

Date de dépôt: 8 juin 2004

Messagerie

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit complémentaire pour le boucllement du compte de la construction et de l'équipement des ateliers, du dépôt et du bâtiment administratif des Transports publics genevois au Bachet-de-Pesay

Rapport de M^{me} Anita Cuénod

Mesdames et
Messieurs les députés,

A Pierre Meyll

La commission des travaux s'est penchée à diverses reprises sur ce projet de loi de boucllement. Elle a notamment été saisie, lors de 3 séances en décembre 1994, janvier et mars 1995, d'un rapport intermédiaire et d'une information, séances durant lesquelles le débat s'est amorcé sur ce dossier complexe. Puis, saisie du projet de loi de boucllement, elle l'a examiné avec soin, se réunissant à quatre reprises, sous la présidence de MM. Dominique Hausser et Jean-Pierre Gardiol, les 13 et 27 janvier, les 10 et 17 février 1998. Assistaient entre autres personnes représentant le département, MM. Laurent Moutinot, président, François Reinhard, directeur des bâtiments et Richard de Senarclens, adjoint technico-administratif. M^{me} Jacqueline Meyer tenait les procès-verbaux.

Préambule

Pour mémoire, il faut savoir que le vote du crédit d'étude a eu lieu en novembre 1979 ; le lancement du concours d'architecture en 1980 et la première séance de la commission de construction en avril 1981. En 1982, la décision a été prise de supprimer un étage, 2 au lieu de 3 ; en 1983, la décision de construire le parking en sous-sol. L'ouverture du chantier a eu lieu en avril 1984 ; la mise en service du dépôt en mars 1988 ; la mise en service des ateliers en 1990 et la mise en service de l'administration en 1992.

Un bouclement provisoire des 3 lois votées pour cet objet a été présenté le 12 décembre 1994 avec un rapport de l'Institut Conseil pour la Construction (ICC), sur les causes et les origines de ce dépassement.

Le dépassement est de 54 millions, dont 24,5 millions sont dus à l'indexation et aux hausses légales payées. Le reste du dépassement, soit 29,5 millions, sont dus à 13 causes différentes expliquées de manière détaillées dans l'exposé des motifs du projet de loi de bouclement.

Lors des auditions de 1998, les TPG ont longuement expliqué leur satisfaction quant à l'outil que représente concrètement le dépôt du Bachel-de-Pesay, ils ont en particulier expliqué qu'ils économisaient 70 personnes pour l'entretien des véhicules, soit environ 7 millions par an. Ils ont également justifié leur rapport critique d'avril 1995 par le fait qu'ils se sentaient attaqués sur ce dépassement et se sentaient visés comme responsables de celui-ci. Ils ont par contre réaffirmé qu'ils n'étaient pas tenu au courant des implications financières de leurs demandes et que jamais ils n'avaient formulé des demandes pour un montant de 5 millions supplémentaires – ce qui après enquête auprès du technicien responsable et de l'architecte se révèle vrai : leurs demandes étant considérées comme indispensables et urgentes, elles n'étaient pas chiffrées avant de prendre une décision.

L'audition de M. Christian Grobet, président du DTP pendant la construction, a permis de comprendre que cette loi d'emprunt n'était pas une loi « grand travaux » et pourquoi 40 millions n'ont pas été demandés par le Conseil d'Etat en février 1988. Ce dernier a également expliqué que ce projet avait été réalisé en suivant les désirs et demandes des TPG, car ils étaient les seuls à connaître ce domaine très spécifique. Pour le contrôle des coûts, M. Widmer, chef de la division études et constructions, suivait ce dossier avec la confiance de son chef de département.

Le 17 février 1998 enfin, après un tour de table, ce projet de bouclement a été voté en commission des travaux avec **5 oui (2 S, 3 AdG), un non (1 Ve) et 5 abstentions (1 L, 1 R, 2 PDC, 1 S)**.

De nombreux documents relatent, analysent et témoignent de cet objet. Ils sont tous consultables au DAEL. En effet, par souci de rationalité, l'auteur du rapport a préféré s'en tenir aux textes réellement indispensables qui sont les lois concernant le dépôt du Bachet, à savoir les projets de loi 5518, 5520, 5556.

Séance du 13 janvier 1998

M. Reinhard indique aux commissaires que les 2 millions réclamés en supplément par les architectes à titre d'honoraires ont fait l'objet d'une expertise par la commission SIA, et qu'un accord a été conclu avec les architectes, qui entre temps avaient diminué leurs prétentions. Par ailleurs, il n'y a plus de contentieux avec les entreprises. Ce projet a fait l'objet d'un concours, l'architecte gagnant s'est révélé un bon concepteur, mais un piètre gestionnaire. M. Reinhard estime que la construction est très complexe : des niveaux très différents s'entrecroisent, qui viennent s'ajouter aux difficultés techniques. La situation a été rendue difficile par le fait que la mise au point de l'ouvrage n'est pas intervenue à temps. En effet, la date de commande des trams a été décidée avant le vote du crédit de construction. Le planning initial a dû souvent être modifié, notamment pour des raisons géologiques. Puis, après sa nomination, un coordinateur a rompu son mandat. Les chantiers d'une telle importance – qui s'échelonnent sur une dizaine d'années – comportent nécessairement des renchérissements importants, surtout pendant les périodes de surchauffe économique, comme celle entre 1983 et 1986. Il faut enfin rappeler que la « neige du siècle » avait bloqué le chantier pendant plusieurs jours en 1985.

Il précise qu'un projet de loi de crédit complémentaire était prêt en 1988. Le Conseil d'Etat a alors estimé qu'il ne s'agissait pas d'une loi « grands travaux », mais d'une loi d'emprunt, il n'était donc pas nécessaire de demander un complément de crédit. La plupart des protagonistes de l'époque ne sont plus là, il est d'autant plus difficile de faire l'historique. M. Reinhard souligne pourtant que l'ouvrage en question emporte l'agrément des utilisateurs et que – aujourd'hui – les méthodes de gestion ont changé.

Les commissaires sont unanimes à penser qu'il ne faut pas chercher là à régler des comptes avec le passé, mais qu'un tel dépassement doit être clairement explicité – ce que l'auteur de ce présent rapport s'efforce de faire au mieux.

L'audition des TPG est demandée, ainsi que celle de M. Christian Grobet.

Séance du 27 janvier 1998, audition de MM. J.-P. Etter, J.-L. Richardet et C. Stucki directeur des TPG

M. Etter précise qu'il n'a pas été impliqué dans la période de construction. Il lui semble que le DTP ne souhaitait pas que les TPG soient impliqués dans la construction. Il est pourtant vrai que les TPG ont demandé des améliorations qui se montaient à 1,2 millions, mais pas à 5 millions comme mentionné. Les TPG disposaient d'un crédit d'installations électriques de 22 millions, le dépassement était inférieur à 5%. Ce dépôt est, malgré tout, une réussite au point de vue exploitation, des économies peuvent être réalisées grâce à l'organisation procurée par cet outil. Un arrangement devrait être possible quant aux amortissements.

M. Stucki ajoute que ce bâtiment pourra être opérationnel pendant 50 ans sans transformations ni travaux importants. Il précise que les TPG ont participé à la commission de construction et ont été séduits par les améliorations proposées par les architectes, au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Le souci de M. Etter, en tant que président du conseil d'administration, est d'avoir l'assurance que les plus-values que les TPG apportent sont une richesse et qu'elles correspondent vraiment à un tel investissement. Il essaye de mettre en évidence la richesse et les retombées apportées par les transports publics. Il se déclare en faveur de l'intégration de ce bâtiment dans le budget des TPG afin que le coût soit clairement défini.

M. Richardet ajoute que, si la question porte sur le coût du dépôt dans sa globalité, elle a été largement abordée, mais la problématique du dépôt est différente. Il y a eu quelque 20 études qui n'ont pas abouti, car le site ne convenait pas. Le Bachet n'aurait pas dû être choisi pour y construire un tel bâtiment, car il a fallu procéder à des fondations très importantes, vu la qualité du sous-sol. C'est une construction onéreuse, mais en revanche, les économies pour l'entreprise sont substantielles. Le Grand Conseil est entré en matière sur le lieu.

En ce qui concerne les dépassements de crédits, l'entreprise a établi un rapport pour se défendre. Le concours a été jugé en 1980, le chantier a démarré en 1984 et l'entreprise a évolué durant cette période.

M. Etter pense que le malentendu vient du fait que l'on rendait responsables les TPG du dépassement, or ils ont dit que celui-ci était de la responsabilité du DTP. Aujourd'hui, la question posée est de savoir si les coûts de ce dépôt y compris les coûts supplémentaires seraient acceptables pour les TPG. M. Richardet ajoute qu'il y a eu des échanges de

correspondance avec le CE sur des propositions quant à la forme, elles ne portent pas sur le montant.

M. Stucki confirme que tous les calculs ont été faits, et que les TPG sont prêts à entrer en discussion avec l'Etat pour la reprise de bâtiments. Et M. Etter de conclure, ce qui apparaissait comme un dépassement énorme se rapporte en fait à un outil ultraperformant.

Séance du 10 février 1998, audition de M. Christian Grobet, ancien président du DTP

Il est fait ici une synthèse des propos tenus à cette séance ainsi que du courrier envoyé par M. Grobet. Il est important de savoir, précise M. Grobet, que le Conseil d'Etat n'a pas voulu saisir le Grand Conseil d'un crédit de construction « grands travaux » traditionnel pour le financement du dépôt des TPG au Bachet-de-Pesay, car il estimait que ce n'était pas à l'Etat, mais aux TPG (établissement public autonome), de financer cette réalisation, outre le fait que le plafonnement du plan de trésorerie des grands travaux ne permettait pas à l'époque d'assumer cet investissement. C'est pour ce motif que le Conseil d'Etat avait décidé de procéder à des emprunts pour financer la construction du dépôt dont la charge financière devait être assumée par les TPG à concurrence de 13 165 000 F par année, à répercuter dans les comptes d'exploitation des TPG. L'exposé des motifs du projet de loi 5518 portant sur cet emprunt indique que ce projet de loi « n'a pas la forme habituelle d'une demande construction » (cf. Mémorial du GC 1983, p. 3072).

C'est ainsi, indique M. Grobet, que la loi 5518 du 1^{er} décembre 1983 portait sur un prêt de 167 733 000 F au profit des TPG. L'article 5 de la loi précisait que les charges financières du prêt, c'est-à-dire les intérêts et amortissements, devaient être assumés par les TPG et l'ouvrage devait devenir la propriété des TPG dans le cadre d'un droit de superficie consenti en leur faveur, tel que prévu à l'article 2 de ladite loi. Cette loi comportait en outre à son article 4 une clause de renchérissement rédigée de manière très générale autorisant le Conseil d'Etat à augmenter son emprunt en conséquence.

C'est donc à tort que le Conseil d'Etat a saisi le Grand Conseil d'un crédit de boucllement puisque le crédit de 167 733 000 F n'était pas soumis à la loi générale sur le financement des travaux d'utilité publique du 11 janvier 1964, qui prévoit une telle démarche. Cette loi de financement n'est du reste pas mentionnée dans la loi 5518 portant sur le crédit précité, alors que tous les crédits « grands travaux » traditionnels étaient, à l'époque et aujourd'hui encore, soumis à cette loi (dont le libellé a changé depuis lors) qui prévoit la

présentation d'un crédit de boucllement au Grand Conseil à l'achèvement des travaux. On peut constater cette distinction par le libellé du projet de loi 5520, complétant le projet de loi 5518, dans le cadre d'un crédit de construction de 3 551 000 F portant sur un ouvrage de protection civile lié au dépôt. Il n'est pas inutile de rappeler, précise M. Grobet, que le montage financier prévu dans la loi 5518 avait été contesté lors du 3^e débat par le député Jean Spielmann, qui avait proposé d'amender le texte de loi en le transformant en un projet de crédit de construction traditionnel se référant expressément à la loi sur le financement des travaux d'utilité publique, afin que la charge financière résultant du coût de construction soit assumée par l'Etat et non répercutée sur le prix des billets des TPG, amendement qui a été rejeté par le plénum (Mémorial du GC 1983, pp. 4466 et 4470).

En conclusion, il en résulte très clairement que le Grand Conseil n'a pas voulu adopter un crédit de construction au sens de la loi précitée sur le financement des travaux d'utilité publique et que c'est donc aux TPG d'assumer les dépassements éventuels qui ne seraient pas couverts par la clause de renchérissement figurant dans la loi du 1^{er} décembre 1983, à moins que le Conseil d'Etat n'accorde un prêt complémentaire, ce qu'il pouvait faire sans projet de loi, comme il l'a fait à plusieurs occasions, notamment pour PALEXPO et l'Aéroport. La démarche du Conseil d'Etat demandant l'adoption d'un crédit de boucllement est donc fautive, puisque la loi 5518 n'est pas fondée sur la loi relative au financement des travaux d'utilité publique. Seule une demande de complément d'emprunt aurait pu être présentée au Grand Conseil.

Les modalités de financement du dépôt avaient été mises au point par le Département des finances en collaboration avec le Département de justice et police dont dépendaient les TPG. Le Département des travaux publics avait été uniquement chargé de mener les travaux pour le compte des TPG (cf. art. 1 de la loi du 1^{er} décembre 1983), la collaboration entre DTP et TPG s'effectuant dans le cadre d'une commission de construction commune. Les choix relatifs à l'aménagement des locaux et leur équipement émanaient des TPG, futurs propriétaires et utilisateurs. Le DTP a cherché à réaliser des économies avec la suppression notamment d'un étage du dépôt, ce qui a permis d'économiser 15 millions de francs par rapport au projet initial.

Le DTP a informé le Conseil d'Etat qu'il y aurait un dépassement de coût, principalement dû au renchérissement, mais le Conseil d'Etat a considéré qu'il n'était pas nécessaire de solliciter le Grand Conseil pour accorder des prêts complémentaires aux TPG destinés à couvrir les frais de construction du dépôt, coût supplémentaire qui a été libéré par le Département des finances en toute connaissance de cause.

Le Département des finances et le Département de justice et police avaient été chargés d'établir une convention concernant les prêts accordés aux TPG et la constitution du droit de superficie prévu dans la loi du 1^{er} décembre 1983. Cette convention n'a toutefois jamais été rédigée, ni conclue, de sorte que les problèmes du financement complémentaire et des modalités de remboursement des prêts n'ont jamais été réglés !

Discussions et vote

Le président du département fait part de sa demande à son homologue des finances de bien vouloir prendre les dispositions nécessaires pour ouvrir les négociations avec les TPG au sujet des biens-fonds des immeubles du Bachet et de la Jonction. Il a été relevé par la commission qu'on avait déjà trop attendu pour une telle démarche. Quelle que soit la décision, il aimerait que la négociation puisse se dérouler sous les meilleurs auspices. Il faudra tenir compte des intérêts de l'Etat et des transports publics.

Les commissaires du groupe libéral annoncent qu'ils s'en remettent à une discussion en leur sein, mais qu'elle ira vers le refus ou l'abstention. Les démocrates chrétiens s'abstiendront aussi, car les débats ont démontré que les torts sont partagés. Chacun a voulu le plus possible, précise le commissaire, en pensant que l'autre payerait ! Il ne peut accepter ce genre d'attitude. L'Etat a dépensé ces sommes, et s'il fallait les imputer aux TPG, cela augmenterait la subvention, dit-il. Les radicaux s'abstiendront, à cause du dysfonctionnement. Le représentant des Verts ne peut pas accepter le dysfonctionnement constaté, il s'opposera à ce projet de loi de boucllement. Les socialistes, quant à eux, l'approuveront, ils estiment que l'on dispose d'un bâtiment bien conçu dont les usagers sont très contents. Ils ont compris qu'il s'agissait d'un prêt fait aux TPG. Ce qui a été construit correspond à ce qui a été demandé, et ne souhaitent pas que les TPG reportent cette dette sur les usagers. De plus, le Bachet illustre bien une situation où les modifications de programme ont permis d'anticiper les structures nécessaires au développement futur des TPG. Il n'est du reste pas question d'aligner son mode de vote sur l'importance du dépassement. Le contenu du supplément de programme ne représente pas de l'argent perdu, mais se révèle être un investissement pour les TPG. L'Alliance de gauche acceptera, elle aussi, ce projet de loi, bien qu'en fait ce crédit de boucllement n'avait pas lieu d'être puisqu'il s'agit d'un prêt et non d'un crédit de construction « grands travaux ». En effet, le CE avait voulu, en 1983, que le coût de la construction soit pris en charge par les TPG, raison pour laquelle c'est une subvention qui a été accordée à cet établissement autonome. Toutefois, le CE n'a jamais conclu avec les TPG de contrat de superficie, ni la convention portant sur la

subvention accordée. C'est au CE de décider aujourd'hui s'il veut toujours concrétiser cette volonté ou s'il veut que l'Etat prenne en charge le coût du dépôt.

Malgré cette inconnue, la commission vous recommande néanmoins d'adopter ce projet de loi de bouclage.

Projet de loi (7631)

ouvrant un crédit complémentaire pour le bouclage du compte de la construction et de l'équipement des ateliers, du dépôt et du bâtiment administratif des Transports publics genevois au Bachet-de-Pesay

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

Art. 1 Crédit complémentaire

Un crédit complémentaire de 53 993 365 F est ouvert au Conseil d'Etat pour couvrir le dépassement du compte de construction et d'équipement des ateliers, du dépôt et du bâtiment administratif des Transports publics genevois au Bachet-de-Pesay.

Art. 2 Financement complémentaire par l'emprunt

Le financement complémentaire par rapport au montant voté, soit 53 993 365 F, a été assuré par le recours à l'emprunt et comptabilisé sous les rubriques 49.51.00.503.01, 49.51.00.506.01, 49.51.00.503.02, 49.51.00.506.02 et 49.51.00.503.03.

Art. 3 Loi générale sur le financement des travaux d'utilité publique

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi générale sur le financement des travaux d'utilité publique, du 11 janvier 1964.

— 36 —

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Un boucllement provisoire des lois votées par le Grand Conseil pour cet objet avait été présenté à la commission des travaux, en date du 12 décembre 1994.

Le boucllement définitif de ces lois n'avait pas pu être formellement présenté au parlement, car le crédit relatif aux travaux du chemin des Tuileries, situé à l'arrière du dépôt des Transports publics genevois, était encore ouvert. La réfection de ce chemin s'est réalisée en parallèle avec la construction d'une piste cyclable qui a nécessité le vote d'un crédit par le Conseil municipal de Lancy. Ce n'est qu'en octobre 1996 que les travaux ont été achevés et en date du 31 décembre 1996 que les comptes définitifs ont été arrêtés.

De plus, un litige relatif aux honoraires des architectes de la construction a également entraîné un retard important quant à la date de boucllement définitif des comptes. Un accord amiable a finalement été trouvé en date du 30 octobre 1996.

Il convient de relever que la commission des travaux a été informée de l'état d'avancement du boucllement des comptes lors de ses séances des 20 décembre 1994 et 17 janvier 1995.

Le rapport d'expertise commandé par le chef du département des travaux publics et de l'énergie à un consultant privé a été remis aux députés de la commission des travaux en décembre 1994.

Coût de construction prévu selon lois votées

	F	F
Loi n° 5518 du 1^{er} décembre 1983:		
Construction des ateliers, du dépôt et du bâtiment administratif des TPG	151 213 000	
Équipement et ameublement	20 140 000	
Déduction crédit d'étude (loi n° 4897 du 8 novembre 1979)	- 3 050 000	
Déduction subvention abri	- 550 000	
Soit total loi n° 5518:		167 753 000
Loi n° 5520 du 1^{er} décembre 1983:		
Construction et équipement d'un abri de protection civile pour la police au Bachet-de-Pesay		3 551 000
Loi n° 5556 du 16 décembre 1983:		
Construction d'un garage souterrain pour les véhicules du personnel des TPG au Bachet-de-Pesay		4 400 000
Total coût de construction prévu selon lois		175 704 000

Dépenses selon décompte final du 31 décembre 1996

	F
Loi n° 5518: Coût de construction des ateliers, du dépôt, du bâtiment administratif, de l'abri de protection civile et du garage:	197 980 687
Coût équipement et ameublement:	21 135 048
Loi n° 5520: Abri protection civile:	3 351 000
Loi n° 5556: Garage souterrain:	4 400 000
Coût équipement abri PC police:	271 344
Locaux artisanaux chemin de la Cartouchière:	2 359 286
Total paiements:	229 697 365
La différence coût final / lois votées est donc de:	53 993 365

Explications

Les hausses

Selon les instructions de la commission des travaux du Grand Conseil, l'indexation des coûts de construction (hausses conjoncturelles) a été calculée et prise en compte selon l'indice de Zurich uniquement. Cependant, à titre d'indication, le calcul a été également fait avec la moyenne des indices genevois et zurichoïis (voir remarque ci-dessous).

F

Selon la méthode de l'office des constructions fédérales, calculé avec l'indice des coûts de construction de Zurich, l'indexation, soit la hausse conjoncturelle, s'élève à: 18 154 162

Remarque: la même indexation, selon la méthode du DTPE mais avec la moyenne des indices de Zurich et de Genève, se monterait à 23 653 749 F.

Les hausses légales payées effectivement aux entreprises (hausses dès l'adjudication) se montent à: 6 406 724

Total 24 560 886

Différence à expliquer

	F	F
Différence	53 993 365	
Hausses conjoncturelles et légales	24 560 886	
	29 432 479	
Différence à expliquer:		29 432 479

1. Evénement imprévu survenu sur le chantier (hiver du siècle), voir annexe 1: 690 000
2. Supplément sur crédit d'étude et études supplémentaires demandées par les députés (projet sur 2 et 3 niveaux et projet Praille), voir annexe 2: 1 440 000

F

3.	Modification norme de sécurité et contrôles supplémentaires stabilité géotechniques, voir annexes 3 et 4:	1 200 000
4.	Améliorations du projet, voir annexe 5:	5 120 000
5.	Exécution plus rapide pour respect des délais demandés (selon rapport de l'ingénieur civil du 12.2.1988), voir annexe 6:	1 320 000
6.	Récupération énergie et mesures écologiques, voir annexe 7:	1 360 000
7.	Honoraires complémentaires pour travaux supplémentaires et difficultés accrues, voir annexes 8 et 9:	3 743 000
8.	Cube SIA supplémentaire (récupération eau de lavage, sorties de secours, améliorations du projet): 40 800 m ³ à env. 139 F/m ³ :	5 679 365
9.	L'indexation a été calculée sur la base de l'indice zurichois des coûts de construction. Ce chantier s'étant déroulé à Genève, mais l'indice genevois n'étant pas officiel jusqu'en 1988, la moyenne entre l'indice genevois et zurichois est la plus juste (admise par la sous-commission des travaux chargée d'étudier le boucllement de la halle de fret):	5 499 600
10.	Moins-value sur la subvention protection civile pour l'abri des employés du dépôt TPG:	326 260
11.	Plus-value sur honoraires architectes pour difficultés accrues: selon accord transactionnel du 30 octobre 1996:	380 000
12.	Déplacement des locaux artisanaux du site du Bachet-de-Pesay, et par la suite du site des Epinettes, ex-chemin de la Milice:	2 359 286
	N. B.: un extrait de procès-verbal du Conseil d'Etat du 9 avril 1986 autorise une dépense de 1 000 000 F, en dépassement de crédit pour ce déplacement de locaux du Bachet-de-Pesay. Par la suite, il a été nécessaire de reloger d'autres artisans de la rue des Epinettes sur ce même crédit.	
13.	Divers, imprévus	314 968

— 40 —

Explications totales

F

Explications totales

29 432 479

Conclusion

La négociation concernant le transfert des actifs du patrimoine de l'Etat aux Transports publics genevois (Bachet-de-Pesay et Jonction) est actuellement en cours.

Au vu des explications qui précèdent, on constate tout d'abord que près de la moitié du dépassement de crédit par rapport aux lois votées par le Grand Conseil est constituée par les hausses conjoncturelles et légales du coût de la construction.

Le solde du dépassement s'explique par des travaux complémentaires imprévus ou destinés à améliorer l'ouvrage.

Ce bâtiment, qui a fait l'objet d'un concours d'architecture et qui a reçu le prix Interassar, comporte un ensemble de locaux superposés (dépôt, ateliers, bâtiment administratif) d'une haute technicité qui respecte au mieux les conditions de travail des employés des Transports publics genevois. Notons également l'effort d'intégration de cet important volume construit par des plantations d'arbres sur le pourtour.

Rappelons que comte tenu de l'importance de ce dossier, le chef du département des travaux publics et de l'énergie a mandaté l'institut conseil pour la construction (ICC) pour faire une expertise. Le contenu de ce rapport, ainsi que celui du département des travaux publics et de l'énergie ont été communiqués et examinés par la commission des travaux en décembre 1994.

Au vu des éléments qui précèdent, nous vous recommandons, Mesdames et Messieurs les députés, de voter le crédit complémentaire de 53 993 365 F pour le bouclage du compte de construction et d'équipement des ateliers, du dépôt et du bâtiment administratif des Transports publics genevois au Bachet-de-Pesay.

3050 SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)
Projets de lois: Bachet-de-Pesay

- 21. a) Projet de loi concernant la construction et l'équipement des ateliers, du dépôt et du bâtiment administratif des Transports publics genevois, au Bachet-de-Pesay. (Proposition du Conseil d'Etat.) (PL 5518)**

LE GRAND CONSEIL

Décète ce qui suit:

Article 1

Le Conseil d'Etat est chargé de construire et d'équiper des ateliers, un dépôt et un bâtiment administratif au Bachet-de-Pesay (route de Saint-Julien) pour les besoins des Transports publics genevois.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3051

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Art. 2

Dans cette intention et afin qu'ils puissent jouir de ces installations tout en assumant leur gestion et frais d'entretien, les Transports publics genevois sont mis au bénéfice d'un droit de superficie portant sur le terrain et les constructions propriété de l'Etat de Genève.

Art. 3

Pour permettre le financement de la construction et de l'équipement de ces ateliers, dépôt et bâtiment administratif, le Conseil d'Etat est autorisé à emprunter les crédits nécessaires jusqu'à concurrence de 167 753 000 F.

Art. 4

Si le coût de ces réalisations dépasse la somme de 167 753 000 F en raison du renchérissement, le Conseil d'Etat est autorisé à augmenter son emprunt de la somme correspondante.

Art. 5

Les charges financières de l'emprunt sont assumées par les Transports publics genevois à raison d'un intérêt maximum de 5% sur le total, d'un amortissement de 1,5% sur le coût des bâtiments et d'un amortissement de 5% sur le coût de l'équipement.

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'importance et la complexité de ce projet de dépôt et d'ateliers des Transports publics genevois appellent un exposé des motifs plus ample que de coutume. Il nous a dès lors paru judicieux de le présenter selon la table des matières suivante:

1. Rappel historique.
2. Rappel du programme.
3. Prolongement de la ligne 12.
4. Etudes (concours, commissions d'experts, garage des véhicules du personnel, variantes).
5. Projet définitif.
6. Travaux et délais.
7. Coût.
8. Conclusion.

1. Rappel historique

C'est lors de votre séance du 8 novembre 1979 que vous avez voté la loi 4897 ouvrant le crédit d'étude de 3,5 millions de F pour la modernisation des infrastructures des Transports publics genevois.

Il s'était cependant passé près de deux ans depuis la décision prise le 15 février 1978 par le Conseil d'Etat de présenter cette demande de crédit. Le projet portait à l'origine sur un site aux Acacias.

Ce choix, qui supposait notamment la création d'une ligne de raccordement ferroviaire entre la ligne 12 et le futur dépôt, au travers du quartier des Noirettes, a provoqué une vive opposition de la part des autorités et de la population carougeoise. La commission des travaux chargée d'examiner ce projet de loi, a débouché sur deux rapports. L'un, de la majorité, recommandant d'approuver le projet notamment pour faire avancer sans plus tarder le programme de modernisation et d'extension des Transports publics genevois (ci-après: Transports publics). L'autre, de la minorité, proposant le renvoi à la commission des travaux pour un examen approfondi visant à mieux justifier le choix de l'emplacement par rapport, entre autres, au développement à long terme du réseau des Transports publics. Le Grand Conseil a finalement approuvé le rapport de la minorité dans sa séance du 15 juin 1978 et la demande de crédit a été renvoyée une nouvelle fois à la commission des travaux ainsi qu'à la commission permanente des Transports publics genevois créée entre-temps.

Toutes deux ont rendu le 18 octobre 1979 un rapport commun (PL 4897-B) qui aboutissait au choix d'un autre emplacement, entre la route de Saint-Julien, la route de La Chapelle et le chemin des Tuileries (ancienne propriété Pastori qui était à vendre et que l'Etat a acquise par la suite). Les commissaires des deux commissions s'étaient auparavant déplacés sur le terrain, aussi bien à l'ancien emplacement qu'au nouveau. Ils avaient également pris connaissance des 7 solutions retenues par les Transports publics parmi les 21 étudiées préalablement, 7 solutions qui, rappelons-le, étaient les suivantes:

- Solution 1: à La Jonction, dépôt et ateliers pour tramways et réserve pour autobus. A La Praille, dépôt et ateliers pour autobus et trolleybus Administration.
- Solution 2: à La Jonction, dépôt pour trolleybus et atelier. A La Praille dépôt pour tramways et réserve pour autobus, atelier central et administration.
- Solution 3: solution semblable à la solution 2, mais avec accès de tramways par la route des Acacias, en lieu et place de l'avenue de La Praille.
- Solution 4: à La Jonction, dépôt pour autobus et trolleybus. Au Bachet-de-Pesay (terrain Pastori), dépôt pour tramways, réserve pour autobus atelier central et administration.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3053

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

- Solution 5: à La Jonction, couvert pour trolleybus, atelier central et administration. Sous le bois de la Bâtie, dépôt pour tramways (galerie). A La Praille, dépôt pour autobus.
- Solution 6: à la Jonction, dépôt pour autobus et trolleybus (y compris parcelle Kugler), atelier central et administration. Sous le bois de la Bâtie, dépôt pour tramways.
- Solution 7: à La Jonction, dépôt pour trolleybus et tramways (parcelle Kugler), atelier central et administration. A La Praille, dépôt pour autobus.

Au vu des avantages et inconvénients de chacune de ces solutions et compte tenu des coûts de réalisation et d'exploitation, le conseil d'administration des Transports publics genevois avait proposé aux commissaires de retenir la solution 4 à laquelle ceux-ci se sont ralliés après avoir pris en considération les inconvénients comme les avantages de cette solution — tout en s'étant inquiétés de ceux des six autres — et les avaient résumés ainsi dans leur rapport commun:

« Cette solution présente les avantages suivants:

- Réserve pour véhicules sur pneus de 134 places de 12 mètres.
- Création d'une ligne d'accès utile pour desservir le collège Madame-de-Staël, puis, par la suite, Plan-les-Ouates. A cet égard, la commune de Lancy, sur laquelle la parcelle retenue est située, souhaite que simultanément à la réalisation du dépôt, la desserte du Bachet-de-Pesay soit exécutée.
- Centralisation des divers ateliers.
- Construction facile sans perturbation de l'exploitation actuelle. Il convient de mentionner également que cet emplacement se prête particulièrement bien à l'implantation d'un parking périphérique et à la liaison avec la ligne CFF La Praille - Eaux-Vives.

Au niveau des inconvénients, il faut souligner:

- Destruction d'une parcelle arborisée. A cet effet, la commune de Lancy désire que la partie boisée bordant le chemin des Tuileries soit, dans la mesure du possible, sauvegardée.
- Frais d'exploitation un peu plus élevés que ceux d'autres solutions.
- Exploitation partiellement séparée.
- Réalisation d'une ligne plus longue pour l'accès des trolleybus. »

Le Grand Conseil ayant approuvé les conclusions des commissions, il fut alors possible d'aller de l'avant avec les études, procéder aux dernières acquisitions de terrains et entrer en pourparlers avec les locataires des diverses maisons sises sur les terrains qui seront affectés aux bâtiments futurs.

Quant à ce relogement des locataires, il est pratiquement réalisé et à l'amiable, grâce aux efforts et à l'imagination du département des travaux

3054

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

publics; les acquisitions de terrains complémentaires le sont également et des bâtiments ont d'ores et déjà été rasés avec la collaboration de troupes de la protection aérienne qui, soit dit en passant, se sont félicitées d'avoir pu procéder à un exercice de cette nature et de cette ampleur dans notre canton.

La zone actuelle dans laquelle sont projetés les bâtiments des Transports publics relève du statut de la 5^e zone A (villas).

L'étude d'aménagement de la commune de Lancy, qui vient d'être terminée, a démontré que la zone qui se trouve à proximité et au sud de la route de Saint-Julien sera insérée dans un complexe routier important qui comprendra également le nouveau dépôt des Transports publics, verra sa vocation se transformer et devra être affectée à des activités.

Afin de concrétiser les conclusions de son nouveau plan directeur, diverses modifications et rectifications de zones, comprenant notamment le dépôt des Transports publics, ont été demandées par la commune.

Un projet de modification des zones sur la commune de Lancy a donc été établi par le département des travaux publics; il est actuellement à l'enquête publique. Vous aurez donc prochainement l'occasion de vous prononcer sur le projet de loi qui concrétisera ces propositions et permettra d'adapter le régime de zone à l'affectation prévue.

2. Rappel du programme

2.1 *Les efforts de modernisation des TPG*

Lors des précédents débats touchant les Transports publics (loi sur les Transports publics, crédit d'étude pour le développement et la modernisation des Transports publics, Plan directeur des transports, notamment), le Grand Conseil a exprimé clairement sa volonté de doter les Transports publics des moyens nécessaires pour rendre leurs services efficaces et attractifs.

Ces dernières années, l'effort des Transports publics a porté notamment sur

- Le renouvellement et l'extension du parc de véhicules, comprenant en particulier l'acquisition de 51 autobus et trolleybus articulés, 22 autobus suburbains ainsi que 46 motrices articulées qui seront livrées à partir de 1986.
- La mise en exploitation du dépôt provisoire de Carl-Vogt (ancien Palais des expositions) pour loger les trolleybus articulés. L'engagement de véhicules articulés, conjugué avec les améliorations de fréquences possibles, sont des mesures indispensables pour absorber et si possible encourager l'augmentation de trafic enregistrée. Depuis 1975, ce sont 16 millions de voyageurs supplémentaires qui ont été transportés (1982 = 84,2 millions), soit un accroissement de 23% en 7 ans.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3055

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

- L'installation d'un système de gestion centralisée du trafic.
- L'étude d'un nouveau dépôt au Bachet-de-Pesay.
- L'amélioration de l'information aux passagers.
- La mise au point du Plan directeur des transports (phase III).

2.2 Evolution du parc de véhicules

Si en 1979 l'âge moyen des trolleybus en exploitation était de 16 ans, à fin 1982 il n'était plus que de 12 ans.

Du côté des autobus, on a passé de 10 ans en 1978 à 8 ans en 1982. Cette cure de rajeunissement est le fait de l'achat de

- 22 autobus « standards » pour les lignes de campagne, en 1980.
- 27 autobus articulés pour le service urbain, en 1981 et 1982.
- 24 trolleybus articulés pour les lignes n^{os} 6 et 7, en 1982 et 1983, qui représentent un investissement de 34 millions.

L'effort de renouvellement du parc de véhicules se poursuit; le programme suivant est d'ores et déjà engagé:

1984 : livraison d'un tram articulé prototype à plancher bas.

1986-1987: livraison de 45 trams articulés.

Il est envisagé également:

1985 : livraison de 25 autobus articulés.

1987 : livraison de 18 autobus « standards ».

1988 : livraison de 24 autobus et trolleybus articulés.

1989 : livraison de 31 autobus « standards ».

1991 : livraison de 25 trolleybus articulés.

Le parc total des véhicules des Transports publics passera ainsi de 298 voitures à fin 1983 à 315 à la fin de la décennie et à près de 350 vers 1995. Le besoin de places de stationnement pour ces voitures augmentera de 20% vers la fin de la décennie par rapport à 1983, et vraisemblablement de plus de 40% durant la décennie suivante.

Le tableau suivant résume l'évolution du parc de véhicules et les besoins en places de stationnement.

Relevons par ailleurs, que les véhicules modernes que l'on souhaite confortables, sûrs, rapides, vastes et favorables à l'environnement, deviennent de plus en plus sophistiqués. Cette évolution provient de plusieurs facteurs, notamment:

PARC DE VEHICULES ET PLACES DE STATIONNEMENT

Prévisions 1983 - 1990 / Evaluation sommaire 1990 - 2000

	1983			1985			1986			1987			1988			1989			1990			1995			2000			
	ABA	AB	TW	ABA	AB	TW	ABA	AB	TWA	TBA	ABA	AB	TWA	TBA	ABA	AB	TWA	TBA	ABA	AB	TWA	TBA	ABA	AB	TWA	TBA		
Parc prévu fin d'année	113	119	61	144	107	61	144	107	24	55	144	106	46	168	101	46	168	101	46	168	100	46	195	100	46	220	100	7
A la Jonction	53	100	50	53	100	50	53	100	-	50	53	100	-	93	100	-	104	100	-	150	100	-	150	100	-	150	100	-
A Carl-Vogt	60	-	-	60	-	-	60	-	-	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Au Racht	-	-	-	-	-	-	-	-	24	-	-	-	63	71	-	63	71	-	63	71	-	63	71	-	63	71	-	-
Total	113	100	50	113	100	50	113	100	24	50	113	100	63	164	100	63	175	100	63	221	100	63	221	100	63	221	100	7
Places de stationnement	6	16	11	31	7	11	31	7	-	5	31	6	.17	4	1		1											
Manque																												
Surplus																												

AB : autobus
 ABA : autobus articulés
 TW : tramways
 TBA : trolleybus articulés
 TWA : tramways articulés

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3057

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

- du désir d'alléger la tâche des conducteurs dans le trafic (boîte de vitesses automatique, électronique de commande, automatisation des portes, etc.);
- de la nécessité d'offrir les meilleures prestations possibles aux passagers: confort (sièges rembourrés, suspensions pneumatiques, chauffage et ventilation), information (affichage des lignes et des destinations, sonorisation des véhicules), régularité (régulation centralisée du trafic);
- du souci de garantir la meilleure sécurité possible (freins, ralentisseurs, sécurité des portes);
- de la nécessité d'économiser l'énergie (hacheur de courant, freinage à récupération, boîtes de vitesses automatiques à nombreux rapports).

Cette évolution influence profondément la conception des ateliers.

2.3 *Entretien et réparation des véhicules*

Un important parc de véhicules comme celui des Transports publics ne peut rester opérationnel s'il n'est pas doté des infrastructures nécessaires pour assurer l'entretien et les réparations. Celles-ci doivent être conçues dans les règles de l'art de façon à optimiser les interventions.

Si l'on tient compte du fait que les bâtiments de la Jonction datent du début du siècle et ont été conçus pour du matériel fondamentalement différent de celui utilisé actuellement et dans le futur (notamment du passage des véhicules ferroviaires aux véhicules sur pneus, de l'augmentation des capacités de transport et de puissance des moteurs, de l'automatisation généralisée), force est de constater que la conception des bâtiments de la Jonction ne convient plus. Par ailleurs, les surfaces affectées à cette fin sont insuffisantes et surtout ne permettent pas d'accueillir des véhicules de grand gabarit comme les nouveaux autobus articulés et les convois de tram de 44 m de long qui seront livrés à partir de 1986.

Les tâches d'entretien et de réparation se partagent en plusieurs degrés:

- a) tâches quotidiennes exécutées la nuit: lavage carrosserie, nettoyage intérieur, plein de carburant, contrôles et petites réparations;
- b) tâches périodiques: entretien courant (vidange, graissage, etc.);
- c) réparations simples exécutées au dépôt;
- d) réparations plus importantes nécessitant l'immobilisation en atelier.

Le parc des véhicules prévus au tableau I nécessite selon les critères usités dans la profession (Verband Öffentliche Verkehrsbetriebe (Association des transports publics, Allemagne), Union internationale des transports publics) et vérifiés dans la pratique les places de travail suivantes:

	RACHET-DE-PESAY				JUNCTION Dépôt Véh. à considérer pr le dépôt Besoins du dépôt Autobus / Trolleybus
	Atelier Véh. à considérer pr l'atelier Besoins de l'atelier central Autobus/ Trolleyb.		Dépôt Véh. à considérer pr le dépôt Besoins du dépôt Autobus/ Trolleyb.		
Totalité véhic. IFG et Totalité besoins (après 1990)	Autobus/ Trolleyb.		Trans		
Parc de référence	320	63	320	63	250
Places de type a) nécessaires	6	1	-	2	4
Places de types b) et c) nécessaires	25	4	-	5	20
Places de type d) nécessaires	20	8	20	8	-

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3059

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Il en résulte la nécessité de créer des ateliers modernes et des emplacements d'entretien aisés d'accès qui font l'objet du présent projet de construction au Bachet-de-Pesay, des emplacements d'entretien courant devant être maintenus, après modernisation, à la Jonction.

2.4 Répartition Bachet-de-Pesay - Jonction

Conformément aux recommandations formulées par M. Joss, ingénieur de Saint-Gall, expert mandaté en 1977, la répartition des activités et des véhicules devra répondre aux critères suivants:

- la majorité des véhicules sur pneus, notamment ceux qui desservent les lignes urbaines, stationneront à La Jonction, où se feront l'entretien courant et les petites interventions. De cette façon, on réduira les frais d'exploitation au minimum puisque les kilomètres à vide et les coûts pour prises et fins de service seront limités dans toute la mesure du possible;
- le nouveau dépôt abritera les tramways, ainsi que les autobus suburbains desservant principalement les lignes du sud-ouest de l'agglomération. Le complexe comprendra l'ensemble des ateliers centraux pour tous les secteurs, ainsi qu'un centre administratif.

2.5 Justification

Ce qui précède montre qu'il est nécessaire aux Transports publics de disposer d'une infrastructure de soutien (ateliers et dépôt) nettement plus importante qu'actuellement et permettant de faire face à l'importante augmentation du parc des véhicules et surtout au gabarit de ceux-ci.

S'agissant du matériel ferroviaire spécialement, il est indispensable de disposer, dès 1986, des nouvelles installations permettant de garer et d'entretenir les voitures commandées pour remplacer les véhicules vétustes de la ligne 12, les installations de La Jonction ne convenant pas à cause de leur capacité trop faible et de leurs installations inadaptées.

La mise à disposition provisoire du dépôt des véhicules sur pneus au boulevard Carl-Vogt (ancien Palais des expositions) a permis d'avancer de quelques années le remplacement de petits trolleybus et autobus par des véhicules articulés, mais elle ne permet pas aux Transports publics de prévoir de nouvelles acquisitions, les installations actuelles étant saturées.

3. Prolongement de la ligne 12

Dans un second projet de loi (PL 5519) présenté simultanément au présent projet, notre Conseil vous demande le crédit nécessaire à la réalisation de la première étape de ce prolongement.

3060

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Néanmoins, il est opportun de relever ici succinctement la motivation, les avantages et les étapes d'exécution de cet ouvrage.

Rappelons que les courses de service à vide ayant un caractère improductif et étant extrêmement coûteuses, elles doivent être réduites le plus possible. Cette condition est remplie avec le site de la Jonction en ce qui concerne les bus. Pour les tramways, l'important est que le dépôt soit proche de la ligne 12, but qui est atteint avec le site choisi au Bachet-de-Pesay.

Cette situation permettra la création d'une ligne d'accès utile pour desservir le collège Madame-de-Staël puis, par la suite, le quartier des Palettes, conformément au vœu de la commune de Lancy, sur laquelle est situé le terrain.

En outre, le prolongement de la ligne 12 favorisera la réalisation d'un centre d'échanges au Bachet-de-Pesay. Conformément au Plan directeur des transports (voir page 43, rapport de la commission de développement RCE 27-A), ce genre d'échanges comprendra :

- 1 gare routière pour les lignes Transports publics D et M;
- 1 arrêt pour cars français;
- 1 parking de dissuasion;
- 1 station souterraine CFF (liaison Cornavin - La Praille - Eaux-Vives - Chêne-Bourg).

Ce prolongement de la ligne 12 est prévu en deux étapes :

- a) Rondeau de Carouge - Bachet-de-Pesay;
- b) Bachet-de-Pesay - Les Palettes.

La commune de Plan-les-Ouates ayant renoncé à être reliée à l'agglomération urbaine par une ligne de tram, la commune de Lancy a demandé que le prolongement de la ligne 12 desserve le quartier des Palettes, ce qui est pleinement justifié par la densité de l'habitat et des activités de cette zone.

La liaison ferroviaire Rondeau de Carouge - Bachet-de-Pesay - quartier des Palettes fait partie intégrante des améliorations à porter au réseau Transports publics à l'horizon 1990. En effet, à terme, il est prévu de desservir les Palettes avec les rames de 300 places toutes les 5 minutes aux heures de pointe. Avant la terminaison des travaux autoroutiers dans le secteur, les trams rebrousseront sur une boucle provisoire au Bachet-de-Pesay.

La première étape doit être réalisée simultanément à la construction du dépôt pour permettre son exploitation et pour servir les quartiers du Bachet-de-Pesay et de La Chapelle-sur-Carouge.

La seconde étape ne pourra être entreprise qu'après la construction du raccordement à la voie centrale pour les raisons exposées dans le PL 5510 auquel nous vous prions de bien vouloir vous référer.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3061

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

4. Etudes

Ainsi que cela avait été annoncé lors de la demande de crédit d'étude, elles ont débuté par un concours. Le jury a retenu un projet caractérisé notamment par son inscription harmonieuse dans le terrain et dans le quartier. Le choix du jury, dans lequel figuraient un représentant de la commune de Lancy et un représentant du personnel des Transports publics, a été suivi. La commission de construction mise sur pied par le département des travaux publics, à laquelle a également participé un délégué du personnel aux côtés de la direction des Transports publics, s'est rapidement mise à l'ouvrage.

Lors du changement de chef du département des travaux publics, au début de 1982, son nouveau titulaire a pris connaissance du dossier et a d'emblée demandé en vue d'abaisser le coût de l'ouvrage, l'élimination d'un étage intermédiaire utilisé pour sa majeure partie comme garage couvert des véhicules privés du personnel. Il est évident que la majorité de ce personnel prend ou cesse son travail en dehors des heures de fonctionnement des transports publics. Il doit donc recourir à un moyen de transport privé et dès lors trouver un stationnement proche du dépôt et des ateliers. Mais cela ne justifie pas pour autant que ce lieu de stationnement soit couvert et par voie de conséquence plus onéreux. Or l'Etat possède de l'autre côté de la route de La Chapelle un terrain sur lequel un parc de stationnement à l'air libre est prévu d'être aménagé et cela à moindres frais.

Le président du département a souhaité d'autre part, qu'une commission d'experts se prononce sur le programme des Transports publics, tant en quantité qu'en fonctionnalité, et sur l'adéquation du projet architectural à ce programme.

Enfin, en cours d'étude, il a désiré que soit contrôlée de manière approfondie la possibilité ou non de placer des nouvelles installations des Transports publics par-dessus les voies CFF de la gare de La Praille, du côté de l'avenue Eugène-Lance. Consultée à ce sujet, la direction du 1^{er} arrondissement des CFF à Lausanne, s'est montrée très coopérative et a rapidement donné un accord de principe, avec mise à disposition gratuite de la surface nécessaire.

Ces démarches appellent dans l'ordre, les commentaires suivants:

- l'élimination du garage couvert a provoqué des réactions de la part du personnel; il en est résulté de sa part une contre-proposition revenant à 3 niveaux au lieu de 2, sous une forme d'occupation des locaux modifiée. Pour l'apprécier, il a fallu que les mandataires établissent sur cette base un projet aussi avancé que le projet déjà mis au point; ce dernier évidemment a été pratiquement stoppé pendant ce temps. Il a fallu aussi que la commission d'experts se prononce à ce sujet, ce qui a

également pris du temps. Finalement les experts n'ont pas estimé la solution du personnel plus avantageuse, au contraire.

- la commission d'experts comprenait notamment un architecte genevois extérieur au projet, un expert obligamment mis à disposition par les CFF et un expert allemand, attaché aux transports publics de Bielefeld et venant de concevoir et faire réaliser un nouveau dépôt, avec atelier, dans cette ville du centre de l'Allemagne fédérale d'une dimension comparable à la nôtre (environ 300 000 habitants).

Cette commission a travaillé en étroite collaboration avec les mandataires et la direction des Transports publics pour aboutir à un certain nombre de suggestions pratiques tout en reconnaissant par ailleurs la validité du programme et la qualité de sa « traduction » architecturale.

- le projet d'installer le dépôt par-dessus les voies de chemin de fer de la gare de La Praille avait beaucoup d'attrait et présentait des avantages certains: disponibilité immédiate du terrain, moindre gêne nouvelle compte tenu de l'existence de la gare et de son trafic, situation en fin de la ligne 12 (terminus envisagé entre l'avenue des Communes-Réunies et l'avenue Eugène-Lance) plutôt que sur son parcours, etc.

Mais, indépendamment des contraintes posées par le maintien du trafic ferroviaire CFF, avec les mesures de sécurité importantes à prévoir en fonction d'une construction particulièrement lourde, il s'est avéré que la nature médiocre du terrain rendait l'opération difficile et très onéreuse. En effet, le sondage opéré dans ce but a révélé que l'alluvion ancienne apte à recevoir les fondations se situe à une profondeur très importante, ce qui aurait nécessité un ensemble de pieux de quelque 1 m 30 à 2 m de diamètre jusqu'à 50, voire 60 m de profondeur. L'entreposage de plus de 100 véhicules (y compris ceux en révision ou réparation) pesant de 16 à 27 tonnes n'est pas une petite affaire et requiert une structure de grande dimension.

Une pré-estimation du coût a dès lors fait ressortir une dépense supplémentaire d'une quinzaine de millions de F même en revalorisant le terrain de l'ancienne propriété Pastori pour y édifier par exemple du logement. Un tel supplément n'étant pas compensé par les avantages de la situation géographique, cette idée a dû être abandonnée.

Ces différentes démarches ont eu leur incidence sur l'avancement des études. Celles-ci portent en outre sur un projet inhabituel et complexe que les propriétaires des bureaux mandatés ont estimé devoir suivre personnellement. Dès lors, même l'engagement, envisagé, de personnel temporaire n'aurait pas permis d'aller plus vite en besogne. Et au-delà des problèmes de la mise en place du programme et des solutions techniques, l'établissement du devis estimatif presque sans points de comparaison a exigé un travail ardu et long.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3063

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Tout cela explique le temps écoulé du jour du vote du crédit d'étude à la présentation de la demande de crédit de construction.

Rappelons qu'entre-temps, le président du département des travaux publics a donné à la commission des travaux, le 9 novembre 1982, l'information sur l'avancement des études promise lors du vote du crédit d'étude. Quant à la commission des Transports publics du Grand Conseil, elle a eu connaissance de ces études le 27 janvier 1983.

5. Projet définitif

5.1 Conception générale

Ce projet résulte du remaniement du projet « 45° », sorti premier au concours, dans le sens des remarques exprimées par le jury ainsi que des recommandations et conseils formulés par les experts qui ont examiné au cours de l'année 1982 le programme et l'avant-projet.

Il est conforme au programme définitif approuvé par tous les intéressés et répond bien aux exigences posées par la direction des Transports publics et aux vœux exprimés par la maîtrise et le personnel.

Par la suppression du niveau intermédiaire, le projet du concours se trouve simplifié, amélioré dans son fonctionnement et des économies non négligeables ont pu être réalisées.

Les éléments essentiels du programme (dépôt et ateliers) sont répartis sur deux niveaux principaux surmontés du bâtiment administratif qui domine l'extrémité ouest du vaste complexe.

De ce parti extrêmement simple et clair permettant à la fois de faire coïncider l'organisation fonctionnelle avec une volumétrie équilibrée, d'attribuer aux trois éléments une expression et un traitement architectural adéquats et de faciliter ainsi la lecture du bâtiment et de son organisation, résulte un ensemble dont les différents éléments répondent parfaitement et de manière différenciée aux multiples exigences en matière d'apport de lumière naturelle, d'isolation phonique et de confort en général.

5.2 Stationnement et entretien

Sont groupés au niveau 390.60 toutes les surfaces destinées au stationnement des véhicules routiers, ferroviaires et de service, les installations nécessaires à leur entretien journalier et périodique ainsi que les vestiaires du personnel roulant.

Conçue de manière à fonctionner entièrement à sens unique, la disposition permet d'assurer l'entretien journalier des véhicules soit à leur entrée, donc avant le stationnement, soit suivant la méthode pratiquée dans les pays nor-

3064 SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

diques où l'on procède aux travaux d'entretien de véhicules stationnés provisoirement. Ces deux organisations pourront être combinées selon les besoins.

En bref, on trouvera à ce niveau la place pour 63 véhicules ferroviaires (31 convois et demi), 75 autobus articulés (ou 94 autobus standards), 3 machines à laver les carrosseries des trams et autobus, 10 places d'entretien périodique et de réparation (6 autobus, 4 trams), le banc d'essai des freins, notamment.

5.3 Ateliers de réparation

Accessibles depuis le dépôt sans perturber ni le trafic de la ligne 12 prolongée ni celui de la route de la Chapelle, tous les ateliers de réparation se trouvent groupés au niveau 398.47 et couvrent une surface d'environ 12 670 m² auxquels viennent s'ajouter le chantier de la voie (1 720 m²), le magasin des pièces de rechange, des vestiaires et quelques locaux à disposition du personnel (3 060 m²).

L'organisation choisie prévoyant la distribution des véhicules à réparer en couronne autour des ateliers centraux permet de réaliser un système de circulation extrêmement simple et clair aussi bien pour les personnes que pour les véhicules qui circulent aussi à ce niveau, toujours à sens unique.

Le groupement de tous les ateliers communs aux différents véhicules assure la souplesse et la polyvalence souhaitée notamment en vue de futures évolutions toujours possibles.

Un large apport de lumière naturelle par « minisheds » parfaitement orientés pour les ateliers centraux et d'importants jours verticaux pour les zones qui se trouvent en façade permet de réaliser des conditions de travail agréables et conformes aux exigences de nos jours, contribuant à éviter des accidents dans la mesure du possible. De surcroît, on peut en espérer des économies d'énergie.

5.4 Administration

Le bâtiment administratif comporte des bureaux ainsi qu'un restaurant avec ses locaux annexes dimensionnés et conçus de manière à pouvoir servir 200 repas (environ 3 000 m²).

Le bâtiment administratif accueille en plus des services destinés à appuyer les activités du dépôt et des ateliers l'ensemble des services s'occupant de l'exploitation du réseau et de la gestion des Transports publics.

L'organisation du bâtiment administratif en H articulé sur les deux groupes de liaisons verticales permet d'éviter des longs couloirs et facilite les liaisons indispensables non seulement entre les différents services administratifs mais aussi avec les ateliers et le dépôt.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3065

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Dominant l'angle entre la route de Saint-Julien et la route de La Chapelle le bâtiment administratif signale la présence d'un important ouvrage qui lui-même ne modifie que discrètement la topographie du site.

5.5 *Sous-sols*

Les locaux abritant l'équipement nécessaire au bon fonctionnement du bâtiment se trouvent au sous-sol au niveau 385.00, soit:

- une centrale thermique comprenant aussi le groupe électrogène de secours;
- la centrale de production d'air comprimé;
- les installations assurant le renouvellement d'air et l'évacuation des gaz d'échappement;
- les citernes nécessaires au stockage du carburant et du trois quart de la consommation annuelle d'huile de chauffage;
- les centrales électriques;
- les installations permettant le traitement des eaux.

Sont également situés au sous-sol les ouvrages demandés par la protection civile, à savoir:

- un poste d'attente de l'organisme de protection de l'entreprise;
- les abris pour le personnel des Transports publics.

Si votre conseil approuve le projet de loi n° 5520, un abri pour la police trouvera également place à ce niveau.

5.6 *Aménagements extérieurs, plantations*

Nous avons rappelé sous 1 ci-dessus le désir de la commune de Lancy de sauvegarder dans toute la mesure du possible la partie boisée bordant le chemin des Tuileries. Ce souci rejoint celui de l'Etat et de ses mandataires.

Dès lors, une première décision a été prise pour diminuer l'emprise des constructions sur cette partie du terrain: les locaux de l'administration ont été déplacés du côté de la route de La Chapelle. Cet allègement important des emprises n'a cependant pas pu conduire au maintien total des arbres en raison de la boucle extérieure de circulation des trams indispensable à cet endroit. Elle a en effet pour fonction d'assurer les liaisons internes et de permettre de ressortir du dépôt directement en direction des Palettes.

Les travaux de construction de cette boucle en particulier et du dépôt en général n'iront pas sans porter atteinte à la partie boisée considérée. Ne serait-ce

3066

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

que par le changement certain du régime hydraulique actuel alimentant les racines, la survie de ces arbres risque fort d'être difficile sinon impossible avec le temps. Les travaux auront également des conséquences défavorables malgré toutes les précautions prises.

Dans ces circonstances, une étude particulière a été faite sur le réaménagement de ce secteur, réaménagement qui comprend le remodelage du terrain en fonction des nouvelles constructions et installations.

Une replantation faite dans une conception d'ensemble donnera un résultat plus probant que le maintien difficile et vraisemblablement peu durable des arbres existants. Sans vouloir minimiser l'importance de ces derniers, force est de relever que pour la plupart d'entre eux leur qualité tient uniquement au fait qu'ils sont présents.

Enfin, de manière à protéger au mieux les habitants des maisons situées au-delà des dépôts et ateliers, dans la partie supérieure du terrain, le mur de soutènement de la route sera construit plus haut que le niveau du terrain naturel si les propriétaires le désirent.

Telles sont les dispositions prises pour remédier au mieux à l'atteinte que ne peut manquer d'apporter dans cette région restée à ce jour relativement verdoyante et boisée, l'implantation d'installations aussi importantes mais sur lesquelles le Grand Conseil a porté son choix en toute connaissance de cause. Rappelons que les terrains disponibles ont en moyenne 240 m \times 140 m et que les constructions et voies d'accès ont grosso modo les mêmes dimensions sans la boucle de circulation des trams qui s'inscrit dans un des angles du terrain et dont le diamètre est de quelque 40 m.

5.7 *Données techniques*

La structure porteuse consiste en une trame de piliers de 11 m 84 \times 11 m 84 devant supporter une importante concentration de charge. Ces piliers seront soit doublés en béton, soit en acier plein selon les charges à supporter. Au sous-sol l'ensemble de la structure (radier - mur - dalle) formera des caissons en béton armé reposant sur les pieux forés.

Le plancher du rez-de-chaussée, ailleurs que sur les sous-sols, consistera en dalles croisées pleines, coulées sur le sol et s'appuyant sur des sommiers répartissant les charges sur les pieux forés. A l'étage supérieur la dalle sera constituée de caissons préfabriqués.

Le niveau des ateliers sera entièrement réalisé en charpente métallique, les cages d'ascenseurs et les murs de contreventements exceptés.

Aux installations sanitaires classiques viendront s'adjoindre des installations spéciales pour l'adoucissement de l'eau, celle des eaux d'Arve étant relativement dure, et surtout pour le traitement des eaux résiduaires industrielles.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3067

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Des réseaux multiples, comportant une cinquantaine de pompes pneumatiques ou autres, distribueront les huiles, les graisses, l'antigel, les carburants. Deux citernes de 5 500 l recevront les huiles usagées qui seront ensuite évacuées par pompage dans un camion-citerne pour être incinérées.

Une centrale d'air comprimé et un réseau de distribution alimenteront séparément le secteur des entretiens périodiques, le dépôt et les ateliers.

Dans le domaine de l'éclairage, l'étude a été basée sur les recommandations de l'Union suisse pour la lumière et elle tient compte également des mesures effectuées dans les locaux actuels et des remarques des utilisateurs. Un éclairage de secours instantané assurera le balisage des voies d'évacuation et un groupe de secours alimentera les installations vitales en cas de panne du réseau des Services industriels.

Quant au chauffage, il aura trois sources. Des capteurs solaires pour la production d'eau chaude sanitaire ou, au moins, pour le préchauffage de cette eau selon les circonstances et deux centrales thermiques. Une pour le chauffage proprement dit des locaux et la production d'eau chaude sanitaire, et l'autre pour les besoins industriels de chaleur.

L'énergie principale est le gaz naturel. Comme il s'agit d'une installation du type mixte, quatre citernes à mazout d'une contenance brute de 175 000 litres chacune sont incluses.

La chaufferie principale comprend quatre chaudières d'une puissance globale de 5 500 kW équipées de brûleurs bicom bustibles gaz-mazout.

Le circuit primaire fonctionne à une température de départ de 105° et alimente les différentes sous-stations de même que les bouilleurs pour la production d'eau chaude sanitaire.

La centrale thermique industrielle comprend deux chaudières de 1 450 kW chacune et sert à alimenter les machines de lavage des pièces mécaniques, les cabines « nettoyage à sec » et « nettoyage humide », les cabines « préparation peinture » et « cabines de peinture », les machines de lavage châssis et pneus.

En période estivale, elle sert également à la production d'eau chaude sanitaire. Une liaison avec la sous-station de chauffage assure une plus grande sécurité d'exploitation. La température du secteur primaire est de 120-100° C et celle du secteur secondaire de 100-85° C.

Des mesures seront prises pour l'économie d'énergie, outre les capteurs solaires, par la récupération de chaleur sur le groupe électrogène de secours et sur les extracteurs d'air vicié, ainsi que par une calculation de la puissance thermique sur une température extérieure de -5 degrés centigrade au lieu de -9 degrés. La gestion et la surveillance des installations de chauffage et de ventilation sera centralisée; cela permettra non seulement leur conduite à distance, mais surtout l'optimisation de leur fonctionnement.

3068 SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)
Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Quant aux installations de ventilation, elles sont diversifiées en fonction des différents locaux à ventiler. C'est ainsi qu'au rez-de-chaussée inférieur l'entretien périodique et l'emplacement de stationnement des véhicules ont des débits d'air déterminés en fonction des prescriptions cantonales sur la valeur admissible d'oxyde de carbone; un système automatique de détection augmente le renouvellement d'air pendant les heures de pointe. Ne seront climatisés que certains locaux à fort dégagement de chaleur, tels que la régulation centralisée du trafic et son local synoptique, la comptabilité et ses machines électroniques, la centrale téléphonique, etc.

5.8 *Accès et mouvements des véhicules*

Tous les accès ont été étudiés en étroite collaboration avec l'ingénieur de la circulation. Ils sont conçus de manière à s'intégrer harmonieusement dans les flots de circulation de la route de Saint-Julien.

L'accès des véhicules ferroviaires a lieu depuis la prolongation de la ligne 12, qui passe en bordure du dépôt sur le côté sud-est de la route de Saint-Julien. Les embranchements nécessaires permettent d'entrer au dépôt et d'en sortir en direction et en provenance de Carouge ou du Bachet-de-Pesay. Le trafic sera réglé de façon que les convois circulant sur la ligne 12 ne soient pas gênés.

Les mouvements des véhicules sur pneus ont lieu de façon semblable à ceux des véhicules ferroviaires. Cependant, pour l'accès aux ateliers, ils pénètrent et ressortent par la route de La Chapelle s'ils viennent ou s'ils vont à l'extérieur ou à la Jonction. En provenance du dépôt (étage inférieur), ils suivent la voie de transfert des véhicules ferroviaires.

Une régulation du trafic sera introduite au carrefour route de Saint-Julien/chemin des Tuileries; celle du débouché de la voie centrale sera revue.

6. Travaux et délais d'exécution

Les données du projet, d'une part, la nature du terrain, d'autre part, ont pour conséquence un déroulement du chantier caractérisé autant par l'importance des travaux préparatoires que par les quantités mises en œuvre.

En particulier, les premiers éléments constitutifs de l'ouvrage même seront précédés par la construction des parois moulées et des pieux de fondation des piliers, ainsi que par les travaux d'excavation. L'importance de la construction peut être soulignée par l'indication de la surface du radier et de la dalle sur le niveau de stationnement: largeur environ 120 m, longueur environ 220 m. Ces parties d'ouvrage seront exécutées avec des moyens traditionnels (engins de terrassement, matériel de bétonnage, etc.) qui devront être largement dimensionnées. Le niveau des ateliers sera en charpente métallique, avec murs en béton et maçonnerie.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3069

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Le programme des travaux peut être envisagé de la manière suivante:

- Ouverture du chantier : printemps 1984.
- Travaux préparatoires : printemps 1984 - printemps 1985.
- Gros œuvre sous-sol et dépôt: automne 1984 - printemps 1986.
- Gros œuvre atelier : printemps 1986 - automne 1987.
- Equipement sous-sol et dépôt: printemps 1986 - printemps 1987.
- Equipement atelier : printemps 1987 - automne 1988.
- Bâtiment administratif : automne 1987 - automne 1989.

Par conséquent, une partie du dépôt pourrait être disponible dès l'automne 1986, au moment de la livraison des nouveaux véhicules.

7. Coût

Le montant de l'opération est important. C'est un des plus élevés de ces dernières décennies pour un seul ouvrage. Il est évidemment à la mesure d'un instrument au service de l'ensemble de la population. A l'égal de l'hôpital cantonal par exemple, les Transports publics genevois sont susceptibles d'être utilisés — et ils le sont — par toutes les couches de la population et à toute heure de la journée. Leur réseau s'étend dans tout le canton.

Nous avons signalé au cours des chapitres précédents quelques ordres de grandeur. Il n'est pas inutile d'en rappeler quelques-uns ici pour mieux situer l'ampleur de l'ouvrage à réaliser. Les surfaces brutes nécessaires pour répondre au programme sont de:

4 800 m ²		de planchers pour l'administration;
19 500 m ²	—	le stationnement des véhicules;
5 400 m ²	—	le secteur des entretiens périodiques et journaliers;
15 700 m ²	—	les ateliers;
8 100 m ²	—	divers (sous-sols, abris, etc.).
<u>53 500 m²</u>		

Ce total peut être comparé aux 30 000 m³ du Jardin anglais ou du parc des Crochettes, par exemple, pour donner une idée de l'ampleur de l'ouvrage, dont la seule surface au sol dépasse déjà 25 000 m². Un autre point de comparaison serait le cube total du volume construit, sans l'abri de la police, qui est d'environ 420 000 m³; il correspond à plus de 4 fois le volume du collège voisin, de Madame-de-Staël, ou du collège de Saussure à Lancy, ou encore à la dimension des 4 étapes du centre médical universitaire y compris le garage Lombard.

Comparaison n'est pas forcément raison, surtout pour les coûts de construction d'ouvrage très divers et très différemment équipés. On constate toutefois

3070

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

que, sans les terrains, 4 fois les 34 millions de F du collège de Saussure font 136 millions de F et que l'ensemble des 4 étapes du centre médical universitaire avec le garage Lombard représenteront finalement 270 à 280 millions de F. Avec 171 243 000 F d'investissement total, le nouvel ensemble des Transports publics genevois, plus compliqué qu'un collège mais moins complexe qu'un centre médical universitaire, se trouve en bonne position.

Cela est confirmé, toujours avec les réserves d'usage sur la comparaison des prix au m³, par son prix de 262,60 F le m³ pour les bâtiments.

Ce prix peut paraître étonnant dans les deux sens. Il peut être considéré comme très bas, mais il faut tenir compte des grands volumes construits qui abaissent forcément le prix unitaire. Inversement, il ne s'agit pas d'un simple volume de dépôt, auquel cas le prix unitaire devrait être encore plus faible, mais pour la majeure partie de locaux d'entretien du matériel, d'ateliers, ou de locaux administratifs dont le coût unitaire au mètre cube est évidemment plus élevé que celui d'un dépôt.

La dépense est composée des éléments suivants:

	F
0. Terrain (pour mémoire, droit de superficie)	pour mémoire
1. Travaux préparatoires	20 467 000
2. Bâtiments	110 815 000
3. Equipement d'exploitation	23 139 000
4. Aménagements extérieurs	4 693 000
5. Frais secondaires	3 167 000
6. Ameublement	8 518 000
7. Fonds de décoration.	554 000
	<u>171 353 000</u>
	F
dont à déduire: crédit d'étude	3 050 000
subvention abris.	550 000
	<u>3 600 000</u>
Montant nécessaire pour réaliser	<u>167 753 000</u>

Ce total est supérieur à l'estimation première faite en 1978 pour la demande de crédit d'étude, estimation qui ascendait à 108 millions de F sans la liaison ferroviaire ni le terrain. Mais il ne faut pas négliger la hausse du coût de la construction, de 103,1 à 130,1 pour l'indice zurichois d'avril 1978 à avril 1983; à elle seule cette hausse de 26,18% fait passer l'estimation de 108 à plus de 130 millions de francs.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3071

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

La différence de 41 millions s'explique par la mise au point du projet. La transposition détaillée du programme en architecture, en installations et en technique d'exploitation, comme toujours, fait ressortir un certain nombre d'éléments dont l'appréciation relativement précise n'était pas possible au stade de l'estimation. En outre, le sous-sol du terrain destiné à recevoir cet ouvrage s'est avéré être d'une moins bonne qualité que l'on croyait et cela entraîne également des frais de construction supplémentaires.

Enfin, un dernier élément renchérissant le coût de l'ouvrage réside dans l'exiguïté de notre canton et la difficulté, pour ne pas dire la quasi-impossibilité, de réserver pour de telles installations une surface sur un seul niveau; il aurait fallu pour cela au moins 60 000 m² d'un seul tenant (2 fois le Jardin anglais !). A l'économie de terrain correspond une dépense supplémentaire pour une construction sur plusieurs niveaux, construction qui dans le cas particulier est onéreuse, puisqu'il faut supporter des charges importantes.

En ce qui concerne les coûts d'exploitation, il est malaisé de les déterminer avec précision pour une construction future différant totalement des bâtiments vétustes de La Jonction.

Toutefois, nous nous sommes efforcés, sur la base de renseignements donnés par les architectes et ingénieurs mandatés ainsi que par les Transports publics, de prévoir au mieux les frais d'exploitation supplémentaires par rapport au budget actuel consécutifs à cette nouvelle construction.

Cette évaluation ne comprend pas les coûts dus aux améliorations de service telles que découlant du Plan directeur des transports (ou améliorations des prestations sur les lignes).

Les frais d'exploitation supplémentaires peuvent être partagés en trois groupes:

- a) frais d'exploitation du nouveau complexe, qui comprennent ceux qui sont dépendants de la nouvelle construction quelle que soit sa localisation;
- b) frais de décentralisation, qui sont ceux liés à l'éloignement du centre-ville et à la dispersion des activités des Transports publics;
- c) frais financiers, notamment intérêts et amortissements.

Il a donc été estimé un supplément de dépenses annuelles par rapport à celles de 1982 de:

- a) 2 150 000 F pour le fonctionnement du nouveau complexe comprenant notamment:

3072 SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

	F
— frais de personnel *	560 000
— entretien	356 000
— énergie	1 010 000
— surveillance et assurances	182 000

- b) 650 000 F (dont 630 000 F de frais de personnel *) pour la décentralisation des activités;
- c) 13 165 000 F pour les frais financiers comprenant notamment intérêts comptés à 5% et amortissements comptés à 1,5% pour les bâtiments et à 5% pour les équipements.

Quant au financement de l'opération, le projet de loi soumis à votre approbation n'a pas la forme habituelle d'une demande de crédit de construction. En effet, ce financement donnera lieu à des emprunts spécifiques et des contacts exploratoires ont été pris auprès des caisses de prévoyance du personnel CIA-CP-CEH.

Les travaux s'étendant sur plusieurs années et les effets de hausse du coût de la construction, d'une part, et de la concurrence, d'autre part, ne pouvant être estimés, le projet de loi autorise notre conseil à augmenter lesdits emprunts si l'évolution économique occasionne une dépense plus élevée que prévue; cette clause est l'équivalent de l'article 5, alinéa 5 de la loi générale sur le financement des travaux d'utilité publique, du 11 janvier 1964.

Nous vous rappelons aussi que pour permettre l'exécution des travaux d'utilité publique, notre Conseil est autorisé par l'article 6, alinéa 2 de la même loi à émettre des emprunts avec l'approbation préalable du Grand Conseil.

8. Conclusion

Un effort exceptionnel est demandé par une importante partie de la population de notre canton en faveur des transports en commun et tout particulièrement des Transports publics genevois. Un premier pas est d'ores et déjà franchi par l'acquisition de nouveaux véhicules routiers articulés de grande capacité dont la mise en service progressive a déjà donné d'heureux résultats. Un second pas a été la commande de nouveaux convois ferroviaires dont les premiers exemplaires seront livrés dès 1986.

* Ces frais pour a et b cumulés, ne représentent même pas 6% des dépenses actuelles, ce qui est très modeste eu égard au doublement partiel des installations (Jonction + Bachet-de-Pesay).

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3073

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

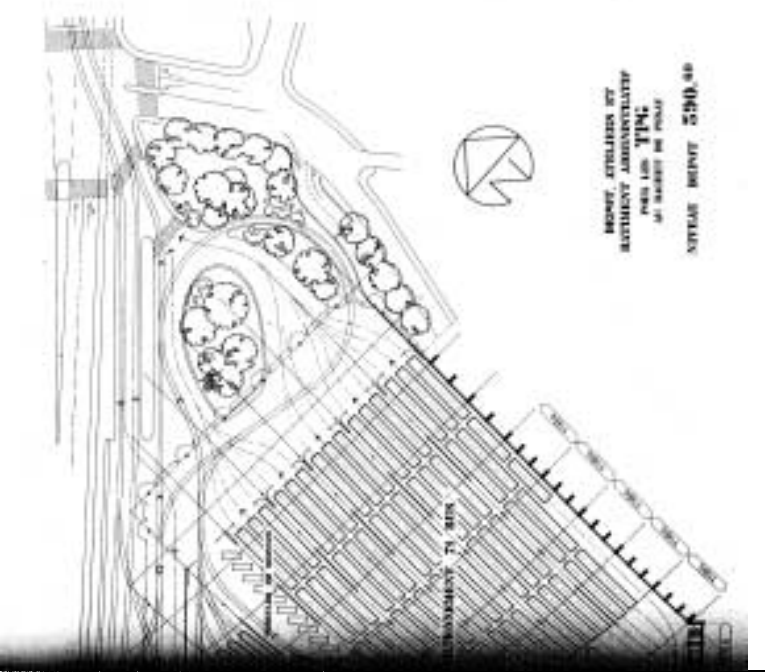
Cette modernisation et cet accroissement du parc des véhicules a pour conséquence la nécessité d'accueillir ces engins, ce qui n'est plus possible à La Jonction. Et il faut non seulement les abriter, mais également pouvoir en assurer l'entretien journalier, l'entretien périodique, la révision et la réparation.

Le troisième pas à franchir est donc celui de réaliser les ateliers, le dépôt et le bâtiment administratif sur le nouvel emplacement choisi au Bachet-de-Pesay.

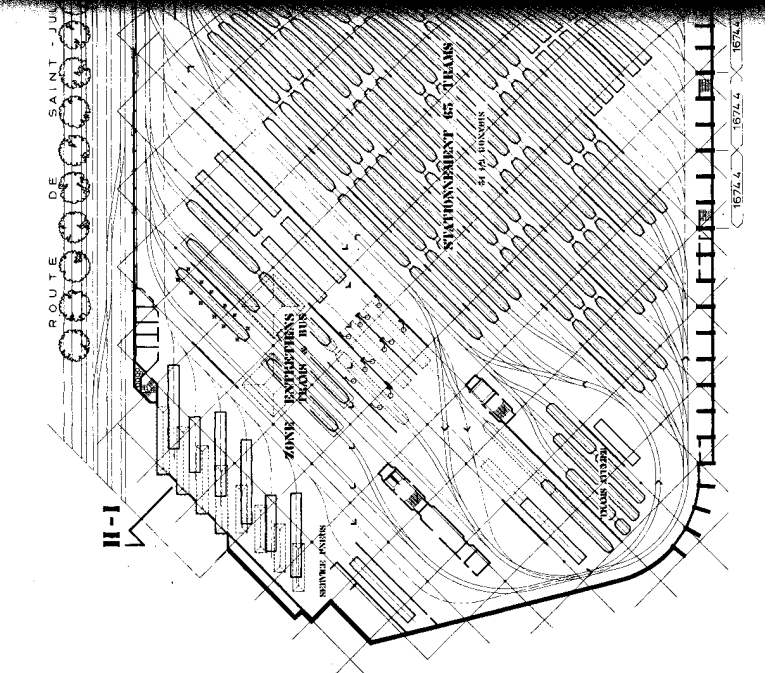
Nous l'avons vu ci-dessus, c'est une opération importante; mais c'est aussi une opération exceptionnelle, un tel ensemble n'étant à édifier qu'une à deux fois par siècle.

Il faut relever qu'un grand souci d'adéquation du projet aux buts poursuivis a constamment animé tous ceux qui ont participé à sa mise au point; nous sommes donc fondés à considérer qu'il s'agit d'une solution satisfaisante, compte tenu de la recherche d'un terrain rationnellement placé, des possibilités d'extension du réseau ferroviaire actuel des Transports publics genevois et de l'exiguïté de notre territoire cantonal.

Nous vous recommandons dès lors, Mesdames et Messieurs les députés, d'approuver cette réalisation indispensable à l'équipement de notre canton en votant le présent projet de loi.

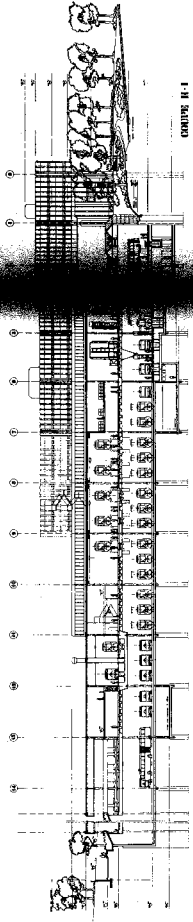


MONTY STUBBINS ET
 ASSOCIÉS ARCHITECTES
 1005 RUE 114
 MONTRÉAL QUÉBEC
 H3G 1K4
 DÉTAILS DÉPOSÉS LE 15/04/88

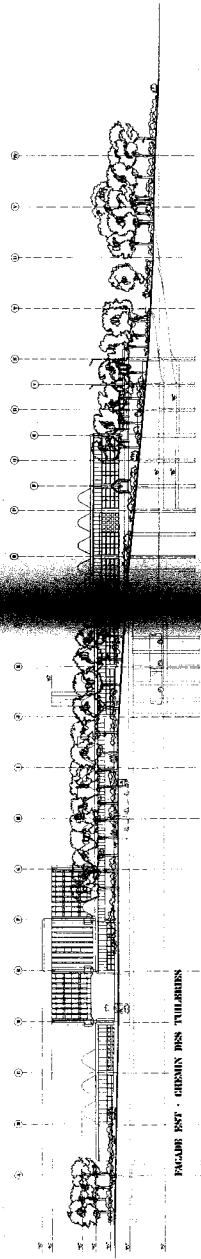


1672.4 X 1674.4

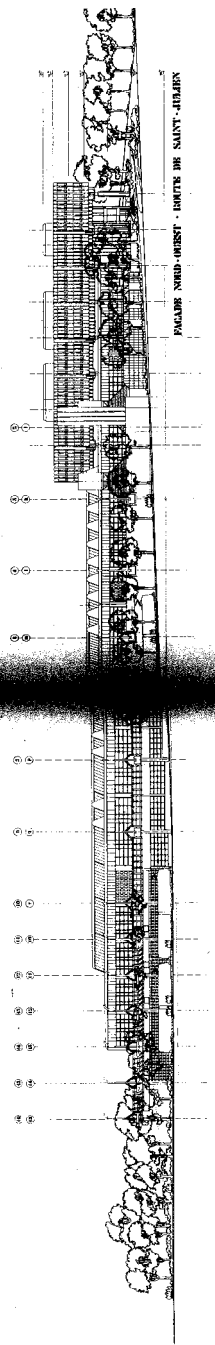
DEMT. ATELIERS ET
 BATIMENT ADMINISTRATIF
 POUR LES TPG
 AU BACHET DE PISAY
 FACADES ET GROUPE



GROUPE R-1



FACADE EST - CHEMIN DES TUILERIES



FACADE NORD-OUEST - ROUTE DE SAINT-JEAREN

3080

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

b) Projet de loi concernant:

- a) l'exécution des travaux d'aménagement de la route de Saint-Julien (RC 3);
- b) la modification des arrêts de trams de la ligne 12 sur la route cantonale n° 2 (RC 2);
- c) nouvelle liaison trolleybus entre le dépôt de la Jonction et celui de Bachet-de-Pesay. (Proposition du Conseil d'Etat.) (PL 5519)

LE GRAND CONSEIL

Décrète ce qui suit:

Article 1

Le Conseil d'Etat est chargé d'exécuter pour les besoins des Transports publics genevois les travaux:

- a) d'aménagement de la route de Saint-Julien (RC 3) sur le tronçon compris entre le Rondeau de Carouge et le Bachet-de-Pesay;
- b) de modification des arrêts de trams de la ligne 12 sur la route cantonale n° 2, soit les arrêts suivants:

- 1° chemin de l'Ermitage,
- 2° chemin de Grange-Falquet,
- 3° chemin du Vallon,
- 4° place des Trois-Martyrs,
- 5° rue François-Jacquier,
- 6° avenue Tronchet,

selon les plans n° 3-510 et n° 2-508, datés de juillet 1983, établis par le département des travaux publics.

Art. 2

L'ensemble des travaux prévus à l'article 1 sus-visé est déclaré d'utilité publique.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3081

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Art. 3

Pour permettre le financement des travaux prévus à l'article 1, le Conseil d'Etat est autorisé à emprunter les crédits nécessaires à ces réalisations et cela jusqu'à concurrence de 14 500 000 F.

Art. 4

Si le coût de ces réalisations dépasse, en raison du renchérissement, la somme de 14 500 000 F prévue à l'article 3, le Conseil d'Etat est autorisé à augmenter cette somme pour la part correspondante.

Art. 5

¹ Les charges financières (intérêts et amortissements) correspondant aux travaux nécessaires pour les besoins des Transports publics genevois sont à la charge de ces derniers.

² Les autres investissements sont soumis aux dispositions de la loi générale sur le financement des travaux d'utilité publique, du 11 janvier 1964.

Art. 6

Un exemplaire des plans sus-visés certifiés conformes par le président du Grand Conseil, est déposé aux archives d'Etat.

EXPOSÉ DES MOTIFS**1. Préambule**

La construction du dépôt et des ateliers des Transports publics genevois (ci-après transports publics) au Bachet-de-Pesay, pour lequel un projet de loi séparé est soumis à votre diligente attention, nécessite notamment le prolongement de la ligne 12; dans une première étape sur le tronçon entre le Rondeau de Carouge et le Bachet-de-Pesay.

Par ailleurs, la mise en service de convois articulés (longueur 43,80 m) dès 1986, implique la modification des arrêts de trams, en particulier ceux situés sur la route de Chêne, rue de Chêne-Bougeries et la rue de Genève (RC 2), situés sur le domaine public cantonal. Les frais d'adaptation sur le territoire des villes de Genève et de Carouge seront pris en charge par ces communes. Il faut d'emblée noter que cette nouvelle longueur des refuges engendre une

3082

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

reprise globale du carrefour route de Chêne - chemin de Grange-Canal. Ce dernier fera l'objet d'une demande de crédit ultérieure conjointement avec la Ville de Genève, l'étude de circulation n'étant, en l'état, pas assez avancée.

Outre cela, un tronçon de la rue de Genève à Chêne-Bourg, plus précisément aux abords de la place Louis-Favre, fait actuellement l'objet d'une procédure d'adoption de plan d'aménagement prévoyant un élargissement de cette artère et par voie de conséquence l'arrêt de la place Louis-Favre sera compris dans cet aménagement. Enfin, les arrêts route du Vallon et place des Trois-Martyrs seront regroupés à terme.

2. Description du projet

2.1 Généralités

L'aménagement de la route de Saint-Julien s'étend de la place du Rondeau de Carouge au carrefour du Bachet-de-Pesay, sur une longueur d'environ 1 km. Compte tenu de la proximité des bâtiments et des arbres existants, le gabarit et le nombre de voies ont été adaptés, ce qui n'a hélas pas permis de réserver un site propre sur la totalité de la longueur, comme initialement souhaité. Il n'en résulte pas d'inconvénient majeur, vu le site prévu pour les voies de tram en fonction de l'écoulement du trafic routier.

Les pistes pour deux-roues existantes seront maintenues, voire complétées entre le chemin des Tuileries et l'entrée du tunnel de Carouge, côté Salève.

En prévision de la réalisation de l'évitement autoroutier de Plan-les-Ouates et des modifications que cela suppose au niveau des bassins versants, il s'avère indispensable de doubler le collecteur ovoïde 80/120 préexistant de la route de Saint-Julien par une canalisation d'eaux pluviales d'un diamètre de 150 cm sur le tronçon compris entre la Drize et le Bachet-de-Pesay. Une clé de répartition des coûts de cet équipement sera établie en fonction des divers bassins versants.

Par ailleurs, en coordination avec les travaux routiers, la Ville de Carouge doit également implanter un collecteur d'eaux pluviales sur une longueur de 200 m depuis, grosso modo, l'entrée du tunnel de Carouge jusqu'à la Drize. S'agissant d'un élément du réseau secondaire, il est prévu la participation habituelle de l'Etat de Genève.

La boucle de rebroussement de la ligne du tram 12, du Bachet-de-Pesay localisée d'une manière favorable par rapport au réseau routier constitue un endroit optimum pour la création d'un parking de dissuasion d'environ 255 places. En outre, à la demande de la direction des transports publics, un parking de 155 places a également été prévu au profit de son personnel.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3083

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Il est à relever enfin qu'en application du plan directeur des transports, les têtes de lignes D et M, actuellement situées au Rondeau de Carouge seront transférées au Bachet-de-Pesay. Une aire de stationnement ad hoc avec un abri y seront implantés.

La mixité du trafic découlant de la présence du tram sur la route de Saint-Julien ainsi que l'injection privilégiée des autobus des transports publics dans les carrefours nécessitent l'adaptation de ceux du Rondeau de Carouge, des accès au collège de Staël et celui du Bachet-de-Pesay ainsi que des modifications des feux et programmes de signalisation lumineuse.

2.2 Aménagement de surface, finition

Le revêtement des sites propres du tram se distingue des chaussées adjacentes. La partie comprise entre le Rondeau de Carouge et le chemin du Faubourg-de-Cruiseilles est prévue en pavés béton permettant ainsi de différencier le site propre des transports publics de la circulation individuelle et de permettre aux bus de la ligne H de tourner dans le chemin du Faubourg-de-Cruiseilles via la rue Baylon et le chemin de la Marbrerie. Le secteur compris entre le chemin du Faubourg-de-Cruiseilles et le nouveau dépôt des transports publics sera traité avec des pavés gazon, excepté dans la zone des carrefours. Enfin, l'aire de la boucle de rebroussement est prévue en enrobés bitumineux, exceptés les arrêts de bus qui seront traités en pavés béton.

2.3 Modifications des arrêts

Les modifications apportées aux arrêts de trams consistent pour l'essentiel à les allonger pour permettre l'accueil des nouveaux convois articulés. C'est aussi l'occasion d'en améliorer l'accessibilité et la sécurité pour les usagers; ainsi les cheminements et passages protégés pour piétons, les emplacements des abris, distributeurs et composteurs de billets, feront-ils l'objet d'aménagements appropriés.

2.4 Raccordement des trolleybus entre le dépôt de la Jonction et le Bachet-de-Pesay

Le dépôt des transports publics sis à l'avenue de la Jonction restera en service pour les autobus et les trolleybus. Le tiers de ceux-ci sont encore entièrement tributaires d'une ligne de contact pour leurs déplacements, en conséquence il est nécessaire de construire une telle liaison entre le dépôt de la Jonction et le Bachet-de-Pesay.

3084

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

3. Devis estimatif

A. Route de Saint-Julien, tronçon place du Rondeau - Bachet-de-Pesay	F
1. Infrastructures et superstructures routières (chaussée, trottoirs, pistes, etc.)	4 500 000
2. Voies transports publics et boucle de rebroussement du Bachet-de-Pesay	3 500 000
3. Eclairage public et signalisation lumineuse	1 300 000
4. Acquisitions de terrains	1 100 000
Total A.:	10 400 000
B. Parking public de dissuasion au Bachet-de-Pesay	800 000
C. Parking à l'usage du personnel des transports publics	500 000
D. Modification des arrêts de trams de la ligne 12 sur la route cantonale n° 2	500 000
E. Raccordement de la ligne des trolleybus entre le dépôt de la Jonction et le Bachet-de-Pesay	1 000 000
Total:	13 200 000
Imprévus et divers, environ 10%	1 300 000
Total général:	14 500 000

4. Planification des travaux

L'échelonnement de ces travaux est prévu sur quatre années et les montants nécessaires estimés sont les suivants:

	F
1984	5 000 000
1985	5 000 000
1986	3 500 000
1987	1 000 000

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3085

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Il est évident que les travaux dont le financement est prévu par le présent projet de loi constituent pour l'essentiel des investissements relatifs à l'adaptation du réseau des Transports publics et qui devraient donc être portés dans le budget de cette compagnie. L'ampleur de ces investissements est tel, que le budget des Transports publics serait grevé d'une manière excessive, de sorte que le Conseil d'Etat a considéré que l'Etat devrait en assumer l'avance, selon les mêmes modalités financières que pour le futur dépôt, de sorte que seuls les intérêts de la part de l'investissement concernant les Transports publics ainsi que son amortissement seraient à la charge de ces derniers.

Tels sont les motifs que nous soumettons à votre bienveillante attention, Mesdames et Messieurs les députés, à l'appui du présent projet de loi.

c) Projet de loi ouvrant un crédit en vue de la construction et de l'équipement d'un abri de protection civile pour la police, au Bachet-de-Pesay, à Lancy. (Proposition du Conseil d'Etat.) (PL 5520)

LE GRAND CONSEIL

Décrète ce qui suit:

Article 1

Un crédit de 3 551 000 F est ouvert au Conseil d'Etat pour couvrir les frais de construction et d'équipement d'un abri de protection civile pour la police cantonale, conjointement à la construction du dépôt et des ateliers des Transports publics genevois au Bachet-de-Pesay, à Lancy.

Art. 2

Ce crédit est soumis aux dispositions d'utilité publique, du 11 janvier 1964.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Ce projet de loi porte sur une demande de crédit qui aurait pu être englobée dans le projet de loi que nous vous présentons simultanément pour la construction du nouveau dépôt, des ateliers et du bâtiment administratif des Transports publics genevois.

3086

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Cependant, comme il s'agit d'un ouvrage situé à cet endroit pour une raison d'opportunité, mais qui en fait n'a rien à voir avec la construction destinée aux Transports publics genevois, nous avons jugé bon de la soumettre séparément à votre approbation.

L'opportunité tient dans le fait que notre Conseil, pour des raisons d'économies, cherche à joindre ce type d'ouvrage à une autre construction. Tel a été le cas, par exemple, pour l'abri construit simultanément à l'école polyvalente Henry-Dunant, à Châtelaine.

Pour des raisons d'ordre pratique, il est souhaitable que ces abris soient répartis sur le canton, et notamment entre la rive droite et la rive gauche du Rhône. Il n'y en a pas sur la rive gauche pour l'instant. D'où l'occasion offerte par la construction destinée aux Transports publics genevois.

Ce genre d'abri est principalement destiné à permettre à la police et à la sûreté de poursuivre leur mission générale de surveillance, notamment contre d'éventuels pillards, en cas d'alarme nucléaire obligeant la population à se mettre en sécurité dans les abris existants.

La police dispose déjà d'équipements personnels adéquats lui permettant d'accomplir sa mission. Il lui faut donc encore les locaux lui permettant de travailler de manière autonome en cas d'alerte atomique. C'est donc un abri prévu dans cette intention qui pourrait être construit au Bachet-de-Pesay.

L'ouvrage dont il s'agit dans le cas particulier doit comprendre notamment les locaux suivants:

- sas d'entrée et de décontamination;
- salles de travail et bureaux (commandement, transmissions, interrogatoires et violons);
- un réfectoire avec locaux annexes (cuisine, réserve, etc.);
- des dortoirs pouvant contenir 250 lits, avec installation sanitaire adéquate;
- un garage pour 8 véhicules.

L'accès de cet abri est, dans toute la mesure du possible, combiné avec celui des bâtiments des Transports publics genevois. Il s'agit par la force des choses d'une construction massive et concentrée dont le coût au m³ est relativement élevé bien qu'il s'agisse d'installations aux finitions simplifiées. En l'occurrence, il s'agit d'un prix de 386 F le m³ pour un volume de 6 835 m³.

Le coût de l'ouvrage s'établit comme suit:

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3087

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

	F
0 — terrain	pour mémoire
1 — travaux préparatoires	116 000
2 — bâtiment	1 352 000
3 — équipements	1 290 000
4 — aménagements extérieurs	174 000
5 — frais secondaires	50 000
6 — divers — imprévus	362 000
7 — fonds de décoration	7 000
	<hr/>
Total construction	3 351 000
	<hr/>
8 — ameublement	200 000

Le terrain est mentionné pour mémoire puisqu'il sert principalement à l'implantation des bâtiments des Transports publics genevois.

Il n'est pas indiqué de déduction pour une subvention de la Confédération, celle-ci estimant qu'il s'agit d'un type d'ouvrage non obligatoire réglementairement et qu'elle ne subventionne pas de ce fait.

Au vu des explications qui précèdent et compte tenu de la conjonction de cet ouvrage avec celui des Transports publics genevois qui présente des avantages techniques et financiers, nous vous recommandons, Mesdames et Messieurs les députés, d'approuver la présente demande de crédit.

Préconsultation

M. Renaud de Haller (L). Le projet de loi 5518, soit le dépôt des trams au Bachet-de-Pesay, a déjà fait l'objet, en commission des travaux élargie à la commission des TPG, de deux séances de deux heures. Le projet de loi 5519 découle du 5518, puisqu'il s'agit de l'accès à ce dépôt. Le projet 5520, que vous désirez voir regroupé avec les deux autres, dépend du département de justice et police, puisqu'il s'agit d'une construction pour la police.

En ce qui concerne le projet qui nous a été soumis, tout le monde a été non pas surpris, mais tout de même assez étonné du montant très important. Nous aurons encore l'occasion d'en discuter en commission des travaux et peut-être en commission élargie. Cependant, j'aurais un ou deux points à relever dans l'exposé des motifs, qui nous est parvenu sous forme imprimée assez récemment, bien que le chef du département ait pris soin à l'avance de donner aux commissaires un exemplaire photocopié, qui ne contenait cependant pas les chiffres et les estimations. En fin de la page 4 de l'exposé des motifs, il est dit ceci :

3088

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

« Quant à ce relogement des locataires (vous savez qu'il y avait un certain nombre de locataires sur cette parcelle et qu'avant de pouvoir commencer quoi que ce soit il fallait les déplacer), il est pratiquement réalisé et à l'amiable, grâce aux efforts et à l'imagination des travaux publics; les acquisitions de terrains complémentaires le sont également et des bâtiments ont d'ores et déjà été rasés avec la collaboration de troupes de la protection aérienne. »

C'est surtout cette question de « grâce aux efforts et à l'imagination du département des travaux publics »: je pense qu'il ne faut pas exagérer cet effort d'imagination, car, d'après les bruits qui courent dans la République, il s'agirait en fait de l'utilisation des deniers publics, c'est-à-dire de l'effort des contribuables.

En page 12, nous devons relever que le chef du département a essayé de diminuer le coût des travaux. Celui-ci était évalué, en 1978, à 108 millions. Ces 108 millions ont été augmentés de 26,18 % dus à l'augmentation de l'indice de la construction zurichoise, mais il reste quand même un solde d'augmentation de 41 millions, qu'on nous explique sous diverses formes, mais qui, bien entendu, aurait été beaucoup plus élevé si ce fameux étage destiné à des parkings pour le personnel des TPG avait été réalisé. C'est ainsi que, là, il y a eu un effort de la part du chef du département pour réduire un aménagement qui pouvait paraître relativement luxueux étant donné qu'il s'agissait d'un étage réservé à des voitures.

Dans ce coût des travaux, on nous dit que les terrains y sont pour beaucoup non pas l'emplacement puisque celui-ci a été choisi par ce Grand Conseil, mais la qualité des terrains. A ce point de vue, nous devons regretter que, soit au niveau des concours, soit au niveau du Grand Conseil, soit au niveau de la commission des travaux au moment des informations qui ont été données, l'on n'ait pas signalé que la qualité du terrain était telle qu'il fallait quasiment envisager la construction sur des pieux, qui auront à supporter des charges extrêmement fortes, puisqu'on stocke les trams sur des dalles qui appuient sur ces pieux. C'est comme si on mettait ces dalles sur des talons-aiguilles et ces dalles sont construites pour résister à la charge complète, ce qui fait que ce sont des ponts que nous allons réaliser à ce dépôt. Vous savez qu'un des étages sert à stocker les trams, que le deuxième étage servira à les réparer. Donc, toute cette construction est extrêmement onéreuse et il est assez dommage qu'on n'en ait pas parlé au moment des études, à la commission des travaux ou à ce Grand Conseil, de façon que l'on puisse peut-être revoir les dispositions prises, en particulier celle qui consiste à couvrir complètement le dépôt des trams. Même si cela pouvait se justifier pour des questions de sécurité, il n'en reste pas moins que cette construction est très luxueuse.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3089

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

Je voulais encore signaler que les travaux qui vont se réaliser sur la route de Saint-Julien vont certainement gêner la circulation d'une façon considérable, d'autant plus qu'il y a la sortie du tunnel récemment construit sous la colline de Pinchat. Nous en parlerons encore en commission des travaux. Je suppose que, dans les budgets qui ont été établis, les frais de construction des services publics, c'est-à-dire les Services industriels, ont été englobés.

M. Jean-Marc Isoz (R). Le groupe radical ne s'opposera évidemment pas au renvoi des trois projets de lois qui nous sont soumis à la commission des travaux, et à la commission des TPG pour ce qui concerne le projet 5518.

Si nous avons apprécié, durant les deux séances auxquelles mon collègue de Haller vient de faire allusion, les efforts que le Conseil d'Etat a déployés pour essayer de diminuer les coûts de cette réalisation, nous devons bien admettre qu'il n'y est pas parvenu. Pourquoi? Tout simplement parce que les exigences des utilisateurs sont telles qu'il n'est plus possible de diminuer le coût d'un projet une fois qu'il vient devant notre Grand Conseil. Nous devons malheureusement l'admettre.

Je n'aimerais pas revenir sur ce qu'a dit assez justement mon collègue de Haller, mais je voudrais demander une chose et j'aurai peut-être l'occasion d'y revenir plus largement en commission. Nous avons tous vu, dans la presse, que différents groupements ont lancé une initiative en faveur des transports publics et d'une amélioration de ceux-ci. Dans cette initiative, il est dit qu'il serait souhaitable, entre autres, que la hausse du prix des tickets de transport ne dépasse pas la hausse de l'indice du coût de la vie.

M. Guy Fontanet, conseiller d'Etat. Ah, si seulement !

M. Jean-Marc Isoz. Il sera donc très intéressant, en commission, d'établir certaines comparaisons — n'est-ce pas, Monsieur Rouiller? — et puis de voir, vis-à-vis d'une hausse éventuelle, comment le Conseil d'Etat pourra faire face à la charge financière que non seulement le dépôt, mais également l'achat des véhicules va représenter, car il s'agira tout de même de quelque chose qui dépassera 300 millions. Que fera le Conseil d'Etat pour faire face à l'augmentation des dépenses et du déficit? Quel sera le développement des recettes? En commission nous interviendrons plus longuement et plus précisément sur ces points.

M. Pierre Milleret (DC). J'aimerais apporter ici l'appui du groupe démocrate-chrétien à ce projet de loi. Celui-ci correspond, et nous l'avons voulu, à une politique des transports que nous avons développée ici. Nous avons voté le plan des transports dans lequel nous avons prévu un développement des transports publics. La proposition qui nous est faite ce soir correspond à un

3090 SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)
Projets de lois: Bachet-de-Pesay

des instruments les plus importants que l'on doit mettre en place pour assurer le développement des transports publics à Genève. Il est vrai — je crois qu'on le souligne dans l'exposé des motifs — que c'est certainement le crédit le plus important qui nous est demandé pour un seul ouvrage. C'est donc un effort assez exceptionnel qui nous est demandé et que le Grand Conseil, j'espère, va voter. Au travers de cette décision, c'est à la population entière qu'on demande un effort exceptionnel.

J'aimerais toutefois relever que, lorsque nous nous promenons à Zurich ou à Bâle, deux villes que l'on cite souvent comme exemples en matière de politique des transports publics, les différents entrepôts de ces villes sont extrêmement importants et bien aménagés. Alors, nous ne pouvons pas non plus toujours continuer à souhaiter d'avoir des transports publics, notamment des trams puisque nous y revenons de plus en plus, comparables à ceux d'autres grandes villes suisses qui sont citées comme exemples et ne pas mettre les moyens en place pour assurer le développement de ces transports publics.

Je rappelle aussi qu'en matière de trafic un encouragement assez important nous est donné. Vous savez que le trafic voyageurs a sensiblement augmenté ces dernières années, notamment à Genève par rapport à d'autres villes: nous transportions 69 915 voyageurs en 1973 et, en 1982, ce sont 84 177 voyageurs qui ont été transportés par les transports publics à Genève. Je crois qu'il faut souligner cet effort, ce développement des transports, et nous devons y répondre.

Bien sûr que les interventions qui ont été faites montrent que, lorsqu'on est saisi d'un projet aussi important, nous devons l'examiner en détail. Le Conseil d'Etat a fait état d'un certain nombre de recherches en ce qui concerne le parking des employés des TPG pour trouver des solutions les plus adéquates et les moins chères possible. Peut-être y a-t-il encore d'autres solutions à trouver lors de l'examen de ce projet, mais je ne partage pas l'avis de M. Renaud de Haller selon qui cette proposition serait extrêmement luxueuse. Il faut savoir ménager ses termes et rester le plus objectif possible.

Cela dit, et puisque, tout à l'heure, je me suis un peu accroché avec M. Ducret...

M. Robert Ducret, conseiller d'Etat. Mais non, mais non !

M. Pierre Milleret... je lui dirai qu'il fut un temps où nous étions tous les deux très fiers, devant ce Grand Conseil, de déposer un projet de loi qui prévoyait de transformer la CGTE en TPG. J'espère qu'un jour nous serons fiers non pas d'un projet de loi, mais des TPG eux-mêmes. Je crois que la proposition qui nous est faite ce soir va dans ce sens et qu'un jour nous serons aussi fiers de nos transports publics à Genève.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3091

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

M. Jean-Luc Richardet (S). Le problème du dépôt, à Genève, n'est pas nouveau, puisque, dans les années 1960, un projet avait déjà été établi par M. Wattenspühl pour transférer le dépôt du quartier de la Jonction à Châtelaine, près de l'usine à Gaz. Depuis lors, le temps a passé. Les dépôts actuels, qui datent du début du siècle, ne sont plus adaptés aux besoins pour lesquels ils ont été prévus. Ce nouveau dépôt représente un acte très important pour les TPG. Je dirais même que ce sera le cœur des nouveaux TPG, tels que ceux qui ont été décidés ici dans le cadre du plan directeur des transports. Non seulement ce nouveau dépôt, au niveau des installations même, sera important, mais sa date de construction et surtout sa date de mise en exploitation pour les nouveaux tramways est primordiale. Comme il a été dit et en commission et dans le projet de loi, les nouvelles motrices vont arriver dans le courant de l'année 1986. Ce faisant, il est important de pouvoir les remettre, les mettre quelque part quand elles seront là. Il s'agit donc, pour nous, Grand Conseil, de prendre nos responsabilités et, en commission, de ne pas perdre trop de temps à étudier ce projet de loi, bien qu'il soit très important et qu'il mérite une attention toute particulière. Mais il faut être conscient que les mois risquent de coûter cher si nos travaux tardent trop longtemps.

J'aimerais également remercier tout particulièrement le chef du département des travaux publics pour ses efforts personnels à rechercher des solutions au logement des locataires. Monsieur de Haller, j'ai également entendu des bruits à ce sujet, mais pas tout à fait dans le même sens que les vôtres; j'ai entendu dire que M. Grobet a travaillé lui-même à trouver des logements adéquats pour les gens qui habitent le site du futur dépôt.

En ce qui concerne le coût, il est évident que celui-ci est relativement élevé. Contrairement à ce l'on peut penser, il ne s'agit pas de luxe, mais il s'agit de construire un bâtiment fonctionnel, sur un terrain, il est vrai, qui n'était peut-être pas le site adéquat pour construire un dépôt, puisqu'il s'agirait, en l'occurrence, de voir si l'on pouvait faire abstraction de nos problèmes urbanistiques à Genève, d'avoir un terrain plat, grand et vaste permettant d'avoir des étapes et des développements ultérieurs, mais tel n'est pas le cas. Le choix du site a déjà fait l'objet de plusieurs discussions. Il y a eu, sauf erreur, 21 études préalables et 7 solutions étudiées. Ce site a été choisi par le Grand Conseil, comme il est rappelé dans l'exposé des motifs et je crois qu'il n'y a pas lieu d'y revenir. D'autre part, le choix du site a des avantages indéniables. Il permettra non seulement de prolonger la ligne du tram jusqu'au Bachet-de-Pesay, mais également de prolonger la ligne 12 jusqu'à Lancy, plus précisément aux Palettes. Il permettra, d'autre part — c'est très important — le développement de nœuds de communications relativement importants, puisqu'on trouvera à proximité le tram 12, la voie de chemin de fer qui facilitera, ultérieurement, une extension du trafic des voyageurs pour La Praille. On trouvera également la bretelle de l'autoroute de contournement par l'évitement de Plan-les-Ouates,

3092

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

la tangente ouest et la route des Jeunes. Cet ensemble permettra de construire un parking de dissuasion en première étape relativement peu coûteux, puisqu'il s'agira de bitumer une surface, et les investissements ainsi consentis seront tout à fait modestes.

Ce coût de 167 millions, puisqu'il faut déduire l'abri de protection civile pour la police, peut paraître, au premier abord, élevé mais, quand on sait comme ceux qui ont participé au concours — j'en fais partie — la complexité du dépôt, la complexité des ateliers, et tout ce qui gravite autour, ce coût, qui ressort au prix du mètre cube, est relativement modeste. Il faut aussi se rendre compte que, par rapport au volume même de cette bâtisse, en comparaison à d'autres constructions, on reste dans des coûts analogues et il faut être conscient qu'à Genève la construction est chère, par rapport à ce qui se fait à l'étranger. C'est vrai qu'on a des critères de qualité qui sont différents, mais que ce soit aussi bien pour des équipements publics que privés, nos HLM, à Genève, n'ont pas le même standard de vie que les HLM en France. Il suffit d'aller chez nos voisins pour s'en rendre compte. Donc, le coût est important, mais ne correspond pas à un luxe démesuré, comme on pourrait le dire, il correspond à des équipements techniques complexes qui nécessitent des investissements assez importants.

M. Francis Combremont (S). M. Isoz l'a dit, la dépense est importante. M. Isoz se fait du souci pour cet investissement, sa rentabilité face à la population, aux contribuables. J'aimerais toutefois lui dire qu'il y a d'autres objets importants qui sont construits. Je veux parler des écoles, des hôpitaux, des routes. Il y a des gens qui n'iront peut-être jamais à l'hôpital, mais ils vont aussi payer pour un hôpital à travers leurs contributions. Il y a des gens qui n'ont pas d'enfants, ils paient pour les écoles. Ceux qui n'utilisent pas les transports publics paieront également pour les transports publics. On entend tellement de choses: les transports publics sont critiqués; on demande que l'on augmente les fréquences; on veut que les trams soient propres; on veut que tout fonctionne, etc. Mais, donnons les moyens. Or, nous avons l'occasion, à travers ce crédit, qui n'est certes pas négligeable, de donner ces moyens. Alors, allons-y!

M^{me} Jacqueline Berenstein-Wavre (S). J'aimerais me prononcer sur le projet de loi 5520. Il s'agit donc d'un crédit de construction pour l'équipement d'un abri de protection civile pour la police. Je trouve que trois millions et demi pour un abri antinucléaire de protection civile pour la police, c'est beaucoup. D'autant plus que la Confédération suisse refuse le subventionnement de cet abri antinucléaire, parce qu'il n'est pas obligatoire selon ses règlements.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3093

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

J'aimerais poser une autre question à ce Grand Conseil: est-ce qu'à Hiroshima ou à Nagasaki de tels postes de police souterrains auraient été utiles et nécessaires? Tout était brûlé, irradié et mort. De plus, si les surgénérateurs au plutonium de Creys-Malville, attaqués par des terroristes, venaient à sauter et que soufflait par hasard le vent d'ouest, que peut faire la police genevoise, sous terre, au Bachet-de-Pesay, avec 8 véhicules et 250 lits pour 250 policiers et non pas pour la population civile? (*Rires.*) Et qui paie? Ni la police ni la protection civile, mais le budget des grands travaux.

En dépensant trois millions et demi pour un tel projet, on dit oui à une politique globale d'abris soi-disant antinucléaires réservés à la police, ce que je réprovoque parce que inefficace, inutile et, encore une fois, ces abris ne sont pas reconnus comme nécessaires par la Confédération. Personnellement, je préférerais plus de logements ou une protection civile qui instruisse et qui forme plus d'hommes et de femmes dans un esprit de paix.

J'espère que la commission des travaux, à qui sera renvoyé ce projet, demandera des explications à la protection civile et à la police quant à l'utilité de cet abri.

Mon groupe s'abstiendra sur le projet de loi 5520 et, personnellement, je m'y opposerai.

M^{me} Anni Stroumza (S). Suite aux propos de M. Isoz, j'aimerais simplement faire une remarque sur le mode de financement proposé pour payer le dépôt TPG. Il est en effet proposé, dans l'article 5 du Conseil d'Etat, que ce soient les TPG qui assument les charges financières de l'emprunt nécessaire à la réalisation de ce bâtiment. Or, cela est contraire aux options du Conseil d'Etat exprimées dans la première phase du plan directeur des transports. Ces options avaient été acceptées en 1979 par ce Grand Conseil. Une de ces options était «la prise en charge par l'Etat du coût des terrains, de la construction de l'infrastructure au sol, des dépôts, des ateliers et des bâtiments des Transports publics genevois». Je me rappelle encore, à la commission de développement, M. Vernet plaidait en faveur de cette option qui, sauf erreur, est appliquée aux établissements de droit public, tels que l'hôpital et l'université. D'ailleurs, dans le projet de loi du Conseil d'Etat sur le bâtiment de sciences III, il n'est nulle part prévu que l'université assume les intérêts de l'emprunt.

Devant le mécontentement de la population et du personnel TPG, on s'apprête enfin à améliorer les prestations des transports publics à Genève. Alors, ce n'est vraiment pas le moment de charger le budget des TPG. Ceux-ci doivent être traités comme les autres établissements publics, c'est-à-dire que le crédit demandé doit être soumis aux dispositions de la loi générale sur les financements des travaux d'utilité publique.

3094 SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)
Projets de lois: Bachet-de-Pesay

M. Jean Spielmann (T). J'aimerais tout d'abord apporter le soutien de notre groupe au projet de dépôt qui nous est fait ce soir. Je rappelle à ce Grand Conseil que, depuis plusieurs années, nous discutons de l'implantation de ce dépôt. Nous avons parlé de le situer dans la région de Carouge, il y a eu beaucoup d'oppositions. Aujourd'hui, la commune de Lancy est d'accord d'implanter ce dépôt sur son terrain. Elle est non seulement d'accord, mais elle demande, en plus, que la ligne 12 aille dans le secteur des Palettes. Je crois que c'est une solution judicieuse qui permet, en même temps, d'amener le tram jusqu'au dépôt et de desservir des quartiers fortement urbanisés de notre canton. Le choix du site paraît particulièrement judicieux aussi pour le déplacement des bus et des autres véhicules qui seront dans ce secteur, puisqu'on se trouvera sur l'une des ceintures de notre canton où le déplacement est relativement facile.

Il se pose un problème soulevé par M. de Haller, qui est celui de la construction. Je crois qu'il faudra mettre dans la balance l'importance du choix du site et le manque de possibilités de trouver un autre site et les conséquences qu'aurait la réalisation du dépôt sur les TPG, et le changement de site par rapport au coût et au terrain. Les inconvénients qui sont soulevés par la nature du terrain, la nécessité de créer ce dépôt sur pilotis sont largement compensés par les inconvénients que susciterait la recherche d'un nouvel endroit, d'une nouvelle construction. Je crois que cela ne doit pas être remis en cause et que le coût de cette réalisation, lié aux problèmes techniques du sol, doit être mis en balance par rapport à ce que je viens de souligner.

J'aimerais aussi rappeler que, si nous sommes d'accord avec ce dépôt, nous demandons que les utilisateurs et le personnel qui y travaillera soient associés à la réalisation, notamment en ce qui concerne l'aménagement des locaux techniques, la réalisation des différents hangars. A ce sujet, le personnel des TPG aura quelques arguments et quelques propositions assez précises à faire. Je crois qu'il serait judicieux de les associer. Je sais que cela a déjà été fait et nous souhaitons que cela se poursuive.

Quant au projet de loi 5520, nous voudrions aussi marquer notre opposition cela pour plusieurs motifs. Tout d'abord, à la commune de Lancy, des dispositifs pour la protection civile sont largement réalisés. Ils sont même supérieurs aux normes et à la moyenne. Il n'y a donc pas de problèmes de réalisation de dispositifs de la protection civile dans ce secteur. Je vous rappelle également que, dans les nouveaux quartiers, un nouveau dispositif est précisément réalisé par la commune de Lancy, à La Chapelle, dans le secteur du Bachet-de-Pesay. Il n'y a donc aucune nécessité d'un tel projet. Je crois aussi que la dépense qui proposée à cet endroit pour un abri de protection pour la police ne se justifie pas actuellement. Nous nous opposerons à ce projet si l'on n'arrive pas à nous démontrer la justification d'un tel projet. Nous pensons qu'il serait judicieux de faire l'économie de cette dépense.

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3095

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

M. Arnold Schlaepfer (V). L'intervention de M^{me} Berenstein-Wavre et celle de M. Spielmann m'obligent à intervenir.

Comme à l'accoutumée, le parti socialiste et le parti communiste combattent ce qui a trait à la police. Cela ne m'étonne pas. Chaque fois que l'on propose une amélioration pour ce service public, dont l'utilité n'est pas contestée, on les trouve sur le chemin à l'encontre de ce que propose le Conseil d'Etat. Je ne dis pas que le projet du Conseil d'Etat ne soit pas à discuter et à vérifier, mais, sur son principe, il m'apparaît évident: on admet que les abris ont une utilité et que, dans certaines situations, certaines attaques ou conséquences de l'utilisation d'armes atomiques, il survivra un certain nombre de citoyens et que certains quartiers seront épargnés. Dès qu'il y a catastrophe et des quartiers plus ou moins épargnés, on sait qu'il y a du pillage. Le désastre, le désarroi provoquent les sentiments les plus discutables de ceux qui survivent. S'il n'y a pas de police à disposition et intacte pour intervenir, le désastre n'en devient que plus grand. Si donc l'on admet que la protection civile a un sens, il faut bien admettre aussi qu'il faut certains abris réservés à la police et d'autres abris qui servent à la population civile. Ces autres abris, ceux qui servent à protéger la direction de la protection civile, vous les avez déjà. Il faut bien quelque part un organe qui puisse diriger le sauvetage et pouvoir mettre des organes à l'abri, afin qu'ils soient prêts à intervenir.

Donc, Messieurs et Mesdames de la gauche, arrêtez ce combat systématique contre la police. Discutez à fond en commission le bien-fondé de ceci ou de cela, mais, sur le principe, acceptez que l'on renvoie de tels projets en commission et acceptez de les étudier d'une manière positive. A ce moment-là, nous pourrions dire: oui, vous souhaitez aussi, comme tout le monde, que notre population ait la protection qu'elle mérite.

M. Christian Grobet, conseiller d'Etat. Il y a eu plusieurs interventions. D'abord, M. de Haller a cru devoir faire ce que je crois comprendre comme étant de l'ironie en ce qui concerne les efforts du département pour reloger les locataires se trouvant sur le site de la campagne Pastori, laissant entendre que cet effort d'imagination serait en fait simplement des largesses aux frais des contribuables. Je ne pensais pas devoir évoquer ce sujet, mais, puisque vous le soulevez, Monsieur, je vous dirai simplement ceci. Quand je suis arrivé au département des travaux publics, je me suis trouvé confronté à la situation où l'on avait omis de rompre le bail des douze locataires qui se trouvaient à cet endroit au moment de l'acquisition des parcelles. Par conséquent, ces locataires étaient tous engagés soit dans des procédures en prolongation de bail, soit, pire, étaient au bénéfice d'échéances contractuelles dont certaines allaient jusqu'en 1985. Ce sont là des réalités juridiques dont on ne peut pas faire abstraction et qui ont imposé la nécessité de composer. Je me suis du

3096

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

reste fait couvrir par le Conseil d'Etat à ce propos et, à ce jour, je puis vous dire que ces largesses ont été extrêmement limitées, car on s'est contenté, en général, de payer simplement les frais de déménagement. Il y a eu deux cas où nous avons dû payer davantage, notamment en tenant compte de l'échéance des baux qui n'ont pas été rompus. Cependant, aujourd'hui, nous n'avons pas atteint la somme de 50 000 F. Or, vous admettez que 50 000 F d'indemnités pour une douzaine de locataires, bien qu'il reste encore un cas à résoudre, c'est dérisoire. J'ajouterai, Monsieur, que le département de l'intérieur et de l'agriculture, dont dépendent les services du logement, n'a pas offert un seul logement pour reloger ces douze locataires. J'ai dû m'occuper personnellement de tous ces problèmes et, mardi prochain, j'aurai encore un entretien personnel avec un des locataires. Alors, j'avoue que j'apprécie assez mal vos propos, après les heures que j'ai dû passer à résoudre des problèmes d'intendance, dont j'aurais espéré pouvoir être déchargé par d'autres départements qui ont l'avantage de disposer d'un certain nombre de possibilités de relogement.

Cela dit, j'en reviens aux autres objets de votre intervention. Qualité du terrain: vous reprochez au Conseil d'Etat d'avoir présenté un projet de loi sans s'être entouré à l'avance de suffisamment de renseignements sur la qualité de ce terrain. Mais, Monsieur de Haller, j'aimerais tout de même vous rafraîchir la mémoire. Le Conseil d'Etat a présenté un crédit d'étude de trois millions et demi pour la construction d'un nouveau dépôt de véhicules des TPG aux Acacias. Suite au rapport du Grand Conseil (rapports de majorité et de minorité), les conclusions du rapport de M. Karlen ont été suivies et le site des Acacias a été écarté. Il y a ensuite eu un nouveau rapport de la commission des travaux, du 19 octobre 1979, qui relate tous les différents sites envisagés (il y en a 7) et qui indique l'option retenue par le Grand Conseil, à savoir le Bachet-de-Pesay. Je crois véritablement que l'on ne saurait faire de quelconques reproches au Conseil d'Etat, alors que c'est le Grand Conseil qui a choisi le site du Bachet-de-Pesay.

M. Jaques Vernet, conseiller d'Etat. Le Grand Conseil a cédé aux Carougeois !

M. Robert Ducret, conseiller d'Etat. Ils sont puissants, ces Carougeois !

M. Christian Grobet, conseiller d'Etat. Cela étant dit, Monsieur de Haller, vous savez aussi bien que moi — et je l'ai expliqué en commission — que les surfaces nécessaires pour ce dépôt, qui représentent près de 60 000 m², n'auraient pu être satisfaites nulle part, dans ce canton, sur un seul niveau, à moins d'aller se mettre dans la campagne genevoise. Il était donc incontestable que nous allions devoir recourir à une construction sur deux niveaux au moins. A noter qu'à l'origine le projet était de trois niveaux et, grâce de nouveau à mon imagination — je me permets de me faire ce petit compliment, comme

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3097

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

M. Ducret tout à l'heure — nous avons réussi à en éliminer un. Nous ne pouvions pas éviter d'avoir une construction sur deux niveaux et, vous qui êtes de la partie, Monsieur de Haller, vous savez bien que le sol de Genève, pour l'essentiel, ce n'est pas du granit. Où que vous alliez, vous auriez été confronté à des problèmes de statique et de fondation d'un pareil bâtiment avec la présence de trams dans les ateliers au niveau supérieur. On n'aurait peut-être pas dû descendre des piliers jusqu'à 50 mètres, je le veux bien, mais je vous dis que, partout, les fondations auraient été onéreuses. Il ne faut pas grossir outre mesure cette affaire: sur les 167 millions, on peut considérer que le renforcement des fondations s'est élevé à une vingtaine de millions. Je vous dis que n'importe où vous auriez eu un poste important au niveau des fondations.

Je souscris à ce qui a été dit par d'autres députés, à savoir que la construction n'a rien de luxueux. Elle est onéreuse, certes, mais ce n'est pas parce qu'une construction est onéreuse qu'elle est luxueuse. Je vous rappelle par exemple que la halle de fret, qui est un simple hangar, va coûter 110 millions. Il faut aussi savoir qu'on fait des constructions qui doivent avoir une pérennité. Quand avons-nous construit le dernier dépôt des TPG, Monsieur de Haller? Donnez-moi la date. Allez à la Jonction et retrouvez la date de construction des bâtisses vétustes qui s'y trouvent et vous conviendrez avec moi qu'un ouvrage comme celui que nous vous présentons, qui se fera une fois tous les cent ans, reste raisonnable au niveau du crédit qui vous est proposé.

Le programme a été serré au plus près, je puis vous l'assurer. J'ai été moi-même inquiet du coût qu'allait présenter cet ouvrage et j'ai mis sur pied une commission d'experts pour examiner de près tous les éléments de ce bâtiment et rechercher toutes les économies possibles. J'ai notamment fait étudier la suggestion d'éliminer le niveau intermédiaire, suggestion qui a été retenue par la commission d'experts, ce dont je me félicite. Et il ne s'agissait pas de n'importe qui. Nous avons cherché notamment le directeur du dépôt de trams de Bielefeld, donc des gens de l'extérieur qui n'avaient aucun intérêt sur la place de Genève et qui, je m'empresse de le dire, ont été d'un excellent conseil.

Si nous voulons réaliser le programme des TPG, tel qu'il nous a été soumis et qui nous paraît raisonnable, qui ne prévoit finalement que de satisfaire les besoins actuels en fonction de l'acquisition des véhicules, nous ne pouvons pas aller en dessous. Quant aux travaux sur la route de Saint-Julien, bien entendu qu'il y aura quelques gênes à la circulation, mais je puis vous assurer qu'elles resteront modestes. Il s'agit d'une artère qui, aujourd'hui déjà, est fort large. Certains ont eu les mêmes inquiétudes pour la route de Meyrin en relation avec les travaux de l'autoroute. Le Conseil administratif de Meyrin, quinze jours après que nous avons mis en place nos circuits provisoires, est venu nous dire qu'il s'était trompé quant à ses craintes. Vous pouvez donc être

3098 SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)
Projets de lois: Bachet-de-Pesay

assurés que nous ferons tout le nécessaire pour que la circulation puisse se dérouler normalement sur la route de Saint-Julien.

Monsieur Isoz, vous avez parlé également du coût et des nécessités de trouver des économies. Je le répète: sur ce projet, nous avons véritablement recherché toutes les économies possibles. Nous nous sommes même mis, à ce moment donné, le personnel à dos, je peux le dire, en supprimant le parking intérieur, tout en trouvant une solution économique d'un parking extérieur, vous en conviendrez. Vous pourrez encore étudier le projet, mais vous verrez que des possibilités d'économies, tenant compte du programme, à mon avis, il n'en existe plus. Il faudrait alors modifier le programme et, je le répète, ce programme me paraît parfaitement adapté à la situation.

Vous avez évoqué la question de la couverture des charges. J'aimerais quand même vous dire, Monsieur Isoz, que, s'il est vrai que les TPG vont entraîner des investissements importants de la part de l'Etat de Genève, il faut tout de même admettre — comme l'a rappelé M. Milleret — que les transports publics font partie du concept du plan général des transports. Je considère, en définitive, qu'il n'est pas plus anormal que l'Etat subventionne les transports publics en commun qu'il paie les ouvrages routiers pour les automobiles. Car il ne faut pas penser, aujourd'hui, que les automobilistes privés couvrent leurs charges. Je pense que vous savez que les crédits routiers que nous engageons chaque année sont considérables. Par conséquent, personne ne trouve anormal que l'Etat subventionne très fortement les automobilistes privés.

Cela étant dit, et pour des raisons de transparence financière auxquelles je souscris totalement, nous avons imputé sur le compte d'exploitation des TPG les coûts financiers de cette affaire. Ceux-ci ne sont pas négligeables puisqu'ils représentent environ 13 ou 14 millions de francs qui viendront grever le budget des TPG et qui, vraisemblablement, vont entraîner des augmentations de tarifs, même s'ils ne couvriront pas la totalité de cette charge. Je crois pouvoir dire que le Conseil d'Etat a fait preuve de courage politique en adaptant les tarifs des TPG, M. Fontanet pourra s'expliquer, s'il le désire plus longuement à ce propos. Vous voyez, Monsieur Isoz, que le Conseil d'Etat a considéré qu'il fallait précisément réadapter ces tarifs. Si ces tarifs n'avaient fait que suivre l'évolution du coût de la vie, eh bien, aujourd'hui, c'est 1,50 F le billet et non pas 1,20 F qui devrait être payé. Je le dis au passage. Par conséquent, lors d'un débat que nous avons eu mercredi au Conseil d'Etat, certains de mes collègues se sont réjouis de l'initiative qui a été lancée par certains milieux en disant que, si cette initiative avait pour conséquence une indexation des tarifs des billets, on nous enlèverait un grand souci... Je vois que M. Richard proteste, mais il ne s'agit pas d'ouvrir un débat à ce sujet, je ne fais

SÉANCE DU 15 SEPTEMBRE 1983 (nuit)

3099

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

qu'une boutade. Je voulais simplement dire à M. Isoz qu'il y avait une volonté politique de veiller à la couverture des charges des TPG.

M^{me} Stroumza emboîte un pas complètement différent en disant qu'il faudrait financer le projet par un crédit grands travaux. Madame Stroumza, vous êtes assez informée des problèmes budgétaires de l'Etat. Si votre proposition est suivie, cela signifie simplement que nous ouvrirons le chantier vraisemblablement dans quatre ou cinq ans seulement. Vous savez que le budget des grands travaux ne permet pas de faire face à un investissement pareil. Vous avez déjà déploré que le chantier de la maternité soit reporté. A noter que, si nous finançons le dépôt des TPG intégralement par le budget des grands travaux, le début du chantier de la maternité, au lieu de commencer dans quatre ou cinq ans, sera reporté à dix ans. Je crois qu'il faut comprendre qu'il n'y a pas de miracle économique. Il y a un programme de grands travaux considérable; il y a une enveloppe que vous connaissez, et nous ne pouvons pas faire face à l'ensemble des projets avec cette enveloppe. Le Conseil d'Etat a par contre considéré que les projets d'équipement qui avaient un impact économique, comme la halle de fret, le dépôt TPG, certains bâtiments administratifs, et dont on pouvait considérer qu'ils avaient une certaine rentabilité, pouvaient faire l'objet de crédits ad hoc pris hors du budget des grands travaux, et qui constituent un avantage énorme en permettant à notre canton de réaliser aujourd'hui un volume de travaux qui n'a jamais été réalisé jusqu'à présent à Genève.

Enfin, j'aimerais dire à M. Spielmann que le personnel des TPG, suite à une initiative personnelle, a été associé aux travaux de la commission de construction. Ce fut une nouveauté et il continuera à être associé par ses délégués de la commission de construction et c'est ici l'occasion, pour moi, de remercier les délégués du personnel qui nous ont, effectivement, apporté une contribution extrêmement précieuse.

Cela étant, je remercie les députés de la commission des travaux et celle des TPG d'avoir bien voulu examiner préalablement ces projets et j'espère qu'ils pourront être adoptés très rapidement. Je sais que M^{me} Gillet me reproche de faire avancer les commissions trop rapidement, mais véritablement, ici, nous sommes un peu acculés par le temps, et il faudrait que nous puissions voter prochainement ces projets, dont le principe a été admis, je tiens à le rappeler, au moment du vote du crédit d'étude.

Le projet 5518 est renvoyé à la commission des travaux et à celle des TPG.

Le projet 5519 est renvoyé à la commission des travaux et à celle des TPG.

Le projet 5520 est renvoyé à la commission des travaux.

4472

SÉANCE DU 1^{er} DÉCEMBRE 1983 (soir)

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

La loi est ainsi conçue:

LOI

ouvrant un crédit en vue de la construction et de l'équipement d'un abri de protection civile pour la police, au Bachet-de-Pesay, à Lancy

LE GRAND CONSEIL

Décète ce qui suit:

Article 1

Un crédit de 3 551 000 F est ouvert au Conseil d'Etat pour couvrir les frais de construction et d'équipement d'un abri de protection civile pour la police cantonale, conjointement à la construction du dépôt et des ateliers des Transports publics genevois au Bachet-de-Pesay, à Lancy.

Art. 2

Ce crédit est soumis aux dispositions de la loi générale sur le financement des travaux d'utilité publique, du 11 janvier 1964.

14. Projet de loi ouvrant un crédit pour la construction d'un garage souterrain pour les véhicules du personnel des Transports publics genevois, au Bachet-de-Pesay. (Proposition du Conseil d'Etat.) (PL 5556)

LE GRAND CONSEIL

Décète ce qui suit:

Article 1

Un crédit de 4 400 000 F est ouvert au Conseil d'Etat pour couvrir les frais de construction d'un garage d'environ 190 places destinées aux véhicules du personnel des Transports publics genevois, sous leurs nouvelles installations du Bachet-de-Pesay.

Art. 2

Ce crédit est soumis aux dispositions de la loi générale sur le financement des travaux d'utilité publique, du 11 janvier 1964.

SÉANCE DU 1^{er} DÉCEMBRE 1983 (soir)

4473

Projets de lois: Bachet-de-Pesay

EXPOSÉ DES MOTIFS

Par une motion n° 252, MM. Claude Dubois, Pierre Milleret, Albert Otter et Jean Spielmann, députés, ont, entre autres choses, invité le Conseil d'Etat à trouver d'autres solutions concernant le parking des véhicules du personnel des Transports publics genevois que celles prévues dans le projet de loi n° 5519.

La commission du développement a fait sienne cette motion, en la revisant et en la précisant comme suit sur ce point particulier :

- réaliser le parking pour le personnel des Transports publics genevois sous le futur dépôt et saisir le Grand Conseil d'une demande de crédit à ce propos.

Le Grand Conseil a accepté cette motion.

Entre-temps, notre Conseil avait déjà manifesté, par la voix du chef du département des travaux publics, son intention de retenir une telle solution, eu égard aux oppositions manifestées par les propriétaires voisins de la parcelle sur laquelle aurait été installée la place de stationnement à ciel ouvert des véhicules du personnel. Des députés étaient d'ailleurs intervenus dans le même sens, lors de l'examen du projet de loi 5518 relatif au crédit de construction des nouvelles installations des Transports publics genevois. Cette solution a donc été étudiée et chiffrée parallèlement à l'examen de ce projet.

Elle s'avère réalisable techniquement sans trop de complications, et surtout, sans emprise nouvelle sur les aménagements extérieurs du projet; en effet, l'entrée de ce garage souterrain serait commune à celle de l'abri antiaérien de la police. Quant au coût de construction, il apparaît raisonnable pour un ouvrage de ce genre puisqu'à raison de 4 400 000 F, pour 190 places par exemple, cela représente un prix de 23 160 F la place, alors qu'à l'heure actuelle, ce prix peut facilement monter à plus de 30 000 F, selon les circonstances. Le prix relativement bas pour le garage souterrain des véhicules du personnel tient au fait que le type de construction des nouvelles installations des Transports publics genevois, choisi en raison de la nature du terrain, comporte d'ores et déjà une partie des structures nécessaires.

Le financement de ce garage souterrain n'aura pas pour corollaire une rentabilité normale; il n'est pas certain qu'il ait même une rentabilité quelconque, car il faut rappeler qu'une grande partie des employés des Transports publics genevois doit prendre son service ou le terminer à des heures auxquelles les transports en commun ne fonctionnent plus; ces employés dépendent donc absolument de leur véhicule personnel et doivent trouver la possibilité de le garer à proximité du nouveau dépôt. En tout état, on ne saurait leur faire supporter la rentabilisation d'une solution de garage souterrain retenue unique-

4474

SÉANCE DU 1^{er} DÉCEMBRE 1983 (soir)

Projet de loi: clinique Beaulieu

ment pour favoriser l'environnement et donner suite aux revendications des quelques propriétaires voisins.

Le Conseil d'Etat soumet donc à votre approbation, Mesdames et Messieurs les députés, cette demande de crédit, nécessaire à couvrir le coût de ce garage souterrain. Il considère, ce faisant, que sa réponse vous est donnée sur ce point précis de la motion 252.

Personne ne demande la parole en préconsultation.

Le projet est renvoyé à la commission des travaux.

DÉPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT
DIRECTION DES BÂTIMENTS

TP6 BACHET-DE-PESAY

BOUCLEMENT DU CRÉDIT DE CONSTRUCTION - PL 7631

Dates-clés :

1979	Vote du crédit d'étude (novembre)
1980	Lancement du concours d'architecture
1981	Jugement du concours (mars) Première séance de la commission de construction (avril)
1982	Suppression du niveau intermédiaire (2 étages au lieu de 3) Rapport de la commission d'experts sur l'adéquation du programme
1983	Décision de construire le parking en sous-sol (octobre)
1984	Ouverture du chantier (avril)
1987	Mise en service, prolongement de la ligne 12
1988	Mise en service du dépôt (mars)
1990	Mise en service des ateliers
1992	Mise en service de l'administration

Le **12 décembre 1994**, le chef du DTPE a fait une note d'information à la Commission des travaux qui constituait un **rapport intermédiaire** sur la situation des comptes des constructions susmentionnées, en attendant de pouvoir fournir une loi de boucllement présentant les comptes définitifs.

Il n'était pas possible de présenter la loi définitive de boucllement, car plusieurs comptes étaient encore ouverts, soit :

- Les **travaux du chemin des Tuileries**, qui faisaient partie intégrante du projet, à l'arrière du dépôt, et qui ont été complétés par une piste cyclable, ont nécessité le vote d'un crédit par le Conseil municipal de Lancy.
Ce n'est qu'en octobre 1996 que les travaux se sont achevés et les comptes ont été bouclés à fin 1996.
- Le **litige** portant sur 2'264'374 F réclamés par les architectes concernant leurs honoraires, dont 900'000 F étaient reconnus par le DTPE, impliquait une expertise de la Commission SIA 102 et une procédure avec un avocat. Finalement, ce n'est qu'en octobre 1996 qu'un accord transactionnel a pu intervenir entre les parties.
- Plusieurs **contentieux** avec des entreprises n'étaient pas réglés :
 - installations sanitaires 13'021 F.

-	cabine de peinture	60'362 F.
-	ingénieur sanitaire	82'094 F.

Le rapport d'expertise ICC, qui a été remis aux députés de la Commission des travaux, était joint à ce rapport intermédiaire.

La Commission des travaux a déjà traité cet objet le 20 décembre 1994 et le 17 janvier 1995.

Une audition du Conseil d'administration des TPG a eu lieu sur place, au Bachet-de-Pesay, et a fait l'objet d'un rapport le 21 mars 1995.

Avant d'examiner les principales causes de dépassement constatées par rapport au devis général, il y a lieu de rappeler un certain nombre d'éléments.

- Ce projet a fait l'objet d'un **concours d'architecture** qui a été gagné par un architecte qui s'est révélé un **bon concepteur**, mais un piètre organisateur et gestionnaire, et qui n'avait pas l'expérience suffisante pour un chantier aussi important. L'adjonction d'un deuxième architecte, qui assumait un certain nombre de tâches déléguées, n'a guère permis d'améliorer la situation.
- Le projet lauréat était un **objet extrêmement complexe** prévoyant des activités très différentes de manière **superposée** (sous-sol, abri PC, parking, rez dépôt trams et entretien périodique des trams, 1er étage ateliers et poste d'essai, en baillonnette immeuble administratif).
- La situation a été rendue difficile, car au moment de l'ouverture du chantier, la **mise au point définitive de l'ouvrage n'était pas terminée**; le planning était dicté au DTPE en fonction d'une date butoir qui correspondait à la **commande des trams** par les TPG et à la livraison de ces derniers dans le futur dépôt.
- Le planning initial a dû être modifié, car le Grand Conseil a décidé d'**ajouter un parking souterrain pour le personnel**, non prévu au départ, ce qui a entraîné des **complications géologiques**, vu la mauvaise qualité du terrain à cet endroit.
- Par conséquent, **l'élaboration définitive des plans d'exécution s'est faite au fur et à mesure de l'avancement du chantier** et les TPG en ont également profité pour demander toute une série d'adaptations et d'amélioration du projet initial.
- Malgré la désignation, par le maître de l'ouvrage, d'un coordinateur, les architectes ont eu beaucoup de difficultés à assumer ce projet; le DTPE a voulu se séparer de leurs services, mais aucun bureau de la place n'a accepté de reprendre un tel chantier en cours de route; ceux qui étaient disposés à le faire demandaient 1 an d'interruption des travaux, ce qui n'était pas envisageable, compte tenu des délais susmentionnés pour la livraison des trams.
- Des chantiers d'une telle importance, qui s'étendent sur plus de 10 ans entre les études et la réalisation (commission de construction dès 1981, début du chantier en 1984 et fin des travaux en 1991), sont sujets à un important renchérissement (surtout en pleine période de surchauffe - 1983-1986) et à des modifications importantes en raison de l'évolution des besoins et de la technologie. Le même processus a été constaté avec la construction de l'HUG (zone sud). Fort de cette expérience le DAEL n'entreprend plus de chantiers aussi importants, mais prévoit des réalisations par étapes plus modestes.
- En 1988, toutes les demandes pour un crédit complémentaire de 40 mio de francs avaient été élaborées sans tenir compte des hausses qui s'élevaient déjà à environ 9,2 mio, soit au total 49,2 mic de francs.

Ce crédit complémentaire n'a jamais été présenté au Grand Conseil, car le Conseil d'Etat a estimé qu'il ne s'agissait pas d'une loi grands travaux. En effet, le crédit d'ouvrage voté par le Grand Conseil en 1983 ne se réfère pas à l'ancienne loi générale sur le financement des travaux publics, comme cela se faisait usuellement pour les projets de construction de l'Etat.

Le Conseil d'Etat a voulu que le coût de construction soit pris en charge par les TPG et a proposé qu'un prêt leur soit octroyé sous la forme d'une loi d'emprunt et qu'un droit de superficie leur soit concédé pour que les TPG soient propriétaires de leur bâtiment et qu'ils en assument le financement.

L'article 4 de la loi d'emprunt de 1983 permettait au Conseil d'Etat d'augmenter l'emprunt à concurrence du renchérissement, sans autre précision.

Lorsque des dépassements de crédits sont apparus, le Conseil d'Etat n'a pas jugé nécessaire de solliciter un crédit complémentaire; un projet de loi d'emprunt complémentaire aurait dû être préparé par le département des finances, sur la base des éléments qui avaient été préparés au DTPE.

On peut d'ailleurs se demander si juridiquement parlant un crédit de bouclage devait être présenté, vu qu'il ne s'agissait pas d'un crédit de construction habituel. L'ancienne loi sur le financement des travaux publics, inapplicable en l'espèce, était muette à ce sujet.

Une convention devait être passée entre l'Etat et les TPG dans le but de régler les modalités de remboursement du prêt accordé aux TPG, une fois le coût définitif des travaux connus. C'est d'ailleurs ce qui va se passer avec le contrat de prestations prévu pour les TPG, où il est prévu que ces derniers soient propriétaires de leurs installations et bâtiments sur des terrains propriété de l'Etat en droit de superficie. Il y aura lieu de fixer la valeur de transfert de ces immeubles, en procédant à une augmentation du capital de dotation dans le bilan des TPG.

S'agissant des dépassements proprement dits, on peut relever ce qui suit :

- Près de la moitié du dépassement de crédit par rapport aux lois votées est constituée par des hausses conjoncturelles (indexation) et légales du coût de la construction, soit 24'560'866 F. A ce montant, il convient d'ajouter le coût de l'indexation supplémentaire, qui s'élève à 5'499'600 F entre l'indice ZH et la moyenne GE/ZH, ce qui représente déjà un montant de l'ordre de 30 mio sur les 53 mio de dépassement.



Les autres dépassements sont constitués, par ordre d'importance, par :

- une augmentation du volume de l'ouvrage (5'679'365 F) : 40'800 m³ supplémentaires
- des améliorations du projet, en partie demandées par les TPG (5'120'000 F)
- des honoraires supplémentaires (3'743'000 F + 380'000 F)
- déplacement et reconstruction des locaux artisanaux qui étaient situés sur le site du dépôt au Bachet-de-Pesay (2'359'2386 F)
- récupération énergie et mesures écologiques (1'360'000 F)
- modification et mise en conformité de la sécurité, contrôle de la stabilité géotechnique (1'200'000 F)

Enfin, il a été difficile de reconstituer les faits sur une durée si longue, alors que les conseillers d'Etat en charge de ce dossier, ainsi que les responsables de ce chantier, sont aujourd'hui à la retraite.



Conclusion

Les méthodes de gestion du DAEL et les directives aux mandataires ont été adaptées pour que les dérapages du type TPG Bachet-de-Pesay ne se reproduisent plus. De plus, la loi générale sur la gestion administrative et financière a été modifiée, pour renforcer le contrôle par le Grand Conseil.

