

*Interpellation présentée par le député :*  
*M. Pierre Weiss*

*Date de dépôt : 26 janvier 2012*

## **Interpellation urgente écrite**

**TPG : quel est le coût des investissements devenus obsolètes pour les trams et des modifications sitôt rectifiées du réseau de bus ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Une entreprise, fût-elle publique, a le droit et parfois le devoir de changer de stratégie pour mieux réussir à remplir sa mission. C'est ce qu'ont fait les TPG avec le passage d'un système de lignes de trams partiellement superposées à un système de lignes séparées. Au prix de changements de lignes pour les passagers, il en est résulté une augmentation notable de la capacité de transport sur les lignes réaménagées.

Il n'empêche que ce changement de concept a eu un coût : d'une part de par la construction de nouvelles infrastructures, d'autre part en raison de l'obsolescence de segments du réseau servant à l'interconnexion des anciennes lignes de tram.

On ne reviendra pas ici sur les solutions écartées au fil du processus ayant mené au TCOB, et les raisons de ces mises à l'écart, comme par exemple celle d'une ligne allant de la Place Neuve à Bernex, qui n'aurait pas obligé à tous les travaux au Centre-Ville, singulièrement à la reconstruction du Pont de l'Ile, et aurait donc été plus économique. Ces derniers travaux ont eu un coût important, qui est documenté.

En revanche, **il serait utile d'y ajouter, pour avoir une image globale du changement de système, le coût, certes sans commune mesure, des infrastructures aujourd'hui délaissées et sans préjuger de modifications ultérieures de doctrine.** A titre d'exemples, citons les rails, aiguillages et caténaires compris, auxquels on pourrait encore ajouter les abribus et tout

autre équipement dorénavant obsolète servant à l'ancienne ligne 17, du Rond-Point de Plainpalais. Ou encore le coût des travaux pour installer les rails et aiguillages à la rue de Saussure, entre Bel-Air et le Quai de la Poste, etc. A noter que certains de ces travaux ont été effectués ces dernières années.

**De plus, le coût des corrections, prévues pour février 2012, au réseau de trolley-bus tel que mis en service en décembre 2011 doit aussi être connu des citoyens.** Les modifications-rectifications des lignes 3 et 7 sont ici prises en considération principale, mais peut-être non exhaustive des aller-retour de la régie cantonale subventionnée.

Je remercie donc le Conseil d'Etat, via son représentant siégeant au Conseil d'administration des TPG, de s'enquérir de ces informations et de les transmettre à ce Grand Conseil. Les Genevois ont le droit de savoir le coût complet d'un changement de paradigme, même si la direction des TPG se montre pour le moins réticente à cet exercice de transparence, à croire la Tribune de Genève du 21 janvier 2012.

Il importe en effet de souligner, ce que les TPG semblent ignorer, que tout changement a un coût, et notamment un **coût d'opportunité** : compte tenu d'un financement non infini, toute dépense pour un bien A empêche une affectation des moyens considérés à l'achat de B.

*A titre subsidiaire, et dans cette perspective, il sera intéressant de savoir aussi ce qu'auraient fait les TPG des montants finalement dépensés pour ces infrastructures devenues obsolètes si la régie ne les avait pas construites : auraient-ils notamment été rendus à l'Etat et donc aux contribuables ?*