

Date de dépôt: 27 avril 2004

Messagerie

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'étude de 500 000 F en vue de la modernisation du bâtiment et des installations du Service des automobiles et de la navigation

Rapport de M^{me} Loly Bolay

Mesdames et
Messieurs les députés,

Présidée par le député Rémy Pagani, la Commission des travaux a consacré quatre séances à traiter le projet de loi 8626 devenu depuis le projet de loi 9196.

Initialement déposé par l'AdG, ce projet de loi a été retiré par ses auteurs lors de la séance du Grand Conseil du 11 mars dernier et a été tout naturellement et logiquement repris par le Conseil d'Etat.

Ont assisté aux travaux de la commission :

M. Laurent Moutinot, président du DAEL ;

M^{me} Micheline Spoerri, présidente du DJPS (le mardi 16 mars 2004) ;

MM. : Reinhard, directeur de la direction des bâtiments, DAEL ;

Rocamora, du service d'entretien et de la rénovation, DAEL ;

Moreno, directeur du SAN.

M^{me} Fiore a tenu les procès-verbaux avec efficacité et rapidité.

Je les remercie tous ici de leur présence et de leur collaboration.

Introduction et présentation du projet de loi 9196

Le projet de loi qui nous est soumis demande l'étude d'une mise en conformité des infrastructures qui actuellement ne répondent plus aux normes suisses et européennes.

Dans ce contexte, ce projet permettra de répondre aux exigences de sécurité, tout en diminuant les attentes relatives aux visites périodiques.

Il s'agit d'adapter la halle technique en vue d'obtenir l'accréditation de qualité demandée. Actuellement, le nombre de pistes est insuffisant et les équipements de contrôle seront, suite à l'entrée en vigueur des nouvelles normes, dépassés et obsolètes.

Enfin, ce projet intègre également la ligne CEVA et conserve l'implantation de la halle technique, en améliorant les structures d'accueil, tout en conservant les pistes d'attente et d'essai.

Historique

Le SAN a vu le jour en 1966, trente-huit ans pendant lesquels, malgré l'augmentation des contrôles de véhicules et la progression exponentielle du parc automobile, les infrastructures n'ont suivi aucune amélioration notable.

M. Moreno, directeur du SAN, fait un bref historique de son service et rappelle aux commissaires les principales prestations fournies par celui-ci.

Le SAN, Services des automobiles et de la navigation, est un établissement public, qui a comme tâches principales : l'immatriculation des véhicules, le contrôle périodique de ces derniers, la vérification d'affiliation et la prévention routière, ainsi que la mise en fourrière. Sans oublier un nombre important d'examens théoriques et pratiques.

Le SAN emploie 140 personnes qui gèrent 280 000 véhicules, et effectue 110 000 visites techniques par an.

Pour M. Moreno, les locaux ne sont plus adaptés aux besoins, d'ailleurs, ils ne répondent plus aux critères de sécurité, de rapidité et d'accueil. Actuellement, ajoute le directeur de l'établissement, déjà 10% de ses contrôles sont délégués à six établissements privés.

Enfin, poursuit M. Moreno, il s'agit d'assainir la halle technique qui est en mauvais état, le réaménagement du parking et son arborisation, la construction de deux nouvelles pistes et la mise en conformité de celles existantes.

En ce qui concerne le bâtiment de liaison, il abritera les nouveaux locaux administratifs libérés dans la halle technique au profit de deux nouvelles pistes.

M. Moreno rappelle aux commissaires que cette rénovation va permettre de pérenniser l'activité du SAN pour une période d'au moins dix ans, avec un autofinancement assuré.

Visite des lieux

La visite effectuée sur place nous renseigne effectivement sur l'état de vétusté voire de délabrement du bâtiment : les signes de corrosion, le manque de fonctionnalité, les déplacements inutiles voire dangereux, notamment en ce qui concerne les visites techniques des motos, sont évidents.

Par ailleurs, le bâtiment présente des déperditions de chaleur très importantes.

Bref, la construction ne répond plus aux normes en vigueur et mérite des travaux de rénovation au risque de ne plus pouvoir répondre aux nouvelles dispositions fédérales en terme de circulation routière et à devoir retarder davantage les délais des visites techniques.

Il sied de rappeler que les nouvelles normes sont entrées en vigueur début 2004 et leur mise en application devra être effective courant 2005 ou début 2006 au plus tard.

M. Moreno ajoute que de toute manière les garages devront se mettre en conformité avec les nouvelles normes, ce qui demande un investissement d'environ 150 000 F à 200 000 F pour automatiser une piste ; il souligne que certains garages ne pourront tout simplement plus assumer cette tâche.

Audition de la commune de Carouge : M^{me} le maire Francine Meyer et M^{me} la conseillère administrative Jeannine de Haller

Les autorités de Carouge sont soucieuses du futur aménagement extérieur en lien avec la future liaison CEVA, elles soulignent le problème du bruit, auquel le voisinage est confronté et qui trouve sa source dans la piste d'essai située entre le cimetière et la route du Val d'Arve, qui jouxte la zone d'habitation.

M. Moreno est conscient de la problématique soulevée, étant précisé qu'il avait envisagé de déplacer la piste ; cependant, et faute d'avoir trouvé un terrain adéquat, cette dernière doit être maintenue en l'état. Toutefois, ajoute M. Moreno, des aménagements pour atténuer le bruit pourront être envisagés.

Enfin, pour répondre à un éventuel déplacement du SAN, les autorités carougeoises soutiendraient cette proposition.

Audition des garages

MM. Picard, chef d'exploitation garage Citroën, Acacias, Grimm, garage Grimm Frères SA, Petit Lancy et Golaz, garage Golaz, Bellevue

Pour les personnes auditionnées, cette délégation des visites est opérationnelle depuis douze ans, une collaboration saluée par tous comme étant une complémentarité exemplaire entre les privés et l'Etat.

C'est dans les années 90 et pour répondre aux retards importants en matière de visites périodiques qu'une collaboration avec des garages privés c'est mise en place.

Cette mesure est renouvelée annuellement en fonction des besoins. Ces contrôles devront réintégrer le SAN après les travaux de transformation et d'adaptation.

Actuellement, 12 000 premières visites techniques annuelles sont effectuées par les garages.

Cette délégation de compétences représente un manque à gagner pour le SAN de près de 800 000 F par an, la part rétrocédée à l'Etat s'élève à 10 F du montant perçu, qui est de 70 F par visite, somme qui n'a jamais été majorée.

Les représentants des garages nous apprennent qu'en effet, le nombre de visites varie d'un garage à l'autre, c'est pourquoi, certains garagistes pourraient être enclins à investir dans les nouvelles infrastructures, en revanche pour d'autres l'investissement demandé s'avère trop onéreux.

Position du Conseil d'Etat

Pour M^{me} Micheline Spoerri, cheffe du DJPS, la variante minimaliste choisie par la commission est de nature à inciter les commissaires à voter ce crédit d'études qui est devenu urgent, car la réalisation de certains travaux sur le site du SAN est non seulement indispensable mais elle est capitale.

Par ailleurs, souligne la cheffe du département, l'introduction future des nouvelles dispositions fédérales du droit sur la circulation routière exige l'application d'un protocole technique très précis pour effectuer les visites périodiques. Actuellement, le SAN ne dispose pas d'infrastructures pour répondre à cette exigence.

M^{me} Spoerri met en garde contre le retard accumulé et qui aurait comme conséquence qu'un nombre important de véhicules non conformes aux exigences pourrait circuler sur la voie publique.

Pour M. Laurent Moutinot, et répondant à une question souvent évoquée pendant nos travaux, le déplacement du SAN n'est pas une priorité du CE. Le chef du département souligne d'une part l'aspect financier très important demandé pour une telle opération (entre 40 millions et 60 millions F) et d'autre part, le manque évident de terrains disponibles actuellement.

Débat en commission

Manifestement les éléments pertinents soulevés pendant les auditions n'ont pas convaincu certains commissaires qui persistent à s'opposer farouchement à ce crédit d'études.

C'est ainsi que les Verts déplorent la dissolution de la brigade antibruit et critiquent le manque de politique de dissuasion du CE en matière de circulation. Ils ajoutent que s'il y avait moins de voitures, le SAN n'aurait pas besoin de s'agrandir.

Les démocrates-chrétiens souhaitent conserver la délégation des visites aux garages privés, d'où leur refus à voter ce projet.

Enfin, pour les socialistes la délocalisation du SAN doit s'inscrire dans une perspective d'avenir. Par ailleurs, ils préconisent une augmentation de la taxe afin d'amortir le crédit d'étude demandé dans ce projet.

Finalement la majorité des commissaires considèrent que ce projet doit être voté eu égard aux nouvelles normes qui sont entrées en vigueur et auxquelles le SAN doit impérativement répondre.

Pour conclure la commission préconise d'intégrer dans ce crédit d'études une évaluation qui tienne compte des éléments suivants :

- une étude de mise aux normes énergétiques ;
- un mur antibruit, réclamé par les autorités carougeoises ;
- la mise en place des panneaux solaires, ainsi qu'une éventuelle délocalisation du SAN.

Vote sur le projet de loi 9126

Art. 1 – (amendement)

*Un crédit d'étude de 500 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour l'étude de la modernisation **des bâtiments** et des installations du Service des automobiles et de la navigation situé route de Veyrier 86 à Carouge.*

Pour : 9 (2 AdG, 2 S, 2 R, 3 L)

Contre : 5 (2 Ve, 2 PDC, 1 UDC)

Art. 2 Budget d'investissement (amendement)

*Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement **2004**.*

Pour : 7 (1 L, 2 AdG, 2 S, 2 R)

Contre : 5 (2 Ve, 2 PDC, 1 UDC)

Abs : 1 L

Art. 3,4,et 5 votés sans modification

Pour : 9 (2 AdG, 2 S, 2 R, 3 L)

Contre : 5 (2 Ve, 2 PDC, 1 UDC)

Vote final

Pour : 9 (2 AdG, 2 S, 2 R, 3 L)

Contre : 5 (2 Ve, 2 PDC, 1 UDC)

La majorité de la Commission des travaux vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de voter ce projet de loi.

Projet de loi (9196)

ouvrant un crédit d'étude de 500 000 F en vue de la modernisation du bâtiment et des installations du Service des automobiles et de la navigation

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

Art. 1 Crédit d'étude

Un crédit d'étude de 500 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour l'étude de la modernisation des bâtiments et des installations du Service des automobiles et de la navigation situé route de Veyrier 86 à Carouge.

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement 2004.

Art. 3 Financement et couverture des charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume d'investissements « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et amortissements sont à couvrir par l'impôt.

Art. 4 Amortissement

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

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

Secrétariat du Grand Conseil**PL 8626**

Projet présenté par les députés:

*M^{mes} et MM. Rémy Pagani, Christian Grobet,
Salika Wenger, Jean Spielmann, Pierre Vanek
et Cécile Guendouz*

Date de dépôt: 13 septembre 2001

Messagerie

Projet de loi

**ouvrant un crédit d'étude de 500 000 F en vue de la
modernisation du bâtiment et des installations du Service des
automobiles et de la navigation**

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

Art. 1 Crédit d'étude

Un crédit d'étude de 500 000 F (y compris TVA et renchérissement) est
ouvert au Conseil d'Etat pour l'étude de la modernisation du bâtiment et des
installations du Service des automobiles et de la navigation situé route de
Veyrier 86 à Carouge.

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget
d'investissement dès 2002 sous la rubrique ...

Art. 3 Financement et couverture des charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt
dans le cadre du volume d'investissements « nets-nets » fixé par le Conseil
d'Etat, dont les charges financières en intérêts et amortissements sont à
couvrir par l'impôt.

Art. 4 Amortissement

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

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le peuple genevois a rejeté massivement, en 1995, le projet de privatisation du Service des automobiles et de la navigation voulue par le Conseil d'Etat monocoleur de droite.

Depuis lors, le SAN a démontré non seulement qu'il fonctionne correctement, mais encore que ses recettes couvrent largement ses charges. Ce service est toutefois à l'étroit, en raison du nombre de contrôles à effectuer, les locaux utilisés à cet effet n'ayant pas été agrandis depuis la construction de ce bâtiment qui remonte, sauf erreur, à trente ans en arrière, et cela malgré des projets étudiés il y a 10 ans déjà.

Il est inadmissible, après le résultat du vote populaire de 1995, que le Conseil d'Etat, respectivement le Département de justice et police et des transports, n'aient rien entrepris pour adapter les locaux du SAN à ses besoins actuels, alors que c'était précisément l'un des motifs invoqués par le Conseil d'Etat monocoleur pour procéder à la privatisation de ce service. Les demandes de ce dernier sont du reste restées sans réponse de la part du Département de justice et police et des transports dont il dépend.

On ne peut s'empêcher de penser que le Conseil d'Etat veut entraver la bonne marche de ce service et l'obliger également à sous-traiter des activités au secteur privé, comme cela est déjà le cas.

C'est la raison pour laquelle nous proposons l'adoption d'un crédit d'étude pour financer l'élaboration d'un projet de modernisation et d'adaptation des bâtiments et installations du SAN.

Il conviendra que la Commission des travaux, qui devra traiter ce projet de loi, entende les représentants du SAN pour connaître exactement quels sont les besoins en cause.

Au bénéfice de ces explications, nous espérons, Mesdames et Messieurs les députés, que vous réserverez un bon accueil au présent projet de loi.

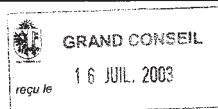
Sous-traitance

14 place du Marché
CH 1227 Carouge
CCP 12-1246-9
Tél 022 307 89 87
Fax 022 342 53 29
www.carouge.ch

Mairie



Ville de Carouge



GRAND CONSEIL	
Expédié le:	Session GC: 29 août 03
Président	Députés (100)
Commissaires	Bureau
Secrétariat	Chefs de groupe
Commission:	TRAVAUX
Copie à: pour information	

Grand Conseil
Monsieur le Président
Bernard LESCAZE
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3970
1211 Genève 3

YAM/if

Carouge, le 11 juillet 2003

Concerne : Pétition "Limitation du bruit"

Monsieur le Président,
Cher Monsieur,

Vous trouverez en annexe la pétition citée en marge qui a été prise en considération par le Conseil municipal de la Ville de Carouge le 13 février 2003, lequel l'a renvoyée à l'examen de la Commission des pétitions laquelle s'est réunie le 19 juin dernier.

Cette pétition est revenue par-devant le Conseil municipal le 26 juin et à cette occasion, ledit Conseil a invité le Conseil administratif à vous faire suivre cette pétition dès lors que la route du Val d'Arve est une route cantonale et que la problématique s'inscrit dans le contexte de la Loi ouvrant un crédit de 85 millions de francs sur 11 ans pour les études et mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales.

Tout en vous remerciant de bien vouloir donner à la présente la suite qu'elle comporte, veuillez agréer, Monsieur le Président, cher Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil administratif :


Francette MEYER
Maire

Copie : DAEL, Monsieur Laurent MOUTINOT, Président

↳ PL 8644
adopté 28.03.03

Pétition «Limitation du bruit»

Concerne : route du Val d'Arve

Au vu de ce qui suit, à savoir :

- Le développement de la zone sud de la Commune de Carouge, ainsi que des communes avoisinantes.
- Les mesures prises et à prendre, concernant l'évitement du transit de la circulation au centre de Carouge, mesures que nous approuvons, mais qui engendre une circulation plus importante sur la route sus-mentionnée.
- Les nouvelles constructions réalisées et à venir dans le quadrilatère place Sigismond, Nicolas le Vieux, Daniel Gevril, Fontenette.
- La forte augmentation et celle à venir de la circulation sur la route du Val d'Arve.

Ce qui précède engendre des nuisances sonores de plus en plus importantes.

Selon plusieurs mesures, il a été constaté sur certains immeubles locatifs un bruit allant jusqu'à 70 décibels. Cette nuisance débute à 5 heures 30 et dure jusqu'à 22 à 23 heures.

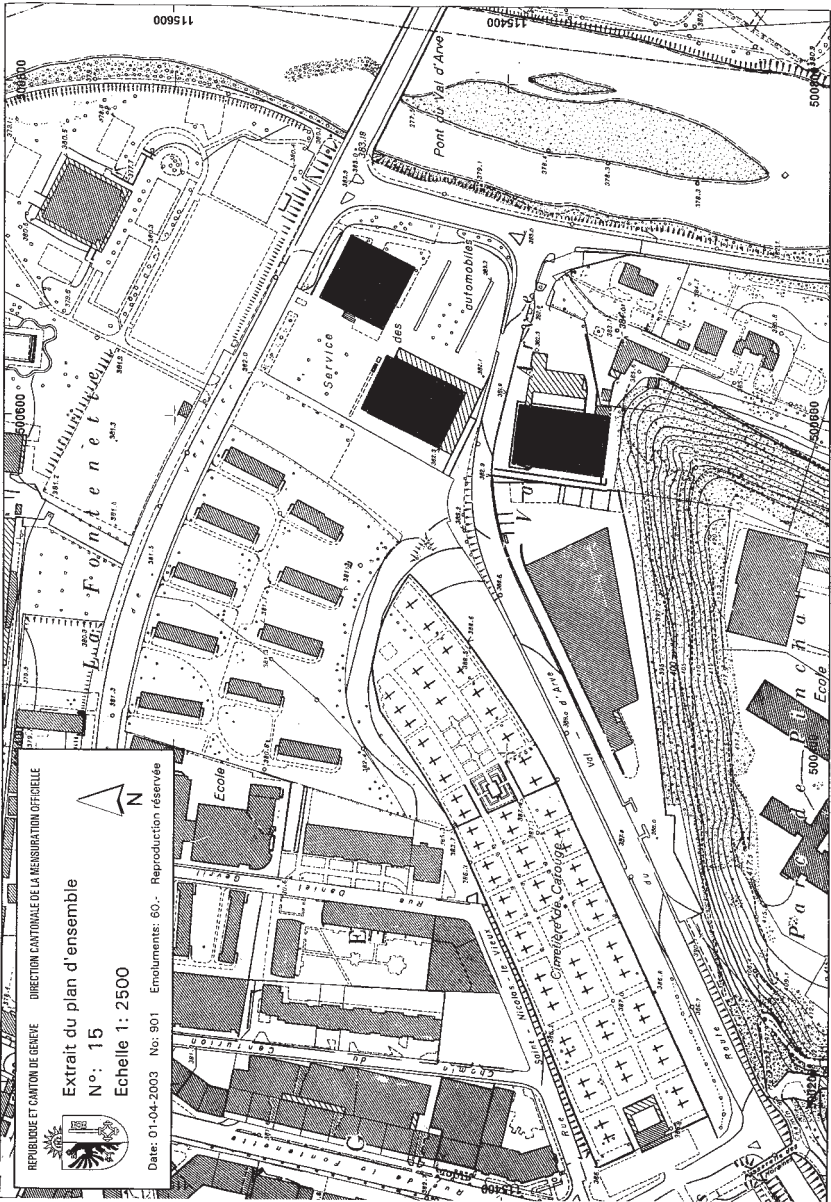
En conséquence, les soussignés demandent aux autorités carougeoises d'entreprendre toutes démarches, études, voir des mesures urgentes et provisoires en vue de restreindre fortement les nuisances sonores dues à l'intense trafic existant sur la route précitée.

En parallèle, il est également demandé d'intervenir auprès des autorités cantonales pour des mesures à prendre à plus long terme.

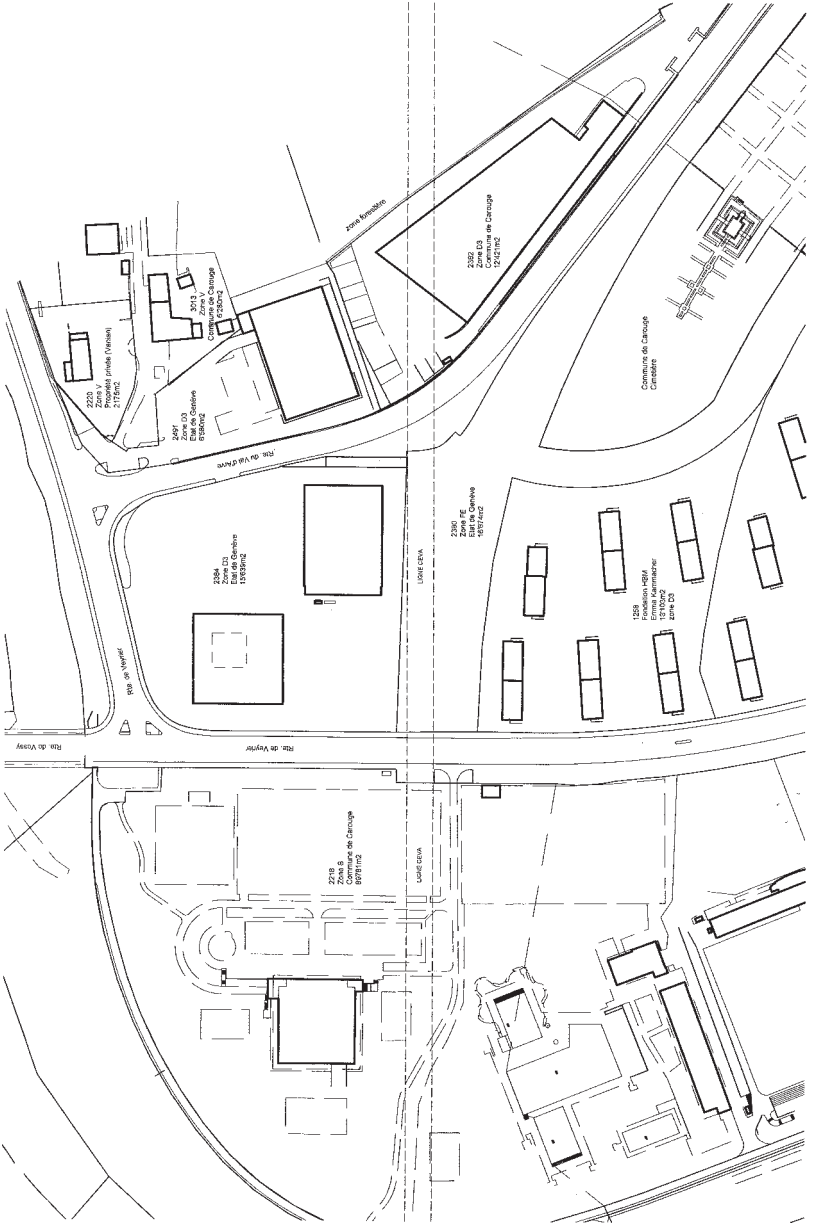
Responsable: M. Yves Bourquin - 25 rue Daniel Gevril - 1227 Carouge / GE

**TOUTES LES PERSONNES QUI LE SOUHAITENT POURRONT
SIGNER CETTE PETITION (confédérés, genevois et étrangers)**

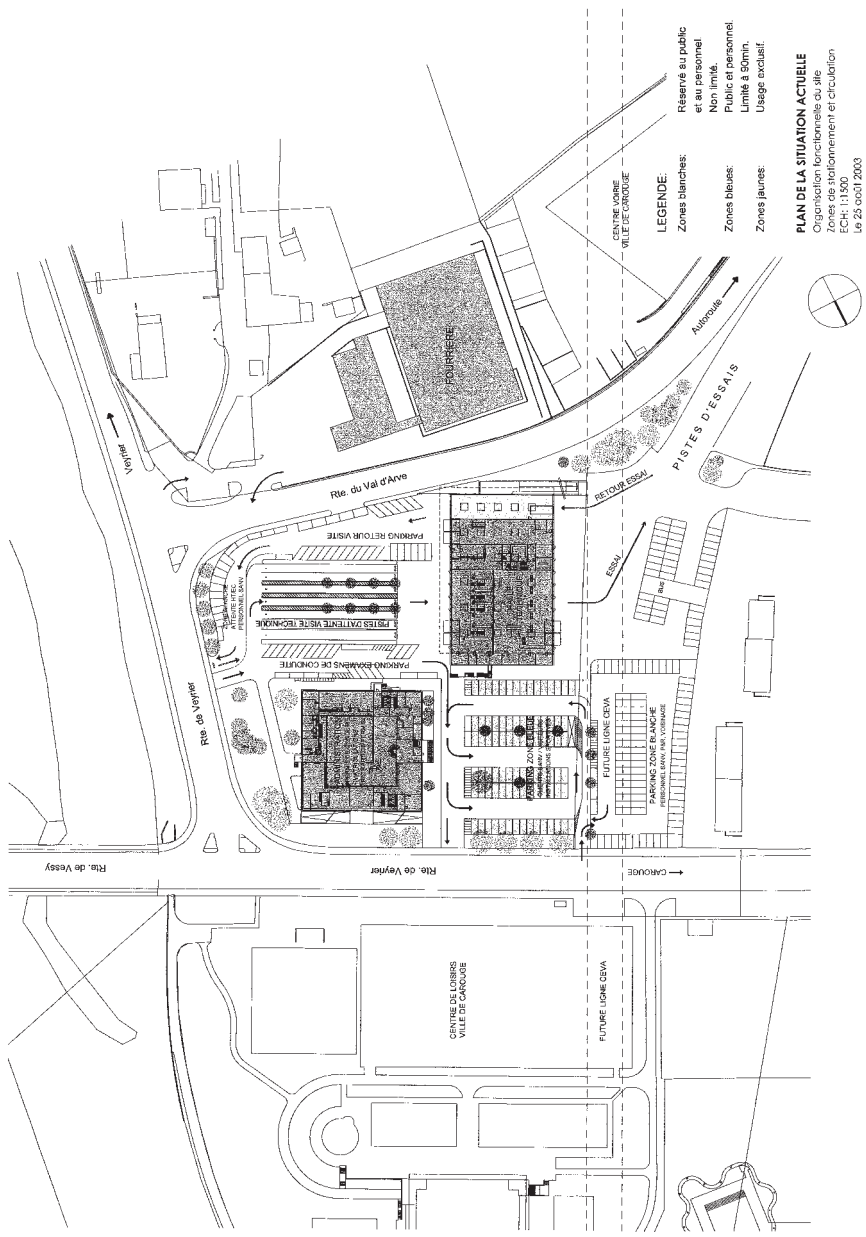
	Nom	Prénom	Adresse	Signature
--	-----	--------	---------	-----------



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
 DIRECTION CANTONALE DE LA MEASUREMENT OFFICIELLE
 Extrait du plan d'ensemble
 N°: 15
 Echelle 1: 2500
 Date: 01-04-2003 No: 901 Emoluments: 80. - Reproduction réservée

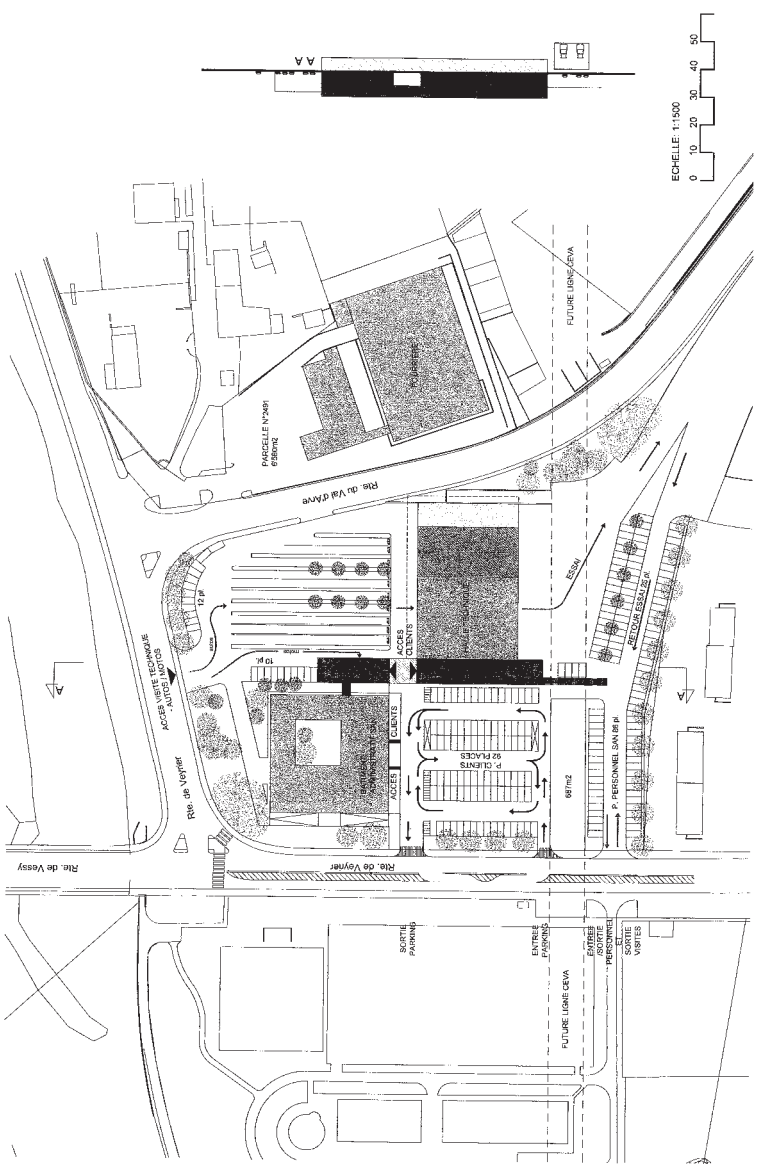


STRUCTURE FONCIERE
 ECHELLE 1:2000
 13 Juin 2003



PLAN DE LA SITUATION ACTUELLE

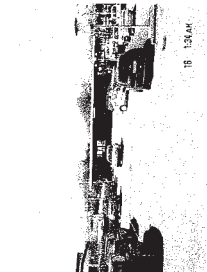
Organisation foncière et circulation
Zones de stationnement et circulation
ECH: 1:1500
Le 25 août 2003



ECHELLE 1:1500
0 10 20 30 40 50



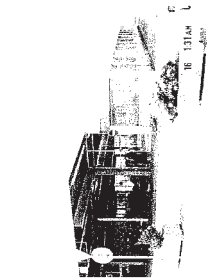
PLAN D'AMENAGEMENT
d'implantation de l'édifice
à conserver



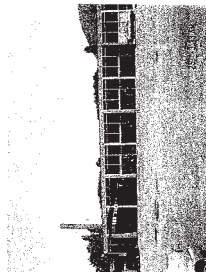
RETOUR VISITES



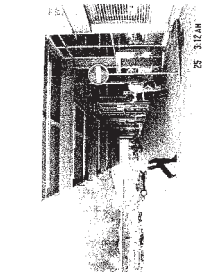
Pistes d'attentes visite



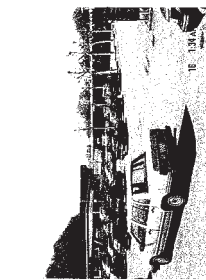
FAÇADE N-B



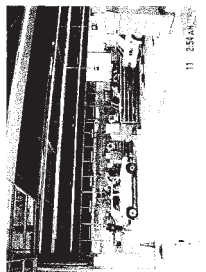
SORTIE VISITES FAÇADE NO



ENTREE HALLE TECHNIQUE



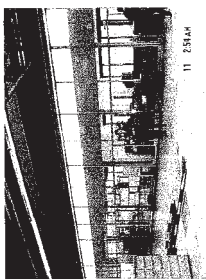
ACCES PISTES D'ATTENTE



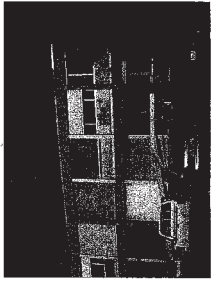
HALLE VISITES TECHNIQUES



ACCES FOSSE ET BUREAUX



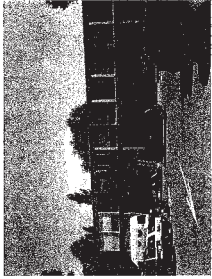
BUREAUX DES INSPECTEURS



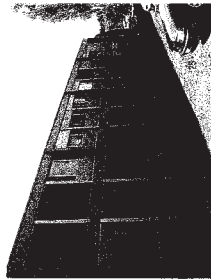
FACADE S-O ENTREE LIMBON



FACADE N-O



FACADE N-O ENTREE



FACADE N-E



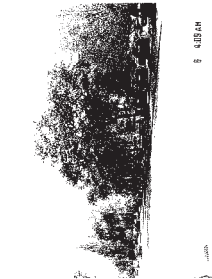
FACADE S-E



PARKING SAINVALE RTE DE VEYBER



ESPACE VERT AM S-E



PARKING SAINVALE

PLANNING PREVISIONNEL

DAEL Projé SAN

Phases	2003												2004												2005												2006												2007											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1 Définition des objectifs - étude des besoins	■																																																											
2 Etudes préliminaires et procédures - étude de faisabilité, rapport de synthèse - commission des travaux du GC - vote du crédit d'étude par le GC - préparation du programme - procédure de choix du mandataire AIMP, appels d'offres, à 2 tours	■												■												■												■												■											
3 Etude du projet - Avant-projet - Projet définitif - devis général - dépôt de la requête en autorisation de construire - procédure de demande d'autorisation de construire	■												■												■												■												■											
4 Appel d'offres - PL, crédit d'investissement - Préavis financier - approbation du Conseil d'Etat - présentation au Grand Conseil - commission des travaux du GC - vote du crédit de construction par le GC - phase préparatoire de l'exécution - plans d'exécution - dossier d'appel d'offres - procédure d'adjudication	■												■												■												■												■											
5 Réalisation - début des travaux - fin des travaux	■												■												■												■												■											
Periodo de vacance del Grand Conseil																																																												

Genève, le 20 janvier 2004

PL 8626 Crédit d'étude en vue de la modernisation du bâtiment et des installations du Service des automobiles et de la navigation (SAN)

INTRODUCTION

Le site du Service des automobiles et de la navigation (SAN) : projet d'un développement potentiel.

La localisation du SAN sur ce terrain date de la fin des années soixante. Aujourd'hui, malgré l'augmentation des contrôles de véhicules et la constante augmentation du parc automobile cantonal, les locaux du SAN n'ont pas été agrandis depuis une trentaine d'années.

L'état des bâtiments présente des signes évidents de vétusté et la construction ne répond plus aux normes et réglementations en vigueur.

Cette étude tient compte non seulement des impératifs liés aux besoins actuels et des travaux inévitables, mais aussi à la volonté de concentrer sur un terrain limité, les activités répondant à une meilleure fonctionnalité interne et à un concept de circulation et de stationnement adapté aux évolutions.

Cet aménagement intègre le projet de la ligne CEVA et se développe sur la base du choix de conserver l'implantation de la halle technique, en améliorant les structures d'accueil du service de contrôle technique et de maintenir ses pistes d'attente et d'essais.

Le niveau du terrain de la tranchée couverte de la ligne CEVA dans la zone du parking en surface est progressivement plus haut à partir de la halle technique, (pente 2%). Cette surface pourra, après la construction de la ligne, être réaffectée à des places de parc ou à d'autres usages.

BUT DE L'ETUDE

La modernisation des bâtiments et des installations du Service des automobiles et de la navigation fait l'objet d'un projet de loi de crédit d'étude en suspens (PL 8626).

La halle technique doit subir des adaptations en vue de l'accréditation – qualité demandée par l'ASA. Le nombre de pistes est insuffisant à court terme et les équipements de contrôle seront obsolètes.

marquer à l'appui

De nouvelles procédures sont prévues dès 2004. Au vu de la saturation des pistes, environ 12'000 contrôles sont assurés par des garages privés. Ces contrôles devront réintégrer le SAN après les travaux de transformation et d'adaptation.

Cette rénovation / transformation est prioritaire. Elle est également à mettre en rapport avec l'aménagement de la ligne CFF du CEVA, qui se situe à proximité de la sortie de la halle technique.

Le contrôle des poids lourds (une prestation du SAN) restera effectué à l'extérieur.

L'impact de chantier de la ligne du CEVA doit être pris en compte dans le cadre de la rénovation de la halle et d'une manière générale sur les aspects logistiques du site. Il s'agira en temps utile de déterminer des scénarios de fonctionnement pendant la durée des travaux sur le site et ses abords immédiats.

Le bâtiment administratif construit dans les années septante, présente des signes évidents de vétusté et la distribution intérieure des locaux n'est plus adaptée à l'organisation des activités actuelles.

Afin d'atteindre au mieux les objectifs fixés, nous avons analysé les données recueillies relatives au fonctionnement, aux besoins futurs et les contraintes physiques du site.

La démarche poursuivie dans l'étude s'est référée à deux exigences principales :

1. Une proposition de développement du site tenant compte des contraintes et fonctionnalités des lieux, de la future ligne CEVA et de l'impact général sur le périmètre.
2. La nécessité, d'une part de restructurer et d'adapter les locaux de la halle technique en vue de l'accréditation SMQ-ASA et selon les dispositions fédérales en devenir et d'autre part, d'améliorer le fonctionnement général du site du point de vue des flux de personnes et des véhicules, des accès et du stationnement.

PROJET

Construction d'un bâtiment de liaison

Descriptif sommaire du projet et des travaux

Construction du bâtiment de liaison : ce bâtiment relie le bâtiment administratif actuel et le nouveau bâtiment projeté. Il abritera les nouveaux locaux administratifs libérés dans la halle technique au profit de deux nouvelles pistes de contrôle des véhicules et d'une surface de réserve de 330 m² destinée à une extension future. Le contrôle des motos se fera dans le bâtiment de liaison. Un couvert relie ce bâtiment aux places de parc du retour des essais et du parking du personnel (111 places). Une arborisation le long du parking renforcera la barrière visuelle vis-à-vis de la zone d'habitations.

L'assainissement de la halle technique prévoit le remplacement des coupoles et la réfection de la toiture. De nouvelles portes seront installées et la façade sera rénovée dans son ensemble.

Les transformations liées au nouveau concept du contrôle des véhicules, basé sur la gestion administrative informatisée, concernent essentiellement des travaux d'adaptation pour les supports des élévateurs et des testeurs encastrés dans la dalle et la suppression de quatre fosses.

Le parking en zone bleue destiné aux clients du SAN est optimisé en nombre de places (92 places).

Les accès pour les visites techniques et aux services administratifs du SAN sont strictement séparés et bénéficient d'entrée et sortie distinctes.

Il n'est prévu aucune intervention de rénovation dans le bâtiment administratif à l'exception de la modification de l'escalier d'accès principal et la passerelle au bâtiment de liaison.

Pendant la durée des travaux, les bureaux des inspecteurs seront aménagés dans des locaux provisoires.

ESTIMATION DU COUT DES PRESTATIONS D'ETUDE

Honoraires des mandataires pour l'étude du projet

(architectes, ingénieur-civil et ingénieurs CVS/E, géomètre, acousticien et physicien)

Coût des travaux estimés
CFC 1,2,4

Frs HT 7'050'000

Frs TTC 7'585'800

Honoraires d'étude phase de l'avant-projet et du projet définitif y compris devis général
(Normes SIA 102,103,108, 2001, art. 4.31 à 4.33)

Frs HT 444'300

Frs TTC 478'067

ANNEXES

Plans

Photographies des bâtiments et du site

Planning prévisionnel



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
DÉPARTEMENT DE JUSTICE, POLICE ET SÉCURITÉ

Genève, le 09 FEV 2004

La Conseillère d'Etat

Présidence DJPS

Rue de l'Hôtel-de-Ville 14
Case postale 3962
1211 Genève 3
Tél. (022) 327 25 00
Fax. (022) 327 06 00

Prière de rappeler
la référence ci-dessous
SAN/VM

Monsieur Rémy Pagani
Président de la Commission des travaux
Service du Grand Conseil
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1211 Genève 2

Concerne : projet de loi 8626 – crédit d'étude pour la rénovation du Service des automobiles et de la navigation (SAN)

Monsieur le Président,

A l'issue de la séance du 20 janvier 2004 de la Commission des travaux que vous présidez, Monsieur Vincent Moreno, directeur du SAN, m'a informé du souhait des commissaires de m'entendre au sujet du projet de loi cité en marge.

Je ne pourrai pas assister à la visite et aux travaux prévus le 10 février 2004 sur le site d'exploitation du SAN, étant à ce moment-là retenue par d'autres obligations impérieuses.

Il me semble utile de souligner que les membres du groupe de travail ont collaboré en parfaite harmonie et d'entente avec Monsieur Laurent Moutinot, Conseiller d'Etat en charge du DAEL, et moi-même. Je serais prête à venir devant votre Commission à une date ultérieure. Permettez-moi auparavant quelques observations :

La réalisation de certains travaux sur le site d'exploitation du SAN est non seulement indispensable, mais elle est capitale. Il s'agit d'équiper ce service d'un outil de travail et de bâtiments, parfois âgés de plusieurs dizaines d'années, performants et de continuer à assurer sa contribution déterminante en matière de sécurité routière.

A défaut de la réalisation de certaines rénovations, des conséquences néfastes pourraient en découler :

- L'introduction future de nouvelles dispositions fédérales du droit sur la circulation routière exige l'application d'un protocole technique très précis pour effectuer les visites périodiques des deux et quatre roues qui y sont soumis. Le SAN ne dispose actuellement pas des infrastructures pour répondre à cette exigence.
- Faute de procurer au SAN le potentiel évolutif en créant des lignes de contrôle supplémentaires, des retards massifs en matière de visites périodiques seront inéluctables.
- Le rallongement important des délais de visite, dû à l'incapacité d'assumer les contrôles techniques dans des conditions appropriées, aurait pour conséquence que de nombreux véhicules dont l'état technique ne satisfait plus aux exigences circuleraient sur la voie publique.

- 2 -

Prendre un tel risque serait inconciliable avec la volonté exprimée tant par les autorités cantonales et fédérales, que par de nombreux représentants du pouvoir législatif et par le peuple souverain.

Enfin, je tiens à souligner que les travaux de rénovation souhaités visent également l'amélioration des prestations et de l'efficacité d'un service public, exigence à laquelle je suis particulièrement attachée.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'MS' or similar initials, enclosed within a large, loopy, handwritten flourish that forms a partial circle around the text.

Micheline Spoerri



Le directeur

Note à l'attention de Monsieur Rémy Pagni Président de la Commission des travaux

PL 8626 – Crédit d'étude pour la rénovation du SAN

Monsieur le Président,

J'ai pris bonne note des délibérations à l'occasion de la séance de la Commission de travaux du 10 février 2004. En réponse à certaines questions qu'elle souhaite voir traitées lors d'une nouvelle réunion, je me permet de vous fournir d'ores et déjà quelques éléments.

Visites périodiques déléguées

La délégation des 1^{ères} visites était une mesure complémentaire pour rattraper le retard important en matière visites périodiques au début des années '90. Elle est renouvelée annuellement, en fonction des besoins et après l'examen des conditions d'exploitation à court terme du SAN.

Elle trouve sa base légale à l'art. 33 de l'Ordonnance fédérale du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers qui précise notamment que « l'autorité d'immatriculation (DJPS/SAN, ndr.) peut confier ces contrôles subséquents à des entreprises ou à des organisations qui garantissent une exécution conforme aux prescriptions ». Cette disposition sera dans un proche avenir modifiée par la description plus spécifique des prescriptions qui régissent les contrôles, actuellement désignées par asa-QSS.

Les objectifs visant à répondre aux exigences du futur système de maîtrise de qualité (asa-QSS), notamment de traçabilité, demande le rééquipement technique des pistes de contrôle. L'équipement technique et informatique par piste représente un investissement de l'ordre de 200'000 à 230'000 F.

Les éléments favorables (financiers et équité) et contraintes (RH et équipements) liés à la reprise éventuelle des visites déléguées par le SAN également du document du 14 novembre 2003, remis à la Commission des travaux.

Statistiques des visites déléguées

Les garages actuellement mandatées par le DJPS ont effectué en 2003 le nombre suivant de 1^{ères} visites périodiques (complètes et partielles) :

Garage	Lieu	Total visites	Total manque à gagner Etat
Grimm Frères SA	Petit-Lancy	3'142	193'757 F
Binggeli & Mühlebach	Vernier	1'812	111'479 F
Emil Frey SA	Le Lignon	1'275	77'396 F
Citroën (Suisse) SA	Acacias	3'620	218'925 F
Garage d'Hermance	Hermance	1'252	76'766 F
Garage Yves Golaz	Bellevue	1'292	80'294 F
		12'393	758'615 F

Je tiens à rappeler que dans ses calculs de productivité, le SAN se base sur 4'000 visites par inspecteur et par année. En cas de reprise par le SAN, les visites déléguées représentent l'équivalent de trois collaborateurs, soit d'une piste de contrôle.

Statistiques

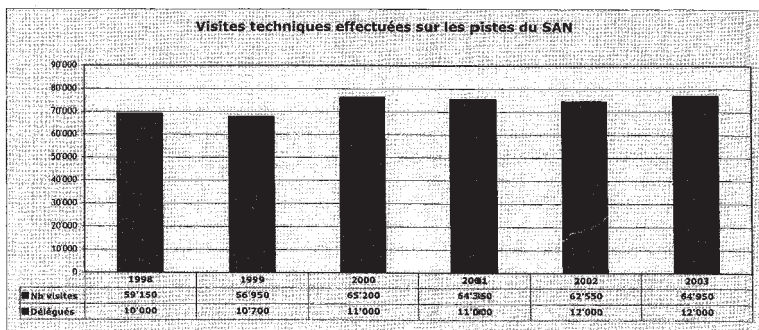
La statistique ci-après illustre le nombre de visites effectivement opérées sur les pistes du SAN. Elle ne tient compte ni des visites motocycles (env. 13'300 en 2003), camions (env. 1'500 en 2003) et voitures de tourisme effectuées par des garages délégataires (env. 12'000 en 2003).

Par ailleurs, l'illustration de l'évolution au cours des 5 dernières ne prend également pas en compte les éléments suivants :

- variations liées à des contraintes RH (non augmentation du personnel, départs à la retraite, longues absences)
- doublement du nombre de visites pour véhicules poids-lourds dès le 1^{er} juin 2004 (passant de 1'500 à 3'000), conséquence de l'application des accords bilatéraux pour les transports terrestres.

Ces éléments ont un impact direct sur les résultats, ce qui explique les variations non linéaires. En effet, l'affectation des ressources doit tenir compte des impératifs opérationnels qui changent parfois à très court terme.

Elle permet néanmoins, par une extrapolation simple sur la base sur la base des éléments aujourd'hui connus, de déterminer que l'apport d'une piste de contrôle complémentaire assure la pérennité du mandat légal du SAN pour au moins 10 ans.



L'aménagement de la deuxième piste de contrôle permettrait la prise en charge, le cas échéant, de la reprise de visites actuellement déléguées.

Pour le surplus, le site d'exploitation dispose des réserves nécessaires pour l'installation d'une troisième piste si, contre toute attente, à très long terme le développement actuel devait se poursuivre.

Espérant avoir pu contribuer par la présente à certaines clarifications et demeurant à votre disposition en cas de questions, je vous adresse, Monsieur le Président, mes meilleurs messages.

V. Moreno