

Date de dépôt : 8 février 2012

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de M. Pierre Weiss : TPG : quel est le coût des investissements devenus obsolètes pour les trams et des modifications sitôt rectifiées du réseau de bus ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 27 janvier 2012, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

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

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

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

En revanche, il serait utile d'y ajouter, pour avoir une image globale du changement de système, le coût, certes sans commune mesure, des infrastructures aujourd'hui délaissées et sans préjuger de modifications ultérieures de doctrine. A titre d'exemples, citons les rails, aiguillages et caténaires compris, auxquels on pourrait encore ajouter les abribus et tout autre équipement dorénavant obsolète servant à l'ancienne ligne 17, du

Rond-Point de Plainpalais. Ou encore le coût des travaux pour installer les rails et aiguillages à la rue de Saussure, entre Bel-Air et le Quai de la Poste, etc. A noter que certains de ces travaux ont été effectués ces dernières années.

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

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

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

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

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Avec le changement de concept d'exploitation du réseau tramway et le passage du concept des axes à celui des lignes, il est vrai que certaines infrastructures ferroviaires tramway ne sont plus empruntées par des lignes régulières.

Il s'agit des voies situées dans la rue De-Saussure, des voies traversant le rond-point de Plainpalais entre la rue de Carouge et la rue Henri-Dunant et de la voie située à la place de Hollande, permettant de rejoindre le quai de la Poste.

Néanmoins, ces infrastructures ferroviaires tramway, si elles ne sont pas utilisées en service de ligne, le sont fréquemment dans des conditions d'exploitation dégradées du réseau. En effet, il arrive régulièrement que des incidents ou accidents se produisent sur le parcours des trois lignes de tramway, empêchant ainsi la progression de ces derniers sur lesdites lignes. Ces événements conduisent alors les TPG à dévier, modifier le parcours, voire rebrousser les véhicules de la ligne perturbée, afin de maintenir une offre à la clientèle qualitativement la meilleure possible de part et d'autre de la zone où les véhicules ne peuvent plus circuler temporairement. Par conséquent, ces infrastructures ferroviaires tramways ne sont pas devenues obsolètes, seule l'intensité de leur utilisation a diminué, tout en restant déterminante pour la gestion du réseau en condition dégradée et une exploitation souple de celui-ci, à l'avenir également.

Ces infrastructures font donc partie intégrante du réseau des Transports publics genevois. Il convient par ailleurs de relever que leur financement incombe à l'Etat et non aux TPG. Ce financement est prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRTP; H 1 50), ces infrastructures appartenant au canton.

Le réseau trolleybus mis en œuvre le 11 décembre dernier a nécessité la construction d'une ligne de contact et la pause d'une aiguille à la rue Chantepoulet pour que les trolleybus accèdent à la place de Cornavin. Le coût de cette infrastructure qui ne sera plus utilisée en service régulier dès le 20 février prochain, date du retour des lignes 3 et 7 sur leur ancien parcours, est de 75 000 F (TTC). Néanmoins, comme pour les tramways, ladite infrastructure permettra, en cas de situation perturbée, d'utiliser ce parcours de façon alternative.

La cellule de suivi de l'étape du 11 décembre 2011 a pris la décision de reconsidérer le parcours de la ligne 3 pour diminuer l'intensité du trafic des transports collectifs dans le secteur de Rive, tout en prenant en considération les doléances de la clientèle du réseau trolleybus. Concrètement, le retour des lignes 3 et 7 sur leur parcours d'avant le 11 décembre dernier s'effectue le 20 février, date de changement d'horaire correspondant au passage de l'horaire vacances scolaires à l'horaire normal. Cette étape de changement d'horaires étant planifiée annuellement du point de vue financier dans les charges de fonctionnement du contrat de prestations, l'organisation de ce changement n'engendre pas de coûts supplémentaires à la charge de l'Etat. L'opération du 20 février 2012 nécessite cependant pour les TPG d'adapter l'information aux voyageurs et la signalétique aux arrêts des lignes concernées (remplacement des plaques métalliques sur les totems), dont les coûts peuvent être estimés au maximum à 15 000 F (TTC). Il faut relever ici que le budget de maintenance annuel des TPG inclut le remplacement de ces plaques, fabriquées au sein de l'entreprise, pour divers motifs – vandalisme, usure, etc. – y compris la main d'oeuvre nécessaire.

Quant aux photocopies d'affichettes-horaires, elles seront de toute façon refaites et posées au changement d'horaire du 20 février, indépendamment du retour des lignes 3 et 7 sur leur parcours initial. En revanche, cette rocade et d'autres modifications éventuelles du réseau justifieront, dans le courant du printemps, une réédition du matériel imprimé et affiché (plans de réseau, plans de pôles et connexions, mise à jour du site internet et de l'application iPhone, etc.). L'ensemble de ces coûts peut être estimé à quelque 100 000 F. A cet égard, la réédition du matériel d'information n'est pas un fait exceptionnel et découlant uniquement des modifications des lignes 3 et 7. En effet, il est déjà arrivé que des modifications substantielles du réseau (fins de chantiers, nouveaux parcours répondant à des demandes de communes ou de l'Etat) justifient une réédition du matériel d'information en cours d'année.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Pierre-François UNGER