisation lumineuse en fonction des charges réelles du trafic et fluidifier l'ensemble des réseaux de transport. Actuellement, la signalisation lumineuse est adaptée selon des horaires prédéfinis en fonction des charges de trafic théoriques;
 - délivrer ces informations aux usagers en temps réel, via Internet, applications smartphone, mais également via des panneaux à messages variables, afin de les orienter pour mieux exploiter le réseau routier;
 - fournir une importante base de données à tous les acteurs de la mobilité : DGT, police et TPG notamment. Cet historique couplé aux données en temps réel permettront de définir les tendances de charges de trafic et d'anticiper les basculements d'un plan de feux à un autre, tout en ouvrant la possibilité de mettre en œuvre, à plus long terme, des « systèmes experts » prévoyant les charges de trafic à venir et anticipant les fonctionnements à mettre en place;
- l'installation de 40 panneaux à messages variables (PMV) en différents lieux du canton, en zone périphérique, afin d'informer les usagers de la route des conditions de circulation en aval, de la présence d'un chantier, d'une manifestation sportive ou culturelle ayant un impact sur la circulation ou la présence d'un accident;
- la mise en place d'un nouvel outil d'exploitation du réseau permettant de réorienter le trafic et d'optimiser ainsi l'exploitation du réseau routier, complémentaire aux applications embarquées de type GPS, qui sont loin de couvrir l'ensemble des usagers de la route;

- l'établissement et la mise en place de plans de gestion du trafic (PGT), rendus nécessaires pour gérer la circulation dans le cas de la fermeture d'un axe autoroutier, pour cause de chantier ou d'accident notamment. Il s'agit là d'une obligation fédérale. Ces PGT permettent d'adapter le fonctionnement des carrefours du réseau cantonal à ces différents incidents pour en minimiser l'impact. Au nombre de 178, ces PGT concerneront des incidents arrivant tant sur le réseau des routes nationales que sur le réseau des routes cantonales.

La carte ci-après localise les 40 panneaux à messages variables devant être implantés.



Les schémas ci-après formalisent deux exemples de PGT.



L'estimation des coûts a été établie sur la base du devis estimatif du projet définitif.

| Fonction | Coût d'investissement | Commentaires |
|---|------------------------------|--|
| Infomobilité | 2 600 000 F | Installation de capteurs trafic et d'un système de contrôle/commande pour le calcul de l'indice de fluidité Adaptation du site « infomobilité » |
| Infrastructure | 3 000 000 F | Liaison contrôleurs de carrefour/centrale de régulation DGT |
| PMV | 1 140 000 F | Installation des PMV pour information routière à destination des usagers de la route et de son système de contrôle/commande |
| Poste CSI | 450 000 F | Gestion de la circulation au quotidien |
| Adaptation signalisation lumineuse PGT-RN | 2 100 000 F | Adaptation des plans de feux des carrefours régulés dans le cadre de la mise en place d'itinéraires de déviation en cas de fermeture d'autoroute (PGT-RN) |
| Signalisation directionnelle PGT-RN | 360 000 F | Jalonnement des routes dans le cadre de la mise en place des PGT-RN |
| Adaptation signalisation lumineuse PGT-RC | 2 250 000 F | Adaptation des plans de feux des carrefours régulés dans le cadre de la mise en place d'itinéraires de déviation en cas de fermeture de route du réseau cantonal (PGT-RC) |
| Signalisation directionnelle PGT-RC | 390 000 F | Jalonnement des routes dans le cadre de la mise en place des PGT-RC |
| Etude | 400 000 F | Etude emplacement des capteurs trafic et définition de son système de contrôle/commande Etudes emplacement des PMV et définition de son système de contrôle/commande Définition des emplacements des panneaux directionnels fixes et variables pour les PGT-RN et PGT-RC Définition du système de contrôle/commande général |
| Sous-total | 12 690 000 F | |
| Divers et imprévus (~ 10%) | 1 310 000 F | |
| Total | 14 000 000 F | |

Planification et coût annuel des travaux

La planification financière des investissements pour cette mesure est la suivante :

- année 2017 : 4 400 000 F;
- année 2018 : 3 350 000 F;
- année 2019 : 3 350 000 F;
- année 2020 : 2 900 000 F.

Mesure N°3 – Mise en conformité de la signalisation directionnelle avec le schéma directeur du jalonnement

La signalisation directionnelle actuellement en place sur le réseau routier présente plusieurs incohérences dues essentiellement au développement de plusieurs projets et à l'évolution de la hiérarchie du réseau routier.

L'élaboration d'un « schéma directeur » du jalonnement, document cadre définissant les différents pôles à jalonner et les modalités de jalonnement permet d'identifier les modifications à apporter à la signalisation en place.

Son objectif est de mettre en place une signalisation cohérente avec la hiérarchie du réseau routier en ayant une action concrète sur les différents itinéraires empruntés par les usagers mais également corriger des incohérences dans le jalonnement existant qui peuvent être sources d'un mauvais guidage des automobilistes.

L'objet de ce projet est de mettre en œuvre cette nouvelle signalisation sur les quelque 3 400 panneaux directionnels du canton.

Planification et coût annuel des travaux

La planification financière des investissements pour cette mesure est la suivante :

- année 2017 : 1 000 000 F;
- année 2018 : 1 000 000 F;
- année 2019 : 1 000 000 F;
- année 2020 : 1 000 000 F.

Synthèse de la planification et des coûts annuels des travaux

En synthèse, la programmation annuelle du présent projet de loi se décline comme suit sur les 4 prochaines années :

- année 2017 : 11 000 000 F;
- année 2018 : 12 800 000 F;
- année 2019 : 13 800 000 F;
- année 2020 : 12 400 000 F.

Impacts sur les coûts de fonctionnement

Les effets induits de la mise en service de ces équipements n'engendreront pas de coûts d'exploitation supplémentaires.

3. Commentaire article par article

Article 1

Cet article définit le but du crédit d'investissement et sa décomposition.

Article 2

Cet article précise la politique publique concernée et la décomposition du crédit d'investissement selon les rubriques consacrées aux équipements.

Article 3

Cet article énonce les modalités de calcul de l'amortissement relatif au présent crédit d'investissement ainsi que sa prise en compte dans les comptes de l'Etat.

Article 4

Cet article précise que la présente loi d'investissement est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat.

4. Conclusion

Au vu des éléments exposés ci-avant, il y a urgence à donner aux services de l'Etat chargés des transports les moyens nécessaires à une exploitation efficiente du réseau routier, adaptée aux besoins des différents modes de transport.

Toutes les mesures présentées dans le cadre de ce projet de loi, issues du plan d'actions du réseau routier 2015-2018, présentent des effets et des bénéfices importants pour l'ensemble des usagers.

Elles visent ainsi à déployer sur le canton des équipements à même d'améliorer la circulation de l'ensemble des modes de transport, de mettre en place une gestion efficiente de la mobilité et de se doter des outils nécessaires pour gérer au mieux les différentes situations qui se produisent sur les réseaux du canton.

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 découlant du projet*
- 3) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant 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 de l'environnement, des transports et de l'agriculture.
- ♦ Objet : Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 50 000 000 F pour la réalisation de mesures d'exploitation inscrites dans le plan d'actions du réseau routier 2015-2018
- ♦ Rubrique(s) budgétaire(s) concernée(s) : 0603500 506000
- ♦ Politique(s) publique(s) concernée(s) : J Mobilité
- ♦ Coût total du projet d'investissement :

| | |
|-----------------------------|------------|
| Dépenses d'investissement | 50'000'000 |
| - Recettes d'investissement | 0 |
| = Investissements nets | 50'000'000 |

- ♦ 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 mios de F) | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Total |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Dépense brute | 0.0 | 11.0 | 12.8 | 13.8 | 12.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 |
| Recette brute | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Invest. net | 0.0 | 11.0 | 12.8 | 13.8 | 12.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 |

- ♦ 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) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Dès 2022 |
|-------------------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|
| NET LIE et INDUIT | 0.00 | 0.00 | -0.23 | -0.51 | -0.80 | -2.85 | -4.65 | -4.65 |

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

- oui non Le crédit d'investissement est ouvert dès 2017, 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 2017.
- 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) : ce crédit d'investissement est inscrit au plan décennal des investissements 2016-2025 du Conseil d'Etat.

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 : *22 février 2016* Signature du responsable financier du département utilisateur : 

2. Approbation / Avis du département des finances

oui non Remarque(s) complémentaire(s) du département des finances : _____

Genève, le : *10 février 2016* 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 05.02.2016.

1. PLANIFICATION DES DEPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT DU PROJET
Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 50 000 000 F pour la réalisation de
mesures d'exploitation inscrites dans le plan d'action du réseau routier 2015-2018

Projet présenté par DETA

| (montants annuels, en millions de F) | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | TOTAL |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Dépenses d'investissement | 0.0 | 11.0 | 12.8 | 13.8 | 12.4 | 0.0 | 0.0 | 50.0 |
| Recettes d'investissement | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Investissement net | 0.0 | 11.0 | 12.8 | 13.8 | 12.4 | 0.0 | 0.0 | 50.0 |
| Route - Electromécanique | 0.0 | 11.0 | 12.8 | 13.8 | 12.4 | 0.0 | 0.0 | 50.0 |
| Recettes | 0.0 | 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 | 0.0 |
| Recettes | 0.0 | 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 | 0.0 |
| Recettes | 0.0 | 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 | 0.0 |
| Recettes | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) :

20.02.2016



Date et signature direction financière (utilisateur) :

2. PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DU PROJET
Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 50 000 000 F pour la réalisation de mesures
d'exploitation inscrites dans le plan d'action du réseau routier 2015-2018

Projet présenté par DETA

| (montants annuels, en millions de F) | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | dès 2023 |
|--|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|
| TOTAL charges liées et induites | 0,00 | 0,23 | 0,51 | 0,80 | 2,85 | 4,65 | 4,65 | 4,65 |
| Charges en personnel [30] | 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 | 0,13 | 0,25 | 0,25 | 0,25 |
| Charges financières | 0,00 | 0,23 | 0,51 | 0,80 | 2,73 | 4,40 | 4,40 | 4,40 |
| Intérêts [34] | 0,00 | 0,23 | 0,51 | 0,80 | 1,06 | 1,06 | 1,06 | 1,06 |
| Amortissements [33 + 366 - 466] | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,67 | 3,33 | 3,33 | 3,33 |
| Subventions [363 + 369] | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Autres charges [30 à 36] | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 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 | -0,23 | -0,51 | -0,80 | -2,85 | -4,65 | -4,65 | -4,65 |
| RESULTAT NET LIE | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| RESULTAT NET INDUIT | 0,00 | -0,23 | -0,51 | -0,80 | -2,85 | -4,65 | -4,65 | -4,65 |

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) :

20.02.2016



Date et signature direction financière (utilisateur) :