

Date de dépôt : 31 janvier 2012

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant une subvention d'investissement de 170 000 000 F pour la construction du dépôt « En Chardon » au profit des Transports publics genevois, en vue de concrétiser la première étape de libération du site de la Jonction

Rapport de majorité de M. Guy Mettan (page 1)

Rapport de minorité de M. Frédéric Hohl (page 31)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

Suite au renvoi de ce projet de loi en commission par la plénière, la Commission des travaux a réexaminé ce projet de loi lors de ses séances du 13 décembre 2011 et des 10 et 17 janvier 2012, sous la présidence de M^{me} Lydia Schneider Hausser, en présence notamment de MM. David Favre, secrétaire général adjoint du DIM, et Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint du DCTI, et de M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du DIM. Le procès-verbal a été assuré par M. Guillaume Gönczi.

Audition des TPG, avec MM. Pascal Ganty, directeur développement & ingénierie, Denis Chiaradonna, juriste, Benjamin Vincent, directeur finances & gestion, et Andrea Fossati, chef de projet

En préambule, M^{me} Künzler fait distribuer une note sur la raison d'une impossibilité d'un dépôt TPG en France.

Concernant le placement des trams à la rue de Vaudagne, un député (L) estime qu'une parcelle de 300 par 400 mètres peut accueillir une cinquantaine de trams, ce qui équivaut à 2 terrains de football, et non à 9 comme évoqué par M^{me} Künzler.

Un député (MCG) s'enquiert d'un report d'un an de la ligne budgétaire, au vu de la situation financière difficile de l'Etat. Certains recours ne sont en outre pas levés.

Un député (L) s'interroge sur les difficultés de la SIA quant aux procédures AIMP, sur les recours en suspens, avec le risque qu'un vote apporte de l'eau au moulin des opposants, et enfin sur l'équivalence, à hauteur de 7 à 10 millions de francs, entre le coût d'exploitation du dépôt et le coût induit par son absence.

Un député (PDC) demande enfin comment est gérée la coexistence du matériel roulant en fin de vie et du nouveau matériel.

Réponses :

1. L'intérêt de remiser les trams en sous-sol a été étudié : la sécurité dans la pente pose un problème de base. Les rampes doivent mesurer 150 mètres de long et induisent une réduction du nombre de trams rangés de 38 %. Le vide d'étage est en outre plus important que celui des bus, soit un coût de 10 millions supplémentaires. Des contraintes sont également liées au site. Par ailleurs, concernant les parcelles de la Gravière à Meyrin, une étude a identifié dix sites de dépôt, dont la Gravière. Celle-ci a été écartée pour des raisons foncières, car En Chardon offre les meilleures perspectives.
2. Le report induirait un décalage entre les frais de fonctionnement de l'exploitation et les frais financiers présentés. Une révision s'imposerait.
3. A propos des recours, il a été répondu aux préoccupations de Vernier et Meyrin. Deux des quatre recours enregistrés ont été retirés suite à la signature d'accords. Les deux dernières oppositions font l'objet de négociations d'échange de terrains. Un accord pourrait aboutir rapidement. Une fois les modifications formalisées et présentées à l'OFP, celui-ci pourra rendre sa décision quant à l'approbation du projet.
4. Les TPG ont mis sur pied un règlement d'application des règlements cantonaux liés aux AIMP. Des instructions de service existent et un CAC veille à l'interne à leur application. Le chef de projet agit donc en conformité avec ce règlement. L'ICF a d'ailleurs conduit un audit au résultat positif quant à la gestion des AIMP par les TPG. Voici quelques semaines, la Cour des comptes a vérifié la gestion des appels d'offre dans six établissements publics, dont les TPG. Le rapport final n'est pas rendu mais les échos sont bons.

5. La logique est celle de l'expansion du réseau, et non du remplacement du matériel. Le rapport comprend d'ailleurs un tableau du besoin en véhicules, élément qui détermine la taille des dépôts.

De son côté, M^{me} Künzler indique que le coût en l'absence de dépôt s'élève de 7 à 10 millions de francs, pour le moment, mais augmentera avec le temps, sans compter la dégradation du service. La multiplication des sites induit du travail inutile. Sur l'absence de smiley positif, la FAI en a donné les raisons. Le changement de projet justifie qu'il soit soumis aux AIMP mais, de par l'absence de nécessité d'un projet architectural fort – il s'agit d'un hangar – et la primauté du critère financier, un concours n'apparaît pas comme indispensable.

De même, il vaut mieux prévoir la ligne budgétaire même si elle ne devait pas être utilisée. L'incidence d'une dépense d'investissement est mineure. Enfin, les trams sont au nombre de 70, à quoi s'ajoutent 150 bus et les services de maintenance, soit 29 000 m² de surface.

Le député (L) estime que les arguments du DIM sont qualitatifs et non quantitatifs. Or il considérait l'incidence financière de la non-construction du dépôt. A entendre la FAI, il ne semblait pas que celle-ci réclamât un concours. Il se dit néanmoins surpris que les TPG n'appliquent pas la même rigueur dans leurs procédures que l'Etat.

Il s'avère que la FAI a interprété les documents TPG sous l'angle des candidats. Toutes les informations ont été données concernant la valeur financière de l'offre ; l'un des sous-critères était les 25 % évoqués, ce que la FAI recommande et qui l'a satisfaite.

Un autre député (L) constate qu'on affirme qu'aucune économie n'est possible. L'Etat étant appelé à prendre en charge ce coût, il demande à connaître le spectre de coût final du dépôt établi par l'appel d'offres, compte tenu de l'échange de terrain. En outre, l'installation de l'Université à la pointe de la Jonction justifiant seule la création d'un nouveau dépôt de bus pour les TPG, il regrette que le projet du pôle d'enseignement et de la Jonction dans sa globalité n'ait pas été présenté aux député-e-s, alors qu'il l'a été à la presse.

Le projet de loi prévoit un coût de 330 millions de francs, à plus ou moins 10 %. A côté de cela, l'appel d'offres évoqué correspond à la prestation de mandat, de 19 millions, budgétée pour réaliser la phase d'exécution du projet. Les options prises lors des différents appels d'offres devraient occasionner des économies, impossibles à quantifier pour lors.

Par ailleurs, pour le DIM, le dépôt En Chardon est nécessaire, que la pointe de la Jonction soit évacuée ou non. Un autre dépôt, pour lequel le DIM

et le DCTI recherchent un terrain, constitue une étape ultérieure tout aussi indispensable. Sur le projet Jonction, elle invite la commission à auditionner le DCTI ou le DIP.

La Présidente met au vote l'audition du Conseil d'Etat sur le projet de la Jonction. Cette audition est acceptée par :

Pour : 6 (1 PDC, 1 R, 2 L, 2 MCG)

Contre : 3 (2 S, 1 Ve)

Abstentions : 3 (1 Ve, 1 DC, 1 R)

Auditions de M^{me} Diaz et de MM. Abbé-Decarroux, Dubs, Favre, Gauthey et Vassalli ainsi que de MM. Charles Beer et Mark Muller : présentation du projet de la pointe de la Jonction

MM. Muller et Beer relèvent en préambule que le site de la Jonction permettra l'accueil d'un enseignement et d'une recherche de pointe dans le cadre d'un regroupement des infrastructures par site. Ce projet incarne une volonté inédite de rassembler la recherche sur le cerveau, le monde artistique et le public.

Le site de la Jonction, qui réunit les domaines évoqués, mais également le logement étudiant, offre une faisabilité rapide, notamment grâce à la maîtrise importante de l'Etat au niveau foncier. Est prévu un déploiement par étapes du programme jusqu'en 2018, prenant en compte la réorganisation progressive des sites TPG.

Un député (L) s'enquiert du caractère urgent de la délocalisation des TPG puisque, à entendre ce qui n'est qu'un projet, cet emplacement sera occupé par une zone verte. Il lui semble que l'étape intermédiaire imposée aux TPG occasionne un surcoût important.

M. Muller insiste sur la volonté du Conseil d'Etat. Les projets prévus ne pourraient débiter que si les TPG libèrent une partie du terrain. Le concept En Chardon ressort pour sa part d'une logique qui lui est propre. De son côté, M. Beer relève que le Conseil d'Etat défend un projet d'avenir ; ce plan permet, outre une parfaite maîtrise par le canton, de pouvoir espérer accueillir une partie du programme de recherche *Blue Brain Project*.

Le député regrette que le projet de la Jonction, dont il admet l'intérêt, n'ait pas été présenté avant celui du dépôt En Chardon, ce qui aurait pu justifier sa nécessité. Toutefois, d'un point de vue économique, celle-ci ne lui paraît pas prouvée. Le DIM souligne que les terrains manquent pour installer des dépôts de véhicules. Il exposera tout à l'heure les raisons qui ont conduit à choisir En Chardon.

Un député (Ve) demande si la Jonction fait partie des sept pôles de « Campus intégré ». Une vision d'ensemble serait nécessaire pour les député-e-s, afin de comprendre que le vote du projet fait partie d'un tout.

Réponse : c'est le cas. « Campus intégré » est un rapport rédigé par l'Université et la HES-SO au Conseil d'Etat, qui en prend acte. Il s'agit d'un document de travail pour lequel il n'a pas été formellement sollicité en vue d'une présentation en commission. La recherche en neurosciences avantage Genève ; son application dans le domaine artistique existe partout, mais leur groupement sur un même site est novateur. Par ailleurs, les deux écoles d'art genevoises (HEM et HEAD) sont actuellement dispersées sur quatorze sites, ce qui est catastrophique.

Un député (PDC) demande s'il est réaliste d'imaginer que des équipes de recherche travaillent sur le site dès 2013-2014.

Réponse : l'ensemble des garanties de localisation ne peut être apporté avant même que le projet ne débute. Cela dit, seule une partie du *Blue Brain Project* prendra place à la Jonction. Son ampleur initiale a été augmentée et imposera une localisation multiple. Il est donc à espérer que « Neurosciences et arts » s'installe à la Jonction pour en accueillir une portion. Par ailleurs, aucune autre zone n'est aussi disponible. Et la Jonction permet d'offrir un refroidissement naturel pour le matériel informatique, un avantage non négligeable. Au PAV, ceci est impossible et l'Etat ne possède pas les bâtiments. Des droits de superficie y sont cédés pour des décennies.

Un député (L) souligne que la libération du terrain occupé par le centre de conduite du Plantin du TCS offrirait l'espace nécessaire pour stocker les trams en sous-sol. Le caractère urgent de l'évacuation des TPG lui paraît relatif puisque non nécessaire avant 2016.

En 2016, le site doit être opérationnel, et non simplement libre. Les échéances sont donc réalistes ; le retard, plus que l'anticipation, est à craindre. Le chantier En Chardon devrait se terminer en 2016. En 2014, les véhicules commenceraient déjà à quitter le site. Or, c'est en 2014 qu'une partie du *Blue Brain Project* devrait être accueillie.

Un député (Ve) estime que les auditions précédentes prouvaient l'urgence d'un nouveau dépôt. Il s'enquiert de projets pour les locaux libérés par le regroupement des sites universitaires. Réponse : les quatorze sites évoqués sont loués. Autant d'économies.

Un député (L) demande si le second dépôt TPG pourrait accueillir à la fois bus et trolleybus de manière à diminuer le coût induit par En Chardon. En outre, ayant exprimé sa perplexité sur le terme de 2018 visé par le projet,

il s'enquiert de l'enveloppe financière et des modalités de financement (privé-public) du projet de la pointe de la Jonction.

Sur le dernier point, M. Beer indique que le Conseil d'Etat envisage un partenariat public-privé pour bâtir le site. Il insiste sur la difficulté pour Genève d'offrir les infrastructures nécessaires à l'accueil de grands projets à temps. 2018 est en effet un délai optimiste.

Présentation sur les différentes hypothèses de déplacement des dépôts TPG étudiées par le groupe de travail ad hoc

Le groupe de travail piloté par le DIM travaille depuis 2008 pour trouver des terrains accueillant de nouveaux dépôts, après En Chardon. Ceux-ci coûtent cher du fait qu'ils doivent à tout prix se situer le plus proche possible du réseau (le temps perdu à le rejoindre induit des coûts de fonctionnement qui se chiffrent en millions). Les sites ont été évalués selon différents critères (temporalité, capacité, lien avec le réseau, valorisation du site, rive droite et rive gauche, complémentaire à En Chardon). L'incomplétude d'En Chardon et l'accroissement du réseau nécessiteront de trouver des petits dépôts intermédiaires. En 2014, la zone Jonction pourra être libérée des bus et trolleybus mais, d'ici 2016, un nouveau dépôt devra accueillir 130 trolleybus et 110 bus. Puis, d'ici à 2020, le parc comptera davantage de véhicules avec les extensions du tramway, impliquant un nouveau dépôt, etc.

Sept sites ont été écartés (Jonction, Montbrillant, PAV...) et deux se trouvaient trop excentrés (ZIMEYSA, Crotte au Loup). Trois ont fait l'objet d'une étude plus approfondie : le stand de tir de Saint-Georges, l'ancienne usine Verntissa et les jardins familiaux de Château-Bloch à Vernier. Cette étude a été transmise au Conseil d'Etat, qui a priorisé la zone de Château-Bloch et demandé un approfondissement des deux autres options. A Saint-Georges, le propriétaire refusait la cohabitation avec un dépôt mais entrain en matière pour une délocalisation du stand ; il a donc fallu trouver des sites dans ce but. Pour Verntissa, la coopérative dispose d'un droit de superficie de 60 ans dès 2003 ; un projet avec délocalisation a été imaginé. A Château-Bloch, une zone sensible, l'implantation d'un dépôt est liée à une revalorisation du site (refonte des jardins familiaux, terrains sportifs...). Par la suite, un dépôt sous site sportif a été envisagé et de nouveaux emplacements ont été étudiés ; seule la zone de Mouille-Galand pouvait convenir, à condition d'une rocade.

Au final, chaque site présentait des coûts importants (250 à 300 millions de francs). Saint-Georges et Château-Bloch ont donc été conservés comme options principales. A Saint-Georges, le propriétaire accepterait l'idée d'un

dépôt souterrain ; à Château-Bloch, un réaménagement des jardins familiaux reste crucial.

Un député (L) demande, sur l'évolution du parc véhicule, pourquoi la capacité du Bachet va diminuer entre 2011 et 2020. En outre il s'enquiert de la possibilité de multiplier les étages à Saint-Georges.

Réponse : les trams prennent davantage de place que les bus, mais le Bachet est actuellement utilisé au-delà de ses capacités. Sur le second point, il indique que la parcelle de l'Arquebuse est complexe (respect de la forêt, augmentation des lignes de tir) ; il est donc peu probable de pouvoir y stocker plus de 250 véhicules, même sur trois niveaux. Un dépôt plus grand serait ingérable pour la circulation, la maintenance et la voirie.

Un député (PDC) s'interroge sur la possibilité d'une extension du Bachet. Il s'avère que le Bachet a déjà été agrandi et accueille plus de trams qu'auparavant. Les TPG ont étudié un nouvel agrandissement mais sont arrivés à la conclusion que la chose n'était pas possible.

Un autre député (L) demande pourquoi le stand de tir ne peut pas prendre place sur le dépôt et s'il est nécessaire de mêler bus et trams à En Chardon. Réponse : la question de la superposition dépend de l'épaisseur de la dalle. Sur le second point, au vu du coût induit par tout nouveau dépôt, il paraît peu opportun de séparer les trams et les bus à En Chardon. Quant à l'opportunité de multiplier des dépôts plus petits, elle ne résout pas le problème du terrain reste identique : personne ne veut accueillir ces dépôts. Les petits dépôts alourdissent en outre la logistique des TPG puisqu'ils ne peuvent pas comprendre de centre de maintenance.

Un député (S) s'interroge sur le prix des dépôts mixtes (avec complexe sportif ou jardins). Pour ce qui est des coûts, le projet En Chardon est en rapport avec le Bachet ou les dépôts des Transports lausannois.

Un député (L) observe que les dépôts se concentrent sur la rive droite. Il demande si, dans le cadre du projet d'AGGLO, des sites sont identifiés pour le quatrième dépôt TPG. Réponse : en termes de situation, Saint-Georges est la meilleure option. Celle-ci, ou Château-Bloch, tiendrait jusqu'en 2030. Un dépôt bâti ultérieurement pourrait alors, pour s'inscrire dans le cadre de l'AGGLO, se rapprocher de la frontière.

Position des groupes

Le groupe Libéral et Radical se dit satisfait d'avoir pu passer plus de temps sur ce projet de loi puisqu'il a pu constater, après trois séances, que la commission ne disposait pas de toute l'information disponible. La planification de la construction des dépôts TPG n'avait, par exemple, pas encore été présentée. Il pense que lors du vote de montants de cette importance, toutes les informations doivent être disponibles. Le groupe PLR reconnaît l'urgence et la nécessité de créer un dépôt de tramways. Il lui paraît évident que les TPG, qui attendent depuis trois ans, doivent construire ce dépôt. Toutefois, il regrette que le Conseil d'Etat ait ficelé ce dossier dans la précipitation. Les TPG ont été forcés à modifier le projet « En Chardon » en ajoutant au dépôt la possibilité de garer des bus en sous-sol, au motif qu'il fallait débarrasser la pointe de la Jonction dans les plus brefs délais.

Or il n'est pas certain que cette manière de faire soit optimale, tant pour les TPG que d'un point de vue financier. La planification de la construction des dépôts de transports publics présentée lors de la dernière séance devra être accélérée, en raison du développement des TPG. Il rappelle que, ainsi présentée, cette planification coutera un milliard de francs, tous frais compris. Compte tenu de cette situation, une longue réflexion a été menée au sein de son groupe, pour permettre aux TPG de construire leur dépôt de tramway et de prendre plus temps pour réfléchir et mettre les choses au clair. Son groupe en est arrivé à la conclusion que le meilleur amendement possible serait de modifier le crédit à 0 franc. Car il n'est aujourd'hui ni urgent ni nécessaire de creuser sous le dépôt de tramways pour y stocker des bus. Ramener le crédit à 0 franc revient bien évidemment à refuser le projet de loi. Il insiste sur le fait qu'un dépôt de tramway doit être construit, mais que pour ce faire, les TPG n'ont pas besoin d'une subvention cantonale. Ces derniers peuvent créer un dépôt de tramway avec leurs propres moyens. Pour ce qui est de la pointe de la Jonction et des futurs dépôts, le PLR désire que le Conseil d'Etat présente des projets qui soient bien structurés, complets et exposés dans l'ordre. Le projet est trop cher, surtout en période de crise. Son groupe soutient la création d'un dépôt de tramways, mais refusera ce projet de loi, qu'il ne juge pas nécessaire.

Le groupe UDC soutiendra ce projet de loi. Il est d'avis que ce dépôt est absolument nécessaire. Les tramways qui restent dehors durant la nuit subissent de gros problèmes techniques. Ils sont ainsi laissés allumés et chauffés durant toute la nuit pour que l'électronique, qui ne supporte pas le froid, ne soit pas endommagée. Il rappelle également que des trams ont été tagués, notamment au rondou de Carouge. Ainsi, stocker des trams à l'extérieur coûte aux TPG dix à douze millions de francs en frais annuels

supplémentaires. Avec les 25 tramways qui doivent être mis en circulation, et sans dépôts, c'est plus de 25 millions de francs de frais supplémentaires en gardiennage et en location de terrains qui vont être ainsi dépensés. En l'état, les bus sont éparpillés dans le canton, notamment à Vernier, la Jonction est également engorgée. Un dépôt de bus est également nécessaire. Il voit le dépôt En Chardon comme une opportunité et se réjouit de pouvoir faire d'une pierre deux coups en stockant ainsi trams et bus. Concernant la présentation qui a été donnée sur la pointe de la Jonction, il s'en dit mécontent. Ainsi, il désapprouve le projet « Blue Brain » qu'il pense être utopique. L'assemblée de l'UDC votera pour le projet de loi qui est, selon lui, une vraie nécessité et une urgence, tout en acceptant l'amendement abaissant la subvention à 150 millions de francs. Il précise que les trams sont construits en Autriche et que leur technologie est sensible au froid. Un dépôt mixte tramway-trolleybus n'est pas une nouveauté. Les dépôts de la Jonction et du Bachet ont été conçus pour accueillir les deux types de véhicules. Il souligne le fait que ce projet propose une économie du sol, car les trolleybus sont mis en sous-sol.

Un des députés (MCG) désire s'exprimer en son nom et non pas au nom de son groupe. Il se dit insatisfait par le projet de loi, qu'il trouve trop couteux et réalisé de manière précipitée. Il est d'avis que l'idée d'un dépôt de tram En Chardon est bonne, tant l'endroit est de tous points de vues approprié, la nécessité de ce dépôt étant incontestée. Néanmoins, il ne voit pas d'urgence à construire un dépôt pour les bus à cet endroit au prix où cela est proposé. Il ajoute que, s'il est peut-être possible de réduire les coûts de quelques pourcents, il serait impossible de les diminuer drastiquement et d'aller en deçà d'une réduction de 10 %. Il rappelle que comme le département l'a exposé, il est possible de construire des dépôts ailleurs. Ainsi, il se positionne pour un dépôt de tramways à En Chardon et pour un dépôt de bus, mais qui se situerait ailleurs. Il ne désire pas aller contre l'avis de son groupe, mais ne votera toutefois pas pour ce projet.

Son collègue explique que son groupe, après d'âpres discussions, a décidé d'émettre un vote positif quant à ce projet de loi, bien qu'y étant opposé à la base à cause des coûts notamment. Ainsi, s'enquérant de l'urgence de la chose, et constatant l'absence d'alternatives sur le marché, il va donc, sous réserve de nouveaux amendements, suivre l'idée et aller de l'avant. Il accepterait une diminution de 20 millions des coûts, bien qu'étant conscient que cette réduction pourrait devoir être payée ultérieurement. Il réitère donc l'engagement de son groupe pour ce projet, en l'absence d'alternatives. Il répète qu'il est mécontent du coût de ce projet de loi, toutefois, il est évident que tous ces véhicules ne peuvent rester à l'air libre, au vu des frais

d'exploitation que cela engendre. Ainsi, il est d'avis qu'un vote négatif serait désastreux. Il désire que le troisième dépôt qui doit être construit le soit de la manière la plus économique possible et précise que la Commission des finances a accepté le budget 2012 qui impliquait l'avancée de ces travaux, et le PLR avec.

Les Verts sont convaincus de la nécessité de ce dépôt. Les commissaires ont pu voir ce qui est prévu pour la suite, à savoir d'autres dépôts qui doivent être imaginés. La quantité de véhicules disséminés dans le canton et les coûts inhérents à ces derniers la tracasse. Il ne s'agit pas uniquement de débarrasser le site de la Jonction mais également de construire un dépôt digne de ce nom pour les tramways et les bus. Tout cela était indiqué dans le plan directeur des transports publics voté par le Grand Conseil. Par ailleurs, le site de la pointe de la Jonction mérite autre chose qu'un dépôt de véhicules et peut être utilisé à de meilleures fins, ainsi que les présentations l'ont démontré. Les Verts voteront donc en faveur de ce projet de loi.

Les Socialistes sont aussi convaincus de l'utilité du dépôt de tramways et trolleybus et maintiendront leur vote positif. Ils sont surpris de l'attitude du PLR qui se dit focalisé sur la notion de bonne gestion des affaires publiques. Il s'agit en l'espèce d'une affaire de taux d'intérêts ; si le crédit de 170 millions de francs est voté, cela permettra de construire ce dépôt moins cher, car si l'enveloppe n'est pas votée, les TPG devront emprunter la même somme, plus cher, sur le marché. Il est d'avis que l'attitude du PLR fait la politique des milieux bancaires plutôt que la politique de l'Etat.

Enfin, le PDC soutiendra ce projet de loi. Les raisons en sont connues, à savoir le choix judicieux du terrain, l'exploitation d'une zone inexploitable autrement, la facilité d'accès pour les tramways et les trolleybus, et la nécessité d'un dépôt sur la rive droite. Le groupe PDC est favorable au projet de la pointe de la Jonction, qui correspond à la vocation culturelle et scientifique de Genève et constitue un argument en faveur du projet. Le prix paraît toutefois trop élevé. Ainsi, la somme de 150 millions de francs semble-t-elle supportable pour les TPG, sans répercussion sur le contrat de prestations. C'est pourquoi le PDC déposera un amendement dans ce sens. Mais si une hausse du prix du billet ou du contrat des prestations devait être observée, le PDC se réserverait le soin d'amender le contrat de prestations en conséquence. Pensant donc qu'il est tout à fait possible de construire ce dépôt avec une économie de 5 à 6 pourcents, le PDC votera donc pour ce projet de loi amendé tel que susmentionné.

Le même député (L) insiste sur le fait qu'à aucun moment le groupe PLR ne met en doute l'urgence ou la nécessité de construire un dépôt de tramways. Il aimerait rappeler que les TPG, qui attendent depuis trois ans,

étaient prêts à construire un simple dépôt de tramways, en tant qu'établissement public autonome. Il est d'avis qu'il n'existe aucune raison pour venir se mêler de cette construction, à moins qu'il y ait urgence sur le site de la pointe de la Jonction. Mais il n'existe à son sens aucune urgence sur ce site. S'il existe une esquisse de projet, elle sera combattue, notamment par l'UDC. Il affirme qu'à la vitesse où se développent ces projets, personne ne peut dire que la pointe de la Jonction sera aménagée à l'horizon 2018. A son avis, le projet de la pointe de la Jonction est embryonnaire et l'urgence n'est pas de mise. Il est d'avis que lors de ce projet, son groupe a été « pris en otage ». Une autorisation pour un dépôt En Chardon avec trolleybus a déjà été demandée, et il leur a été expliqué qu'ils n'avaient plus qu'à dire oui. Concernant l'amendement du PDC, il se dit certain que cette réduction sera répercutée sur le contrat de prestations. Cette alternative ne lui paraît donc pas suffisante ; les TPG étant autonomes, ils peuvent construire le dépôt de tramways qui leur plait, puisqu'il n'existe pas d'urgence à débarrasser le site de la pointe de la Jonction.

Un autre député (PLR) explique qu'il a effectué des téléphones et des entretiens, en tant que simple citoyen, avec des personnes impliquées dans les TPG, de près ou de loin. Les personnes interrogées ne comprennent pas quelle serait l'utilité de parquer des bus dans le dépôt de tram. Même les TPG n'en sont pas convaincus. Ils vont construire ce dépôt avec ou sans l'aide de l'Etat, et dans cette dernière éventualité, les coûts seront répercutés dans le prochain contrat de prestations. L'ancien conseiller d'Etat en charge des transports était opposé au jumelage des tramways et de trolleybus et la population ne comprendrait pas la raison de tels coûts pour des dépôts de véhicules, à savoir un milliard de francs. Ainsi, il répète que son groupe s'opposera au projet de loi tout en sachant que la construction se fera.

Un député (Ve) revient aux besoins chiffrés par le DIM et dit qu'il faut s'y tenir. Cet exposé démontrait bien les besoins en bus, sachant que le déménagement de la pointe de la Jonction, qui est un objectif, est bien pris en compte. Il est d'avis qu'il faut être proactif et aller de l'avant, et que c'est l'un des projets qui devrait unir cette commission. Malgré les difficultés, les Genevois sont attachés aux TPG et ont des attentes énormes vis-à-vis des transports publics. La collectivité a une obligation d'assurer le bon fonctionnement des TPG, et un entreposage et une bonne maintenance en font partie. Souhaitant une solution à 170 millions de francs, les Verts entrèrent en matière sur l'amendement qui baisse le coût à 150 millions.

En conclusion, le DIM répond que le seul élément certain est le tableau qui indique clairement qu'en 2014, indépendamment des solutions transitoires, entre trente et quarante bus n'auront pas de lieu de parcage. En

2016 et vu l'extension du réseau, cent véhicules, qui ne sont pas des trams, devront être logés ailleurs. Il pense que la difficulté à trouver des solutions pour construire rapidement des dépôts est avérée. Indépendamment de la libération de la pointe de la Jonction, le dépôt En Chardon permet une utilisation intelligente du sol, et fait d'une pierre deux coups. Il ajoute que les dépôts coutent cher, sans vouloir faire du luxe, et que les projets en cours d'analyse coûtent 250 millions de francs environ. Le coût de deux dépôts sera de toute manière supérieure à la somme de 330 millions de francs pour un dépôt double. Si d'aventure il fallait que les TPG se débrouillent pour construire un dépôt de tram uniquement, il faudrait recommencer l'ensemble de la procédure à l'Office fédéral des transports. Enfin, le DIM rappelle qu'il existe dans le projet deux parties différentes. La subvention et la garantie de l'Etat par une caution simple, et que les TPG ont besoin de cette somme pour emprunter. Il confirme que les trams doivent être maintenus à une température supérieure à 5° car, produits en Europe pour l'Europe, ils ne résistent pas aux grands froids.

La Présidente met aux voix l'amendement PDC en page 1, en Titre.

(...) ouvrant une subvention d'investissement de 150 000 000 F pour la construction d'un dépôt (...)

Pour : 9 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Abstention : 1 (1 MCG)

Contre : 5 (3 L, 2 R)

Cet amendement est accepté.

La Présidente met aux voix l'amendement PDC à l'art. 1 page 1.

(...) Un crédit global fixe de 150 000 000 F (y compris taxes et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat (...)

Pour : 9 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Abstention : 1 (1 MCG)

Contre : 5 (3 L, 2 R)

Cet amendement est accepté.

La Présidente met aux voix l'amendement PDC à l'art. 3 al. 1, page 1.

(...) ¹ *Les subventions d'investissement accordées dans le cadre de ce crédit au titre d'indemnité d'investissement s'élèvent à **150 000 000 F.*** (...)

Pour : 9 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)

Abstention : 1 (1 MCG)

Contre : 5 (3 L, 2 R)

Cet amendement est accepté.

La Présidente met aux voix le vote final sur l'ensemble du projet.

Vote final sur le PL 10834

Pour : 9 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 3, Ve, 2 S)

Abstention : 1 (1 MCG)

Contre : 5 (3 L, 2 R)

Suite à ces fort riches délibérations, la grande majorité de la Commission des finances vous demande, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.

Projet de loi (10834)

ouvrant une subvention d'investissement de 150 000 000 F pour la construction du dépôt « En Chardon » au profit des Transports publics genevois, en vue de concrétiser la première étape de libération du site de la Jonction

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

Chapitre I Crédit d'investissement

Art. 1 Crédit d'investissement

Un crédit global fixe de 150 000 000 F (y compris taxes et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre d'indemnité d'investissement pour la construction du dépôt « En Chardon » au profit des Transports publics genevois (ci-après : les TPG), en vue de concrétiser la première étape de libération du site de la Jonction.

Art. 2 Budget d'investissement

¹ Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2011 sous la politique publique J Mobilité (rubrique 06.03.50.00-56.41.00.00)

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

Art. 3 Subventions d'investissement accordées et attendues

¹ Les subventions d'investissement accordées dans le cadre de ce crédit au titre d'indemnité d'investissement s'élèvent à 150 000 000 F.

² Les subventions d'investissement attendues dans le cadre de ce crédit au titre d'indemnité d'investissement s'élèvent à 0 F.

Art. 4 Financement et charges financières

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

Art. 5 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. 6 But

¹ Cette subvention d'investissement doit permettre aux TPG de financer la part du dépôt « En Chardon » qui sera dévolue au remisage et à la maintenance de 130 autobus articulés, afin de permettre la délocalisation de la moitié du site de la Jonction requise par le Conseil d'Etat dès l'horizon 2014.

² Parallèlement, les TPG prendront en charge la part restante du financement du dépôt « En Chardon » qui permettra de faire face à l'augmentation du parc de tramways de 32 unités et d'offrir des capacités futures de remisage et de maintenance jusqu'à 70 unités (160 000 000 F hors taxes et renchérissement).

Art. 7 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à fin 2016.

Art. 8 Aliénation du bien

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Chapitre II Modalités financières liées à la garantie d'Etat

Art. 9 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à garantir par une caution simple le remboursement d'un ou des prêts à hauteur de 160 000 000 F (hors taxes et renchérissement) en faveur des TPG s'agissant de la part restante du financement du dépôt « En Chardon ».

² Le montant résiduel de cette caution est mentionné en pied du bilan de l'Etat de Genève.

Art. 10 Appel de la garantie

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 11 Rémunération de la garantie

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

Chapitre III Dispositions finales**Art. 12 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat et règlement sur les investissements**

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 et au règlement sur les investissements, du 22 novembre 2006.

Nouveaux dépôts après "En Chardon"

Etat des lieux

Commission des travaux du 10 janvier 2012



Introduction

Les critères prioritaires d'évaluation des sites :

- Temporalité
- Capacité
- Lien avec le réseau – minimisation des km HLP
- Valorisation du site
- Rive droite vs rive gauche
- Complémentaire à En Chardon



2011	Tramways	Trolleybus	Autobus	
Bachet	85	0	40	125
Jonction	0	91	186	277
Total	85	91	226	402

Horizon 2014	Tramways	Trolleybus	Autobus	
Bachet	85	0	40	125
Jonction	0	102	50	152
En Chardon	20	0	80	100
Site(s) transitoire(s)	12		78	90
Total	117	102	248	467

Horizon 2016	Tramways	Trolleybus	Autobus	
Bachet	83	0	0	83
Jonction	0	0	0	0
En Chardon	58	0	130	188
Nouveau Dépôt	0	130	110	240
Total	141	130	240	511

Horizon 2020	Tramways	Trolleybus	Autobus	
Bachet	90	0	0	90
En Chardon	68	0	130	198
Nouveau dépôt	0	143	110	253
Total	158	143	240	541



Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

07.09.11 - Page 3

Dans Paris Intra muros, près de la porte de Vincennes

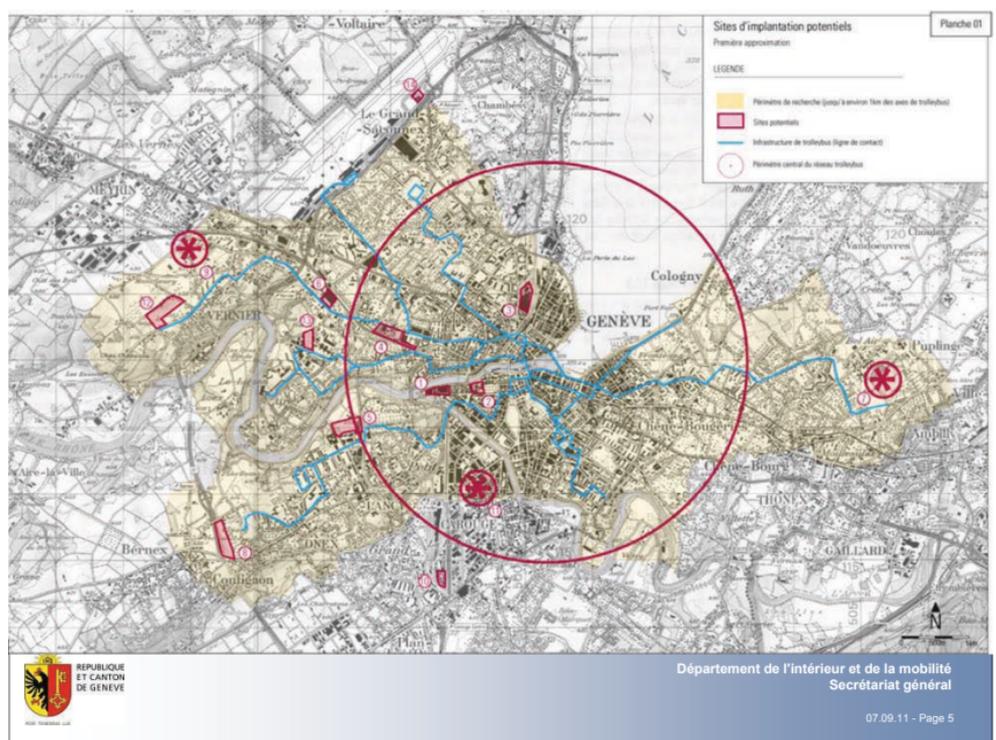


Dépôt d'autobus RATP de Lagny



Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

07.09.11 - Page 4



Des nombreux sites étudiés...

7 ne convenaient pas :

- **La Jonction** (impossibilité de construire un nouveau dépôt en maintenant l'ancien en service)
- **Le Centre postal de Montbrillant**, qui n'est pas disponible
- **Le périmètre du PDQ MICA** (incompatibilité avec le concept d'aménagement, la surface des pièces urbaines est sans rapport avec les besoins du programme)
- **Le périmètre Praille-Vernets-Acacias** (aucune parcelle disponible, en particulier la caserne des Vernets)
- **Le "Quart de Camembert"** (surface trop exiguë et sous-sol problématique)
- **Châtelaine / Charmilles** s'est avéré grevé de projets au stade de la demande d'autorisation

2 trop excentrés

- ZIMOGA/ZIMEYSA (extension)
- "Crotte au Loup »

3 retenus (avril 2009) pour étude plus approfondie :

- **Stand de Saint-Georges**
- **Ancienne Usine Verntissa**
- **Parcelle 2574 à Vernier** (Jardins familiaux de Château-Bloch)

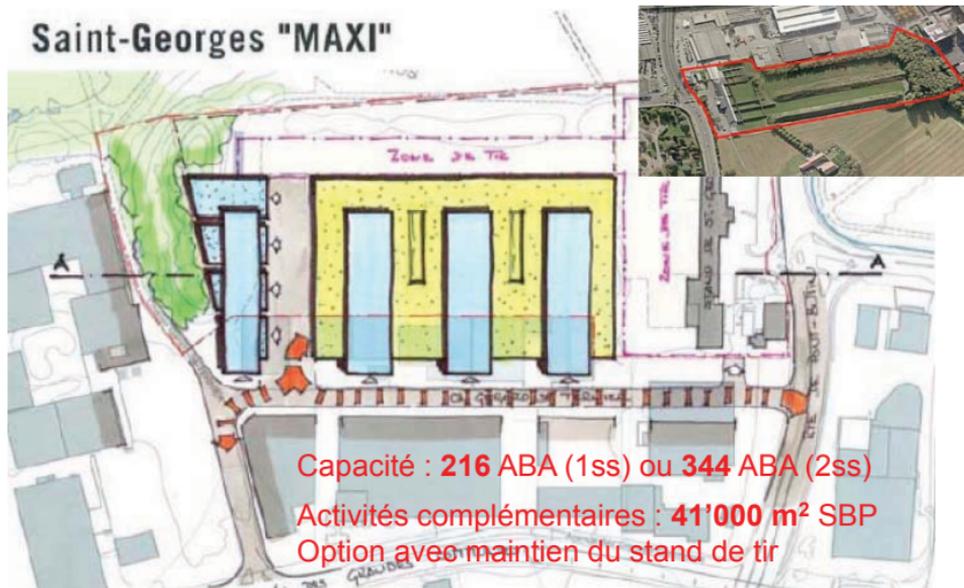


L'étude approfondie a permis de conclure :

- qu'en termes de capacités d'accueil, établies sur la base d'esquisses d'implantation, les 3 sites pouvaient convenir
- que la différence, en termes de **localisation** et de **faisabilité technique** entre les sites de St-Georges et Château-Bloch, était faible et non déterminante
- que les problèmes liés à la complexité de la situation foncière du site de Verntissa mettaient en péril sa faisabilité, dans les délais impartis.
- que, pour accueillir la totalité de la flotte d'autobus et trolleybus, avec une marge de croissance raisonnable **deux dépôts sont nécessaires**



Saint-Georges "MAXI"



Capacité : **216 ABA (1ss) ou 344 ABA (2ss)**

Activités complémentaires : **41'000 m² SBP**

Option avec maintien du stand de tir



Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

07.09.11 - Page 9

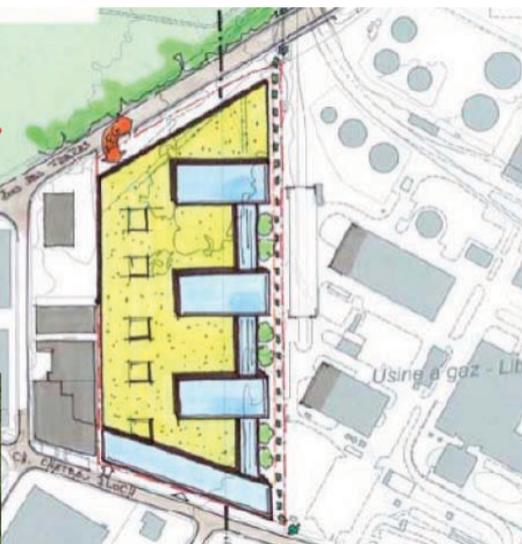
Château Bloch

Capacité :

- **165 ABA (1ss) ou**
- **265 ABA (2ss)**

Activités complémentaires :

- **30'000m² SBP ou**
- **salles de sport**



Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

07.09.11 - Page 10

Avril 2010

- *Priorité à un dépôt trolleybus à Château-Bloch*
- *Poursuite des études de faisabilité d'un dépôt à St-Georges*

Orientations du groupe de travail

- *Consolider l'hypothèse St-Georges avec le propriétaire*
- *Reprendre les études du site Verntissa*
- *Mise à niveau de Château-Bloch*
- *Elargir "l'horizon" pour trouver de nouvelles alternatives potentielles aux dépôts retenus*



Finalisation du dossier d'opportunité et faisabilité

Saint-Georges :

- Le propriétaire exclut toute « cohabitation » avec un dépôt, mais entre en matière pour une délocalisation du stand à sa convenance
- Les études d'implantation sont actualisées dans ce sens:
 - un dépôt sur 2 niveaux (1 sous-sol) avec des activités complémentaires en toiture dans un premier temps, puis entre le dépôt et le chemin Gérard-de-Ternier.

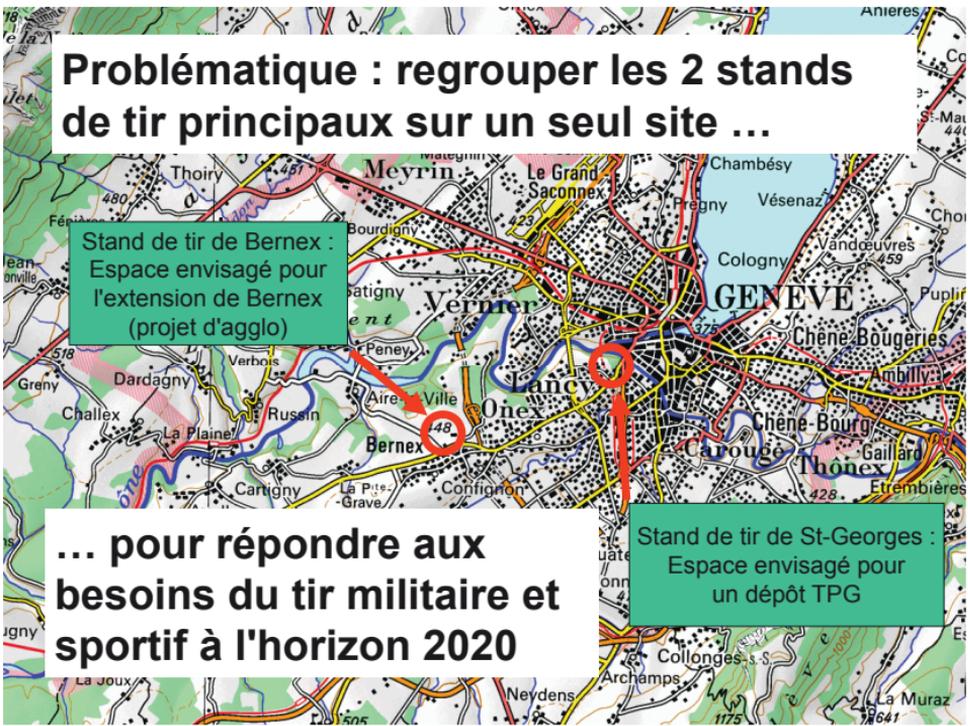




Capacité : 270 ABA

Activités complémentaires : 30'000 m² SBP


 REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
 Département de l'intérieur et de la mobilité
 Secrétariat général
 07.09.11 - Page 13



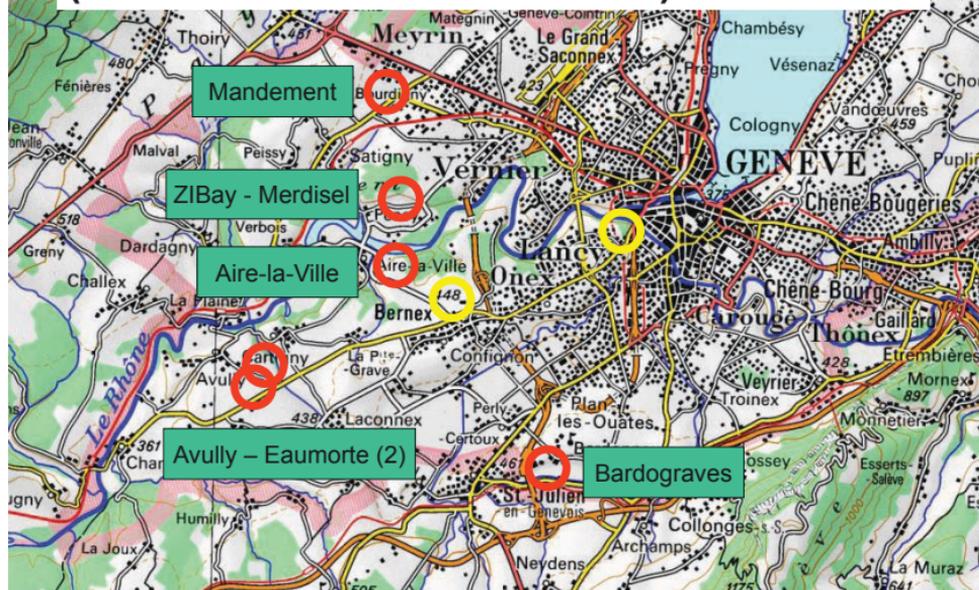
Problématique : regrouper les 2 stands de tir principaux sur un seul site ...

Stand de tir de Bernex : Espace envisagé pour l'extension de Bernex (projet d'agglomération)

... pour répondre aux besoins du tir militaire et sportif à l'horizon 2020

Stand de tir de St-Georges : Espace envisagé pour un dépôt TPG

Sites identifiés par l'office de l'urbanisme (étude de faisabilité en cours)



Données de bases

L'obligation pour les communes d'avoir des lignes de tir à 300m découle de la législation fédérale sur l'armée

Le tir est une activité sportive qui évolue
(nouveaux besoins, petit calibre, simulation, etc.)

Une ligne de tir sportif ne peut pas être souterraine

Surface nécessaire pour un centre cantonal de tir (militaire et sportif)

→ env. 200m x 400m, plat

Un seul site est a priori suffisant, au lieu de deux

Les nuisances peuvent être fortement réduites par des mesures techniques
mais sont inévitables

→ des oppositions fortes sont prévisibles

Planning optimiste : début de construction en 2014-2015, livraison en 2017,
libération de site(s) en 2018 ...

Planning réaliste : libération pour 2020

Verntissa



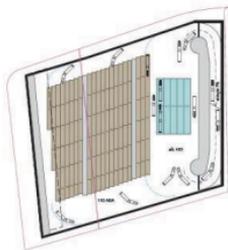
- la coopérative Verntissa qui occupe le site est au bénéfice d'un droit de superficie de 60 ans accordé en 2003
- la particularité résultante du site est la nécessité de construire en premier lieu un bâtiment en mesure de compenser la destruction des bâtiments existants



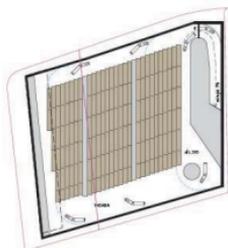
Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

07.09.11 - Page 17

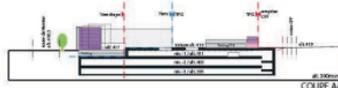
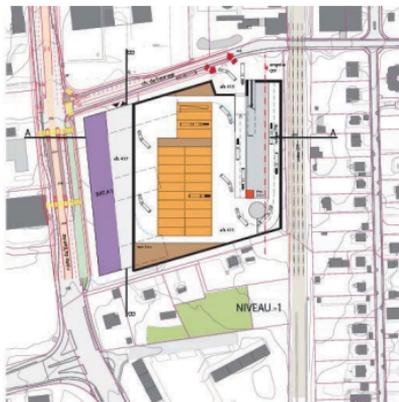
Verntissa



NIVEAU -2



NIVEAU -3



COUPE AA



COUPE BB

Capacité :
255 ABA sur 3 niv.

Programme
complémentaire :
33'000 m² SBP
(activités et bureaux)



Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

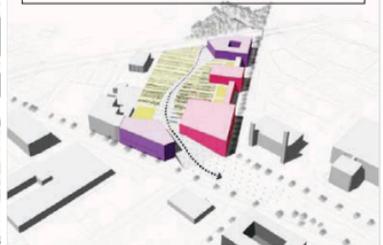
07.09.11 - Page 18

Château-Bloch avec maintien des jardins familiaux

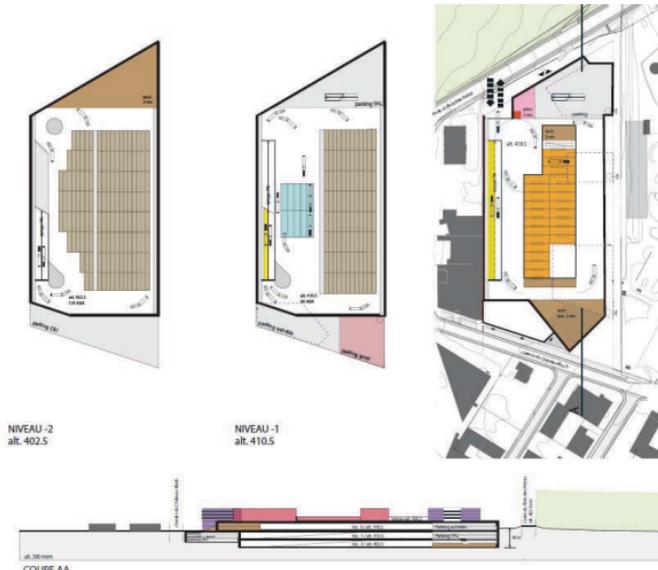


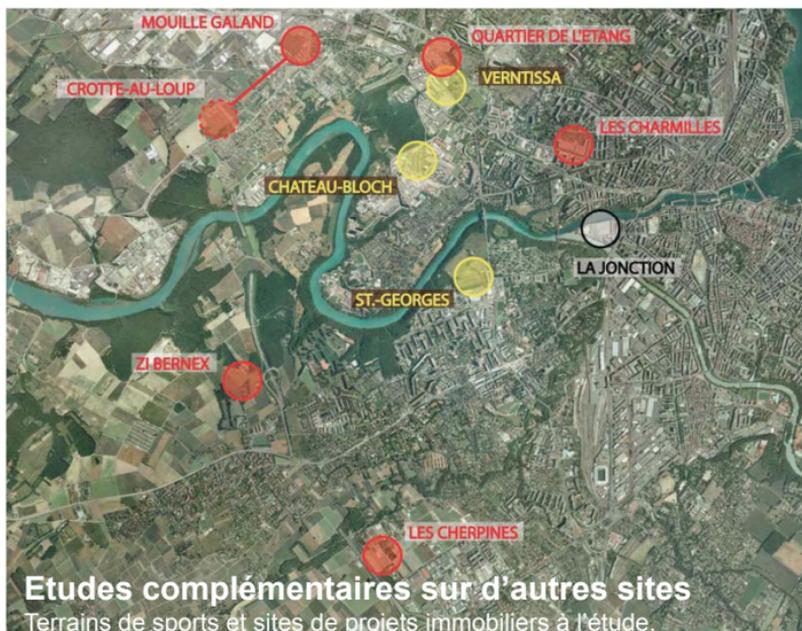
Capacité : 253 ABA

Programme complémentaire :
Activités : 18'000 m² SBP
Salles de sport : 5'000m² SBP
+ 95 jardins de 100 m²



Château-Bloch





Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

07.09.11 - Page 21

Paris : un dépôt sous stade Site Jules Ladoumègue



**Remisage et
maintenance
préventive pour 50
tramways de 45m**

**Livraison du dépôt
de tram fin 2011 et
du stade rénové en
septembre 2013**



Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

07.09.11 - Page 22

Stades considérés

- Plateau de St-Georges (Lancy à côté Institut Florimont)
- La Bâtie
- Fontenette (Carouge)
- Vessy
- Sous-Moulin (Chêne)
- Frontenex
- Balexert (FC Servette)
- Mouille-Galand



- **Charmilles** (ancienne usine entre rues de Lyon et Bourgogne)

Etroitesse du terrain ne permet pas d'implanter maintenance correctement. Programme tpg ne permet pas programme complémentaire. Projet de construction en cours d'instruction (demande d'autorisation juillet 2010)

- **Quartier de l'Etang**

Maitrise foncière par promotion privée. Conflit majeur entre projet tpg et projet privé. Échéance lointaine.

- **ZI Bernex**

Etude de développement en cours. Échéance lointaine (horizon 2025-2030). Hors réseau tpg

- **Cherpines**

Terrains privés. Déclassement en ZI en cours, aboutissement incertain. Un projet a été retenu sur le site. Projet tpg laisserait peu de place à une valorisation autre.

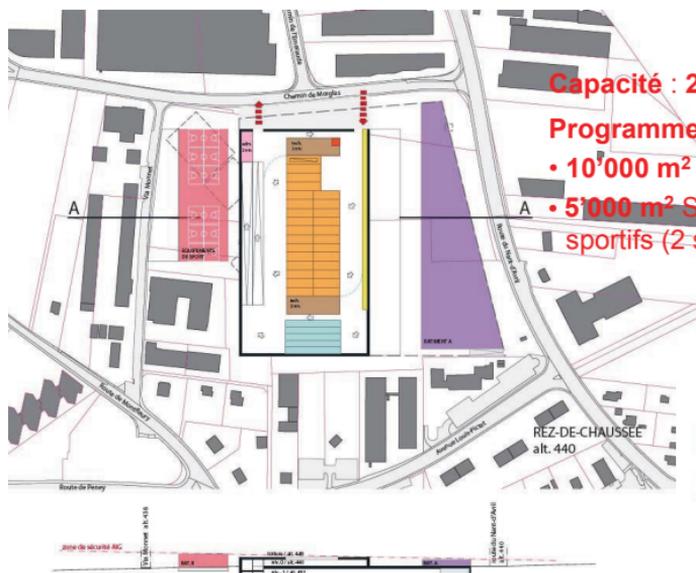


Seul le site du centre sportif de **Mouille Galand** à Vernier présente un intérêt, dans la perspective d'une rocade des terrains de sport sur le site de **Crotte au Loup**.



Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

07.09.11 - Page 25



Capacité : 270 ABA

Programme complémentaire :

- 10'000 m² SBP d'activités
- 5'000 m² SBP d'équipements sportifs (2 salles triples)



1:40000
COUPE AA

NIVEAU -1
AR 432



Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

07.09.11 - Page 26

Nouveau bilan

Un dépôt trolleybus doit être réalisé très rapidement.

Les études des dépôts à Verntissa et Mouille-Galland ne sont pas poursuivies à ce stade (temporalité, prix, complexité, capacité).

Le site de **Château-Bloch** est celui qui permettrait d'envisager une telle délocalisation **au plus tôt**.

Ce site jouit par ailleurs d'une **bonne position** dans le réseau tpg et un dépôt tpg est **conforme à l'affectation actuelle de la zone**. Le propriétaire est la Ville de Genève et les **baux sont résiliables** à très court terme.

Ce site serait complété par celui de **St-Georges** ultérieurement.

Cependant, eu égard aux divers délais et risques inhérents à ce type de projet, **l'étude des deux dépôts doit être poursuivie en parallèle**.



Derniers développements

→ Pour **Château-Bloch**, optimisation du projet (valorisation commerciale) tout en préservant les jardins familiaux avant présentation aux communes de Vernier et de Genève



→ Pour **St-Georges**, la recherche de sites de substitution est stoppée en raison d'une nouvelle orientation des discussions avec l'Arquebuse, désormais prête à entrer en matière pour un PPP avec maintien des activités sur site. **Dès lors ce site redevient prioritaire**.



Date de dépôt : 7 février 2012

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Frédéric Hohl

Mesdames et
Messieurs les députés,

« En Chardon »

Un dépôt de tram oui, mais pourquoi avec un dépôt de bus à un coût exorbitant

C'est à l'automne 2011 que le Parlement a traité le PL 10834-A. Le projet, ainsi que le rapport de majorité y relatif et un rapport de minorité de M. Ivan Slatkine, a toutefois été renvoyé en commission. Cette demande, largement soutenue, avait pour but d'éclaircir un certain nombre de points soulevant des interrogations, notamment de la minorité, auxquelles les premières auditions n'avaient pas permis d'apporter une réponse convaincante.

En premier lieu, et comme ce fut le cas à l'occasion du premier rapport de minorité, nous rappelons une fois encore que la minorité n'est pas opposée à la construction d'un dépôt de trams : elle ne peut en revanche accepter son coût prohibitif, découlant principalement de l'adjonction d'un autre dépôt, de bus cette fois-ci, visant à libérer une petite partie de la Pointe de la Jonction.

Depuis trois ans, tout comme la régie publique des TPG, le PLR soutient l'idée d'un dépôt de trams afin d'y accueillir les nombreuses et bien utiles nouvelles acquisitions de la régie. Dans ce sens, le site « en Chardon » constitue assurément un lieu adéquat, et personne ne conteste l'existence d'un véritable besoin. Il faut relever par ailleurs que pour la construction d'un dépôt de trams, les TPG n'ont pas besoin de passer par le Grand Conseil, vu que leur autonomie les autorise à auto-financer le projet.

Aujourd'hui, le groupe PLR a véritablement le sentiment d'être pris en otage par ce projet de loi, car au fil des auditions à la Commission des travaux, le Département de l'intérieur et de la mobilité (DIM) nous a clairement indiqué qu'il n'était pas possible de le modifier. Les TPG ont

informé les commissaires que quel que soit le vote du Parlement, ils démarreraient leurs travaux ; il en résulte que nous nous transformons en simple chambre d'enregistrement, et nous le déplorons !

Les nouvelles auditions nous ont démontré que :

- le Conseil d'Etat a forcé les TPG à ajouter dans leur projet de dépôt de trams un dépôt de bus pour libérer une partie de la Pointe de la Jonction ;
- le projet de la Pointe de la Jonction en est à un stade pour le moins embryonnaire et, à la vitesse à laquelle avancent les projets à Genève, on peut très sérieusement douter qu'il puisse aboutir à l'horizon 2016-2018. On nous a clairement expliqué que, dans un premier temps, l'ancien dépôt de bus de la Pointe de la Jonction serait remplacé par un simple « espace vert » ! Traduction : 170 millions de francs dépensés, sans compter le coût de destruction, et pas un logement supplémentaire !
- les TPG, à notre grande surprise, n'ont en réalité pas besoin d'un dépôt supplémentaire, mais de trois dépôts à plus ou moins court terme pour un coût global de 1 milliard de francs (cf. ci-dessous) ;
- la direction générale de la mobilité (DGM), comme les TPG, nous a indiqué que, de toute façon, il n'y avait aucune autre alternative car l'autorisation dépendait de Berne ;
- grâce à nos demandes d'auditions, la majorité elle-même a reconnu le coût prohibitif du projet, et a consenti à une réduction de 20 millions (soit 150 millions au lieu de 170). La minorité estime d'ailleurs que le prix des billets va très certainement augmenter et que les TPG demanderont une augmentation de la subvention dans le cadre du prochain contrat de prestations !

Pourquoi construire un dépôt de trams et un dépôt de bus ?

Pourquoi ne pas informer le contribuable qu'après ce projet de loi, il faudra encore construire deux autres gigantesques dépôts de bus ?

Gouverner, c'est prévoir. Or, nous avons demandé à pouvoir consulter les projets des futurs dépôts des TPG, et la présentation nous a démontré que la facture totale de ces trois dépôts avoisinerait le milliard de francs ! Un milliard !

Ce qu'en pensent les TPG

Il sied de relever également que de nombreuses personnes proches des TPG ne comprenaient pas pourquoi le projet « en Chardon », initialement prévu pour les trams, devrait désormais accueillir des bus. Tels ont en effet été les propos tenus en commission, ce qui n'a pas manqué de surprendre les commissaires de la minorité.

Quid de la collaboration franco-valdo-genevoise ?

La question de savoir si un contact avait été établi avec la France, dont la frontière se situe à quelques dizaines de mètres de l'emplacement prévu pour le futur dépôt et qui, de l'avis de certains commissaires, pourrait accueillir des dépôts de bus, a été posée en commission à la conseillère d'Etat Michèle Künzler. A l'heure où nous parlons « région », ne serait-il pas envisageable, pour un projet situé le long de l'aéroport sur territoire français, d'imaginer une collaboration ? Certes, c'est un autre pays, d'autres syndicats et un fonctionnement fort différent. Alors que l'on parle de projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, on peut tout de même s'étonner qu'aucune étude n'ait été réalisée pour localiser un nouveau dépôt de bus ou de trolleybus en France voisine. Les arguments avancés en commission pour justifier cette lacune ont semblé bien légers aux yeux de la minorité (voir ci-dessous note écrite du DIM).

Un autre commissaire, empli de bon sens, a demandé pourquoi, sur chaque rive du lac, nous ne pourrions pas construire de simples hangars. Là aussi, aucune réponse digne de ce nom n'a été apportée aux commissaires.

La Pointe de la Jonction

Il est un point important à relever dans ce dossier : c'est la réorganisation de la Pointe de la Jonction, que le PLR appelle de ses vœux. Nous soutenons les projets innovants, notamment le projet « Blue Brain » consacré à l'enseignement et à la recherche en particulier dans le domaine des neurosciences, mais nous rendons le Conseil d'Etat attentif au fait que tout projet au centre-ville se doit de comprendre un nombre de logements non négligeable pour répondre à la demande sans cesse croissante dans notre canton.

En l'occurrence, nous avons bien compris qu'il s'agissait d'un « tout », et que le dépôt « en Chardon » contribuerait à libérer une petite partie de la Pointe de la Jonction et que c'était là une première étape en vue de la

transformation de ce quartier, même si à ce jour le projet du Conseil d'Etat en est à un stade embryonnaire, comme déjà mentionné.

Au vu des résultats financiers de notre canton, de la dette qui ne cesse d'augmenter et des perspectives économiques peu optimistes, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, de refuser ce projet de loi et de demander aux TPG et à l'Etat de se montrer raisonnables, c'est-à-dire de travailler de concert pour ne pas dépenser de manière si dispendieuse les deniers de la République dans des dépôts de grand luxe. Ce d'autant plus qu'à court et moyen termes, seul un « espace vert » pourra voir le jour, les projets plus ambitieux du Conseil d'Etat étant relégués à un futur forcément incertain. Somme toute, nous ne parlons là que de dépôts de bus et de trams, et non d'une œuvre architecturale majeure, d'un hôpital ou d'un bâtiment scolaire. Tâchons de bien garder ce dernier point à l'esprit.

Commission des travaux du Grand Conseil du 13 décembre 2011

Un dépôt des TPG en France ?

La construction d'un dépôt TPG en France ne serait pas appropriée pour les raisons principales suivantes :

Aspects temporels

Il y a urgence à pouvoir disposer rapidement d'un dépôt pouvant abriter des tramways nécessaires d'ores et déjà acquis et nécessaire au développement du réseau, de même que de pouvoir libérer rapidement une première partie de la Jonction selon la volonté du Conseil d'Etat pour y réaliser d'autres aménagements porteurs pour Genève

Accès et conditions de travail

Nécessité de créer une ligne de tram pour raccorder l'éventuel dépôt et donc de passer la frontière, ce qui implique, que le tronçon soit court ou long, de respecter les normes françaises en matière de réalisation du tronçon, d'équipement, de matériel (qu'il faudrait intégralement homologuer) ainsi qu'en matière sociale puisque le dépôt implique le démarrage des services en France pour les conducteurs et la réalisation d'un centre de maintenance avec des employés permanents et dès lors le respect de la législation française en matière de travail. Il en va de même pour les aspects fiscaux.

Acceptabilité politique et syndicale

Dès lors, le dépôt des TPG serait considéré comme un dépôt français avec des employés engagés sous condition française, ce qui ne paraît pas acceptable pour un établissement autonome de droit public sous la tutelle de l'Etat de Genève.

Coûts d'exploitation

Plus le dépôt est excentré par rapport au réseau, plus les coûts de trajets dits Haut-Pied sont élevés (exploitation et personnel)

Aménagement du territoire et propriété

La couronne française autour de Genève a également dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois d'importants projets de densification urbaine qui ne sont a priori pas forcément compatibles avec la création d'un dépôt. De même, l'Etat de Genève est propriétaire du terrain dévolu à En Chardon, ce n'est pas le cas côté France.