

Date de dépôt : 29 août 2016

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier la proposition de motion de M^{me} et MM. Stéphane Florey, Christina Meissner, Bernhard Riedweg, Christo Ivanov, Marc Falquet, Patrick Lussi, Michel Baud, Norbert Maendly, Michel Amaudruz, Eric Leyvraz pour une libéralisation des contrôles techniques des véhicules à moteur

Rapport de majorité de M. François Lefort (page 1)

Rapport de minorité de M. Christo Ivanov (page 25)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. François Lefort

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie en quatre occasions le 1^{er} mars et les 5, 19 et 26 avril 2016 sous la présidence de M. Sandro Pistis.

Les travaux se sont tenus en présence de M^{me} Karine Salibian Kolly, secrétaire générale adjointe (DETA), et de M. Alan Rosset, responsable du budget des investissements, département des finances (DF). Les procès-verbaux ont été tenus consciencieusement par M. Sébastien Pasche, auquel nous exprimons notre reconnaissance.

Présentation par M. Florey, premier signataire

M. Florey indique que le PL 10305, qui prévoyait le déménagement du Service cantonal des véhicules à Bernex, a été suspendu depuis 2008 et que ce

PL a rencontré beaucoup d'oppositions, y compris celle de la commune de Bernex. Le but principal de la motion est de trouver rapidement une solution au sujet de l'avenir du service des automobiles. Une convention avait été signée entre l'Etat et la commune de Carouge qui prévoyait le déménagement du service. L'Etat doit par conséquent respecter ses engagements. La motion propose de libéraliser l'entier des contrôles techniques des véhicules à moteur. Depuis plusieurs années, le premier service s'effectue déjà auprès du secteur privé. Les avantages de la proposition permettraient d'économiser le coût de la reconstruction de toutes les halles techniques de Carouge, mais aussi de donner aux employés, qui se chargent actuellement de ces prestations, la possibilité de se concentrer uniquement sur des tâches administratives, comme par exemple faire passer le permis de conduire ou se charger des cours de théorie et de pratique. Ce sont les mêmes personnes qui actuellement préparent les examens, font passer les permis et assurent les contrôles techniques. Seuls les contrôles techniques se feraient dans les garages tandis que les autres prestations du service des autos demeureraient inchangées. La mesure du premier contrôle technique chez les garagistes est apparue lors de l'introduction du contrôle antipollution. Suite à des négociations avec l'association des garagistes, il a été décidé de libéraliser les contrôles antipollution dans les garages, et puis le premier contrôle technique. Seuls cinq garages sont actuellement chargés de ces contrôles et cela ne pose pas de problèmes pour le service des autos, ni pour l'utilisateur. Il n'y aurait aucun changement au niveau du contrôle et du suivi puisque tous les tâches resteraient dévolues à l'Etat, tandis que seul le contrôle technique serait délégué au secteur privé. Le nombre de bâtiments administratifs libres sur le marché peut laisser penser que le Conseil d'Etat pourrait assez facilement accélérer le processus de déménagement du service des autos en le déplaçant dans l'un de ces sites inoccupés. L'emplacement prévu à Bernex pour un nouvel emménagement du service des autos pourrait alors être dévolu à autre chose, par exemple à du logement.

Question des commissaires

Un commissaire Vert considère que l'idée n'est a priori pas inintéressante, mais désire cependant en savoir plus au sujet des économies possibles. Il désire avoir par ailleurs plus de détails sur ce qu'il adviendrait des personnes travaillant actuellement sur ces contrôles. Il relève en outre que la proposition devrait avoir plus d'avantages que de permettre simplement de libérer de la surface au sol. Il indique ne pas avoir d'a priori mais désire plus d'informations détaillées.

M. Florey relève que, si l'on se base sur le PL 10305, il y aurait une économie de 30,1 millions sur le nouveau bâtiment qui devait être construit à Bernex. Il relève en outre, concernant le personnel, que ce dernier est largement multitâche et que les licenciements seraient donc très limités puisqu'une seule des tâches serait supprimée.

Ce même commissaire Vert se demande si le fait que l'on délègue l'intégralité du contrôle technique requiert une structure de contrôle plus approfondie.

M. Florey indique que, à l'heure actuelle, des contrôles sont déjà effectués, du moins il l'espère. Par ailleurs, il souligne que les accidents de la route concernant une défektivité technique représentent moins de 0,1% des accidents ; il en déduit que les véhicules sortants de l'usine sont fiables, tout comme les véhicules ayant passé le premier contrôle. En outre, la première visite s'effectue actuellement au bout de quatre ans, mais dès 2017 l'on passera à cinq ans.

Une commissaire PS se demande si la motion est aussi motivée par le fait que M. Florey désirerait voir le projet de Bernex définitivement gelé. Par ailleurs, elle relève que la privatisation du contrôle n'enlève pas le besoin d'autres locaux, puisque du personnel reste pour effectuer d'autres tâches, et elle se demande donc si M. Florey estime qu'il serait facile de trouver des locaux adéquats pour cela et s'il pense qu'à terme le prix de location compenserait les éventuels investissements à Bernex.

M. Florey observe que le nombre de bâtiments administratifs inoccupés est conséquent. Il rappelle que le service des autos doit de toute manière déménager de Carouge et qu'il faut donc trouver une solution. Concernant les guichets où sont délivrées les autres prestations comme les examens, il pense qu'il serait préférable que l'Etat achète un bâtiment qui corresponde aux besoins, avec une partie guichets, une salle d'examen, etc. Un des buts de la motion est de faire bouger les choses. Le fait que le service des autos soit à Bernex ou ailleurs ne change au fond pas grand-chose. M. Florey rappelle cependant les oppositions à Bernex et l'engagement de l'Etat à retirer le service des autos de Carouge. La situation est actuellement bloquée. Aucune commune ne souhaite accueillir cette entité, d'où la proposition de la motion de se tourner vers le secteur privé. Il convient d'ouvrir cette possibilité à tous les garagistes qui pourraient, selon lui, y trouver un intérêt.

Un commissaire PLR pense que l'idée est intéressante, mais il désire premièrement savoir si les garagistes sont réellement intéressés par le fait de fournir cette prestation de contrôle technique. Par ailleurs, il désire connaître le nombre de collaborateurs qui pourraient être potentiellement licenciés ou

placés sur une autre tâche et se demande quel serait le sort prévu pour ces derniers. Enfin, il désire connaître les coûts et les recettes de la prestation.

M. Florey relève que le canton du Jura a refusé de privatiser le Service automobile du canton. Il souligne que la motion ne va néanmoins pas dans le sens d'une privatisation du service, mais qu'elle tend au contraire vers une délégation d'un service, qui existe déjà partiellement, auprès du secteur privé. Par ailleurs, les garagistes semblent intéressés par la proposition et il conviendrait d'auditionner l'association genevoise des garagistes, ainsi que le TCS qui a aussi assisté aux négociations sur le choix des garages actuellement chargés de la prestation. Concernant les licenciements, le département devra en effet fournir des chiffres plus précis, mais il pense qu'une bonne partie des personnes travaillant au service se chargent à la fois des contrôles techniques, des examens et des cours pratiques et théoriques du permis de conduire. Concernant les chiffres plus précis sur les économies de la proposition, il indique ne pas avoir d'autres chiffres que les 30 millions prévus pour la construction d'un nouveau service à Bernex.

Ce même commissaire PLR indique que sa crainte principale est que tous les fonctionnaires restent en place et donc que l'on ne gagne rien avec cette proposition.

M. Florey estime que, compte tenu des aptitudes multitâches des personnes employées, l'on pourrait jouer au fur et à mesure sur les départs à la retraite et ainsi économiser des postes sans procéder à des licenciements. Il précise que le fait de réduire le nombre de postes n'est cependant pas le but premier de la motion.

Une commissaire PS relève qu'aucun autre canton n'a à ce jour un système privatisé ou semi-privatisé ; elle se demande donc pourquoi Genève devrait commencer. Elle observe que le PL 10305 est en effet gelé, mais elle estime que la commission pourrait néanmoins s'en ressaisir et le lier à la motion. Elle désire enfin savoir si M. Florey a des informations sur des éventuels projets de privatisation, ailleurs en Suisse.

M. Florey précise que les centres techniques du TCS dans les cantons d'Argovie, de Berne, de Lucerne, de Neuchâtel, de Saint-Gall, de Soleure, du Tessin et de Zurich sont habilités à procéder à ces contrôles. Il constate qu'il ne s'agit donc pas d'une nouveauté et relève que l'on pourrait affiner la recherche en cherchant à savoir si ces centres effectuent l'ensemble des contrôles techniques, mais il souligne cependant que la loi fédérale permet bel et bien ce type de modifications visant à étendre le système à l'ensemble des contrôles techniques. Enfin, il indique que la commission pourrait en effet

dégeler le PL 10305 et le lier à la motion afin de traiter les deux objets parallèlement.

Un commissaire EAG considère que la motion est assez intéressante et relativement pragmatique. Il se demande si le fait que le premier contrôle puisse être délégué aux cinq garages actuellement en charge signifie que les particuliers n'ont plus du tout la possibilité d'effectuer le premier contrôle auprès du service cantonal ou alors si cette possibilité subsiste. Par ailleurs, il comprend qu'il n'est pas question de privatiser le service, mais il souligne que le titre de la motion mentionne néanmoins une libéralisation des contrôles. Il comprend que cela peut donc inciter les entreprises à entrer en concurrence. Il précise qu'il serait totalement opposé à la proposition s'il n'y avait pas de solides garanties sur l'égalité de traitement, de manière à ce que le consommateur ne devienne pas une nouvelle vache à lait.

M. Florey explique que le but de la motion n'est pas de privatiser mais d'étendre la délégation déjà existante. Par ailleurs, il observe que les prix de ces prestations sont actuellement déjà contrôlés. Enfin, lorsqu'on acquiert un véhicule neuf, on reçoit déjà la liste des garages agréés pour les contrôles techniques, l'on n'est pas invité à venir au service des autos et il suffit de prendre un rendez-vous avec un garage. Cette mesure avait été prise pour soulager le retard que connaissaient les contrôles techniques au service des autos.

Le commissaire EAG en conclut que cinq garages arrivent actuellement à effectuer ces contrôles pour l'ensemble des véhicules sur Genève.

M. Florey indique qu'il conviendra de poser la question au TCS qui a assisté à ces négociations, ainsi qu'à l'association des garagistes de Genève (UPSA Section Genève) qui pourra dire à la commission pourquoi seulement 5 garages ont été choisis.

Un commissaire Vert comprend que M. Florey propose au fond un équivalent du système français de réseau Autosur, mis en place il y a 25 ans.

M. Florey indique que l'on peut voir la motion comme cela, mais il précise qu'il voit avant tout la proposition comme l'extension d'une délégation déjà existante.

Un commissaire MCG désire savoir jusqu'à quand le local actuel peut demeurer à Carouge. Par ailleurs, il se demande comment M. Florey imagine la formation des futurs garages agréés. Il relève qu'il faut être spécialiste en expertise de véhicules pour effectuer les contrôles et il se demande si les 70 F que l'on paye actuellement pour une visite vont suffire à financer la formation des nouveaux garages privés agréés. Enfin, il se demande ce que M. Florey

prévoit en ce qui concerne le terrain destiné aux futurs examens car il estime que certains élèves conducteurs ne peuvent pas aller sur la route.

M. Florey précise que l'Etat délègue déjà au TCS les cours de conduite pour les personnes ayant eu un retrait de permis et que ces derniers ont lieu sur la piste du Plantin du TCS. Il considère que cette piste pourrait aussi servir aux examens à faire passer sur une piste fermée. Concernant la formation des garagistes, il relève qu'actuellement la première visite concerne les mêmes contrôles que ceux qui ont lieu pour un véhicule de dix ou vingt ans. Il ajoute que les mêmes points précis sont donc contrôlés. Il précise que les mécaniciens sont formés et que, de toute façon, si le garage est agréé pour effectuer des contrôles sur un véhicule qui a quatre ans, il l'est aussi pour faire des contrôles sur un véhicule plus vieux. Il pense qu'il s'agit d'un métier en soi et qu'un garagiste est déjà bien formé pour ces contrôles. Enfin, il indique qu'il faudrait demander à l'Etat combien de temps le local peut encore rester à Carouge en demandant une copie de la convention.

Un commissaire Vert demande quel est le premier sentiment du département.

M^{me} Salibian Kolly indique qu'il y a 40 experts qui se chargent actuellement de ce type de contrôles techniques et considère que 30 experts seraient impactés par le projet. Elle souligne que, pour être expert, il faut suivre une formation de deux ans et que, en outre, lors du dernier appel d'offres pour les premiers contrôles techniques, seulement cinq garages s'étaient proposés pour ces contrôles ; elle ne sait donc pas si la proposition répond vraiment à une attente de la profession qui devra, le cas échéant, investir dans une formation et un équipement particulier. Elle estime qu'il serait intéressant d'auditionner l'UPSA et le TCS. Enfin, elle souligne que la mesure pourrait déboucher sur le licenciement d'environ 30 collaborateurs.

Le Président observe que la motion parle de délégation et, selon lui, d'une privatisation de l'examen de conduite puisque le texte vise à fermer la halle technique de Carouge. Il souligne que cette halle possède aussi une piste où se font les examens des véhicules, deux-roues et poids lourds compris. Il relève que l'Etat devra alors investir sur une autre parcelle pour faire passer ces examens. Il observe que M. Florey a mentionné l'utilisation du terrain du Plantin du TCS, mais il souligne que cela aurait néanmoins un coût pour l'Etat. Enfin, il précise que les deux-roues sont de plus en plus nombreux et il se demande donc si, selon M. Florey, les magasins de scooters auraient un certain intérêt à investir dans une piste d'essai pour tester les véhicules.

M. Florey précise qu'il ne s'agit pas d'une privatisation mais d'une délégation. Il s'agit du principe qui prévaut aujourd'hui pour les premières

visites. Concernant les deux-roues, il se demande s'il y aurait vraiment de gros investissements à faire à ce sujet et si le fait d'être sur une piste spécifique pour effectuer un examen de scooter constitue vraiment une obligation légale. Il demeure persuadé que la piste du Plantin du TCS serait une solution à envisager, compte tenu notamment de la faible utilisation de cette infrastructure. Il précise ensuite que la motion ne concerne pas les examens, mais seulement les contrôles techniques. Il relève que rien ne change pour les examens puisque, même si l'on part actuellement du service des automobiles pour passer son permis, le rendez-vous avec l'expert pourrait tout à fait se faire ailleurs. Il rappelle que ce dernier vient dans le véhicule et ensuite que l'examen commence sur la route. Il indique par ailleurs que, s'il y a une nécessité d'aménager des places de parking pour effectuer les examens, cela serait selon lui tout à fait possible sur le site du TCS. Il propose enfin les auditions du département, du directeur du service des autos, de l'UPSA et du TCS.

Une commissaire PS désire l'audition du DALE (précisément de l'office de l'urbanisme) au sujet des grands projets de Bernex-Nord et de Bernex-Est et en outre dans le but de savoir si le PL 10305 est définitivement abandonné.

M. Rosset précise que le PL 10305 est un projet qui a été orienté et mis en œuvre par l'OBA, qui pourrait faire un point de situation sur le PL 10305, tandis que les deux projets mentionnés par la commissaire PS concernent plutôt le DALE et son office de l'urbanisme.

Les auditions du directeur du SAM, du TCS, de l'UPSA Section Genève, de l'office de l'urbanisme et de l'OBA sont acceptées à l'unanimité.

M. Florey désire que la commission reçoive une copie de la convention sur le déménagement du Bureau.

M^{me} Salibian Kolly indique que cela sera communiqué à la commission.

Un commissaire Vert désirerait entendre également le Syndicat des services publics au sujet des éventuels licenciements.

Audition de M. Albert Bonelli, président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile, Section Genève (UPSA Section Genève)

M. Bonelli remercie la commission et indique en premier lieu que le Service cantonal des véhicules effectue 104 000 contrôles annuels, qu'ils ont 40 experts et 13 personnes au service administratif. Il souligne que la première visite est aujourd'hui assurée par cinq délégués (quatre garages et le TCS), qui font entre 10 000 et 12 000 contrôles annuels. Il précise qu'en ce qui concerne le Service cantonale des véhicules, l'on parle d'automobiles, mais aussi de motos, de camions, de bateaux, de véhicules de chantier et de

machines agricoles. Il souligne que la formation d'un expert dure 18 mois et il pense que le coût de cette formation est important. Ces experts doivent être au minimum au bénéfice d'un CFC de mécatronicien. Ensuite, la piste d'essai évoquée pour des contrôles en garage a un coût d'investissement de 180 000 F. Il souligne que les garagistes sont toujours intéressés à faire des affaires supplémentaires, mais néanmoins il n'y a aujourd'hui pas assez de garages à Genève qui pourraient absorber l'ensemble de ces contrôles. Par ailleurs, il précise que la loi exige que certains contrôles, comme par exemple ceux des véhicules pour personnes handicapées, soient faits par une autorité. Il y a donc actuellement quatre garages et le TCS qui sont habilités à effectuer le premier contrôle des véhicules, lesquels ont au maximum cinq ans. Il rappelle enfin que certains garages ont déjà la piste d'essai nécessaire aux contrôles, mais il estime qu'il faudrait leur demander s'ils sont prêts à absorber le va-et-vient journalier supplémentaire lié à ces contrôles.

Une commissaire PLR comprend que, sous condition d'une coordination avec le Service cantonal des véhicules, l'UPSA est plutôt favorable à une ouverture et une libéralisation du marché.

M. Bonelli lui répond que c'est en effet le cas dans une certaine mesure, mais néanmoins pas pour absorber l'ensemble du marché, en tout cas pas dans un premier temps.

Une commissaire PLR se demande si des installations techniques sont en outre nécessaires.

M. Bonelli lui répond que c'est le cas et que cela est à compter en plus des 180 000 F de la piste d'essai. Il relève toutefois que cela fait partie souvent de l'équipement de base des garages.

Une commissaire PLR se demande si M. Bonelli connaît les conditions imposées pour être délégué.

M. Bonelli indique qu'il faut avoir une piste d'essai et une personne formée et agréée par le service des automobiles et il relève en outre qu'il y a encore la question de la répartition géographique.

Une commissaire PLR pense que l'avantage principal pourrait surtout concerner la clientèle, laquelle pourrait se rendre pour faire les contrôles nécessaires à proximité de son domicile.

M. Bonelli est en accord avec cela, mais il considère qu'il faut néanmoins avoir déjà la structure d'accueil nécessaire au sein des garages. Il rappelle que le premier contrôle dure environ vingt minutes et relève enfin que, si le garage se trouve au centre-ville, ce ne sera pas très intéressant pour le garagiste puisque le fait d'effectuer un essai en pleine ville n'est pas du tout pratique.

Une commissaire PS relève que M. Bonelli a mentionné qu'il fallait effectuer 18 mois de formation pour devenir expert ; elle se demande si cette formation est destinée aux contrôles de tous les types de véhicules. Par ailleurs, elle se demande si le personnel actuel est de manière générale déjà capable d'effectuer ces contrôles ou s'il faudrait prévoir une formation supplémentaire. Enfin, elle voudrait savoir si les gens qui travaillent aujourd'hui ont déjà en grande partie le CFC de mécatronicien exigé.

M. Bonelli précise que le CFC de mécatronicien est un apprentissage de quatre ans et constitue une formation plutôt orientée vers les voitures modernes, tandis que le CFC de mécanicien de maintenance n'est que de trois ans. Il souligne que toutes les personnes qui sont en place au sein du service des automobiles bénéficient de la formation de quatre ans. Il rappelle par ailleurs que l'appellation « garage » n'est pas protégée et donc que n'importe qui peut aujourd'hui ouvrir un garage sans CFC. Il souligne néanmoins que les garages formateurs doivent avoir au minimum un mécatronicien pour pouvoir former des apprentis mécatroniciens. Il précise enfin qu'il y a aussi le brevet fédéral qui est une formation au-dessus.

Une commissaire PS comprend qu'il faudrait alors envisager de développer des formations en mécatronique.

M. Bonelli relève que cela est en partie développé par l'UPSA, mais qu'il faut aussi qu'il y ait une demande et que l'on ne peut pas avoir dans un atelier huit mécatroniciens sur dix employés. Il relève que les 18 mois de formation constituent l'expertise initiale et qu'il y a ensuite des formations complémentaires lorsque l'on veut se spécialiser dans différents types de véhicules comme les camions, les remorques, les motos, les bateaux, etc. Il indique enfin qu'il y a actuellement en tout cas 40 experts formés qui travaillent aujourd'hui au service des automobiles, mais il ne connaît pas le nombre de titulaires de cette formation au sein des garages.

Un commissaire UDC se demande comment ont été choisis les délégués.

M. Bonelli lui répond qu'il s'agissait d'un contrat prenant en compte principalement la situation géographique des garages et la capacité à assumer les investissements nécessaires ; il précise que la formation est néanmoins donnée par le service des automobiles.

Un commissaire UDC relève qu'il y a en effet une nécessité de spécialisation pour le contrôle des véhicules professionnels spécifiques au bâtiment, les véhicules pour personnes handicapés, etc. ; il se demande si les délégués actuels sont capables de tout faire.

M. Bonelli indique que le service des automobiles sera de toute manière appelé à collaborer de plus en plus avec les différentes agences car il ne pourra plus assumer toutes les tâches spécifiques. Il souligne que certaines marques requièrent de plus en plus des spécialistes connaisseurs d'une technologie spécifique propre à telle ou telle marque.

Un commissaire UDC comprend que l'on va donc de plus en plus vers un rapprochement entre le public et le privé. Il se demande si le service des automobiles est ouvert à plus de coopération.

M. Bonelli lui répond par l'affirmative et relève qu'il y aura à ce propos deux séances annuelles avec le service des automobiles. Il précise que la collaboration est actuellement excellente.

Un commissaire UDC observe qu'il y a actuellement une évolution vers les voitures hybrides et électriques ; il se demande si les experts ont l'obligation de faire des formations continues pour suivre ces évolutions.

M. Bonelli lui indique qu'il n'y a pas d'obligation légale mais que les collaborateurs doivent en effet suivre ces évolutions. Il relève que le garagiste de quartier existera toujours mais jusqu'à un certain niveau car il pense que le métier va se spécifier de plus en plus par marque.

Un commissaire MCG désire savoir ce qu'il en est de l'assermentation des délégataires. Il estime que cela servirait à éviter le copinage pour faire de la surenchère et donner du travail à son propre garage. Il se demande s'il existe une loi stipulant l'interdiction de contrôler ses propres véhicules.

M. Bonelli précise que c'est l'employé qui est assermenté et non le garage. Il explique que l'on peut néanmoins par exemple amener une voiture chez Citroën pour la faire préparer avant la visite. Il souligne que cette visite néanmoins ne concerne que les véhicules qui ont cinq ans, mais pas plus. Il estime que ce système de délégation fonctionne actuellement très bien et rappelle que le service des automobiles effectue des contrôles pour vérifier la bonne marche de ce système.

Ce même commissaire MCG se demande s'il y a une centralisation des visites dans le canton de Vaud.

M. Bonelli indique qu'il y a trois sites dans le canton de Vaud : La Blécherette, Yverdon et Nyon ; il ajoute que le Valais a également deux ou trois sites.

Le même commissaire MCG observe que les Vaudois n'ont donc pas de délégués.

M. Bonelli souligne qu'il y a néanmoins des cantons qui délèguent uniquement au TCS.

Le Président se demande si le délai entre les différentes visites varie selon les cantons.

M. Bonelli précise que cela est aujourd'hui régi au niveau fédéral. Il explique que le contrôle est effectué tous les trois ans, puis tous les deux ans après les sept ans du véhicule. Il estime néanmoins que le premier délai de trois ans est trop long et il préconise deux ans.

Le Président se demande quel est le prix d'une visite à Genève.

M. Bonelli indique qu'une visite à Genève coûte 90 F.

Le Président se demande ce qu'il en est des deux roues, des véhicules agricoles, etc., et si ces véhicules peuvent effectuer leur première visite auprès des prestataires.

M. Bonelli lui indique que ces véhicules doivent être contrôlés auprès du service des automobiles.

Audition de M. Pierre Alain Girard, directeur général a.i. de l'office de l'urbanisme, et M. Pierre Robyr, chef de projet de l'office de l'urbanisme, ainsi que de MM. Duvillard, Moraga et Simioni, office des bâtiments (OBA)

M. Girard remercie la commission et indique en premier lieu qu'il arrive en tant que directeur général ad interim de l'office de l'urbanisme, qu'il était à l'époque secrétaire général adjoint chargé de l'OBA et secrétaire général adjoint chargé du projet CEVA, lorsqu'ils ont signé une convention avec la Ville de Carouge. Il estime que son parcours varié pourrait être utile au débat. Il indique qu'ils vont, pour l'office de l'urbanisme, donner en premier lieu une présentation de l'état de l'avancement de la planification, du plan directeur de quartier, des modifications de zones et du plan localisé de quartier sur Bernex, avec un focus sur l'implantation de la direction générale des véhicules (DGV).

M. Robyr explique que le projet a démarré en 2008 lorsque l'OBA a donné une première réponse technique à la possibilité de délocaliser la DGV et de l'implanter sur le terrain de la protection civile à Bernex. Il rappelle que cette situation a ému un certain nombre d'habitants de Bernex qui ont fait savoir leur désaccord quant à cette implantation. Il précise que l'affaire est restée en suspens, le temps de la planification du projet d'agglomération franco-valdo-genevois et celui de la coordination avec le plan directeur cantonal pour aboutir en 2011 à l'établissement d'un plan guide, reprenant les termes du PAC Bernex-Est. Il souligne que le but principal était d'avoir une programmation cohérente et faire de Bernex un véritable pôle régional. Il explique que, dans ce cadre, la question de l'accueil de la DGV a donc été repensée pour doter

Bernex d'un équipement destiné à donner un rayonnement sur le pôle régional de la Champagne. Il explique que la programmation de l'extension urbaine imaginée vise à la fois des logements, des équipements, des lieux publics pour la culture et le sport et un certain nombre d'équipements à fort rayonnement, raison pour laquelle la DGV a été relocalisée sur ce site. La nouvelle implantation se situe à la sortie directe de l'autoroute, afin que les citoyens se rendant au bureau des autos n'aient pas à transiter par l'extension urbaine de Bernex. Il rappelle que Bernex est au bénéfice d'une première étape Bernex Est et du prolongement du tramway et donc que les usagers à pied pourraient se rendre au bureau des autos avec les TPG. Il souligne ensuite que le plan directeur de quartier de Bernex Est donne lieu actuellement à des résolutions au sein des Conseils municipaux de Confignon et de Bernex. Il précise que Confignon a voté le 8 mars dernier positivement ce socle de planification, tandis qu'ils attendent encore le vote bernésien prévu le 19 avril. Il indique ensuite que les procédures de modifications de régime de zone sont à bout touchant puisqu'ils ont déjà franchi le seuil des enquêtes publiques et donc qu'ils en sont actuellement à solliciter le préavis du Conseil municipal, lequel devrait être rendu à la mi-mai 2016. Il espère que le régime de zone sera connu à fin 2017. Il indique ensuite qu'ils ont expressément localisé le bâtiment de la DGV au sein d'une zone artisanale et industrielle ouverte également à des activités compatibles, de manière à éviter l'écueil d'un transit par une zone de logements. Enfin, il souligne qu'ils ont eu à cœur de développer des synergies avec d'autres services cantonaux, notamment avec les services de police de la rive gauche et le service des amendes d'ordre, de manière à ce que la partie « contrôles techniques » devienne en quelque sorte une partie faible du programme d'un centre administratif beaucoup plus riche. Il souligne que les temporalités pourront être maîtrisées, que la facilité foncière est plus importante que dans d'autres lieux car l'on passe d'une zone agricole à une zone d'activités. Il précise enfin qu'ils leur reste encore à travailler, si l'option DGV à Bernex est conservée, sur le plan directeur de la zone industrielle et artisanale.

M. Moraga souligne que, par rapport à la planification, la DGV n'est pas prioritaire pour le Conseil d'Etat et donc que le projet sera plutôt décalé à partir de 2025. Il précise qu'ils ont fait une étude de faisabilité pour déterminer l'emprise au sol du programme et explique que le but a été de densifier un maximum afin de réduire cette emprise. Il souligne que l'on se trouve actuellement avec un projet de 24 000 m³ au lieu des 28 000 m³ initiaux. Il distribue un schéma du projet à la commission. Il explique que ce plan montre bien que le programme se trouve à proximité de l'autoroute. Il détaille ensuite les différents étages du bâtiment : police secours, administration DGV, service

des contraventions, parkings, fourrière en toiture et en étage, inspection technique DGV.

M. Robyr ajoute que la piste d'essai serait située le long de l'autoroute de manière à utiliser la zone inconstructible à cause des normes en vigueur, notamment au niveau du bruit et OPAM.

Une commissaire PS indique avoir demandé l'audition de l'office de l'urbanisme pour connaître avant tout l'avancée du projet de déménagement du service des véhicules ; elle se dit surprise d'entendre les délais évoqués et rappelle qu'il y avait, au sein des documents successifs précédents, une vision bien plus optimiste avec une première livraison des bâtiments à mi-2016. Elle se demande si, lors de la consultation publique de juin 2015, l'on avait déjà le projet tel qu'il est présenté dans le document distribué aujourd'hui et elle désire savoir quelles avaient été les premières observations. Par ailleurs, elle se dit inquiète des éventuelles oppositions au projet et se demande en outre ce qui va se passer avec le site du service des automobiles puisque son emplacement actuel est problématique. Elle se demande donc comment va se passer la transition au niveau de l'aménagement.

M. Girard indique que, lorsque le projet de loi avait été déposé en 2008, ce dernier n'avait pas fait l'objet de fortes études de faisabilité, lesquelles ont montré par la suite que le site initialement prévu n'était pas idéal. Il explique qu'ils avaient d'abord imaginé, dans la démarche du grand projet de Bernex, une planification plus séquentielle, avec un plan directeur de quartier, puis un certain nombre de procédures pour élaborer la modification de zone, puis un certain nombre de procédures pour élaborer le PLQ. Il souligne que le pôle est conséquent et explique que les communes attendent de l'Etat que l'on leur donne des garanties à travers des études poussées, raison pour laquelle ils ont dû finalement mener les études en parallèle. Il relève qu'ils ont donc resserré le calendrier au niveau des études afin de rassurer les communes concernées. Le projet génère un certain nombre de craintes, en particulier à Bernex. Par ailleurs, le Conseil d'Etat a adopté le 23 mars dernier un PL de financement du projet d'agglomération de deuxième génération, avec un crédit d'investissement de 187 millions et une subvention d'investissement de 82,64 millions. Parmi les mesures du projet d'agglomération, il y a le barreau routier de Bernex.

M. Robyr précise que le tram, qui devait être achevé en 2014, s'est donc interrompu en 2012 et que le DETA annonce une reprise des travaux en 2018 et un achèvement en 2020. Il souligne qu'il ne sait pas faire aujourd'hui une ville nouvelle, en extension urbaine, sans un tramway. On a un report modal d'environ 50 à 60% à escompter pour les nouveaux habitants, ce qui permettrait de limiter le trafic automobile. L'achèvement du dernier tronçon

du tramway doit donc coïncider avec l'achèvement des premiers logements du nouveau quartier. Concernant les consultations publiques, ces dernières ont donné lieu à 24 remarques (six administrés, trois partis politiques et le reste de la part d'associations) avec la crainte d'une nouvelle route cantonale, de l'urbanisation générale et des nuisances qui pourraient découler de l'installation de la DGV et d'autres services de l'Etat. Le ressenti du bureau des autos doit néanmoins être un peu adouci au vu des pratiques actuelles et des véhicules de moins en moins polluants. Le projet n'est donc pas acquis car il y a encore beaucoup de craintes. Certains Bernésiens par ailleurs ne veulent pas d'une cité-dortoir, ni d'une zone industrielle, raison pour laquelle le PLQ proposé est une ville mixte et équilibrée comportant des logements, des équipements et des emplois.

M. Simioni indique que les bâtiments existants de la DGV datent de 1965, qu'il s'agit de deux bâtiments : celui des halles qui a d'un côté une charpente métallique et de grandes baies vitrées et celui de l'administration avec plus de maçonnerie. Ces ouvrages permettraient de tenir encore une décennie et demi, à condition d'y consacrer des investissements : 2 à 3 millions pour la halle et 3 à 4 millions pour le bâtiment d'administration. Il précise qu'il s'agirait surtout de mettre les bâtiments aux normes de sécurité au niveau des installations de ventilation, du traitement de la charpente métallique et d'un traitement de carbonatation sur le béton.

Une commissaire PS pensait que ces bâtiments allaient de toute manière être détruits. Elle se demande donc si l'on imagine maintenant que l'on va les garder jusqu'à 2025. Alors que la solution de Bernex avait été évoquée pour remédier à une situation dite d'urgence.

M. Duvillard précise qu'ils donnent une réponse technique par rapport à ces bâtiments et donc que, moyennant quelques travaux, la DGV peut tout à fait se contenter des bâtiments existants.

M. Girard précise que la fourrière ne se situe plus à Carouge et qu'elle a dû être déplacée premièrement vers la Praille à cause du CEVA, puis ensuite à Meyrin. Il explique qu'en termes d'aménagement, il fait sens que ce secteur soit à terme dévolu à une zone de verdure et de loisirs et donc que la DGV ne reste plus à Carouge.

Un commissaire Vert comprend que le PL 10305 est aujourd'hui totalement obsolète et estime pour sa part que le projet présenté ce soir est bien meilleur. Il se demande où en sont les études de ce projet.

M. Moraga indique qu'ils ont effectué seulement des études de faisabilité.

Ce même commissaire Vert se demande si l'OBA va bientôt déposer un crédit d'étude.

M. Moraga indique que ce projet ne correspond pas à une priorité de l'Etat et donc que le crédit d'étude ne sera pas déposé avant 2025.

Un commissaire PS désire savoir si le fait d'adjoindre la police au service des autos avait déjà été décidé par le Conseil d'Etat.

M. Moraga indique qu'il s'agit d'une demande du DSE mais que cela n'a pas fait l'objet d'une demande du Conseil d'Etat.

Le même commissaire PS se demande si, techniquement, l'on ne pourrait pas agrandir le centre Castor à Lancy, au lieu de mettre des postes de police à toutes les sorties d'autoroute.

M. Robyr souligne qu'il convient de distinguer la police de proximité d'une police secours destinée à faire des interventions 7j/7 et 24h/24. Il précise que l'idée était donc que police-secours puisse avoir un accès facilité à l'autoroute de manière à pouvoir circuler rapidement sur l'ensemble du canton. Il ajoute que la DGV a besoin d'un stationnement et d'une fourrière chauffée pour les véhicules sous séquestre, ce qui a amené la police à s'intéresser au site car ils ont les mêmes besoins.

Une commissaire PS relève qu'il y a un ancien PL 10305 à l'ordre du jour et elle se demande si le département va le retirer d'ici peu. Par ailleurs, elle se demande si un chiffre a déjà pu être articulé ou si l'on se cantonne uniquement pour le moment à des aspects techniques.

M. Moraga relève que le PL pourrait en effet être retiré. Concernant le chiffrage, il précise que l'on tourne autour des 90 ou 95 millions, avec plus ou moins 25% de précision, sachant qu'ils ont identifié des économies, occasionnées par exemple par une diminution de la hauteur du parking destiné au public.

M. Girard indique que l'office de l'urbanisme a toujours souhaité garder ce PL 10305 car il s'agissait à la base d'un engagement du Conseil d'Etat à l'égard de la Ville de Carouge. Il indique qu'il milite donc pour que ce projet reste pour le moment en suspens auprès de la commission.

Un commissaire UDC se demande si la commune de Carouge, ne voyant pas le service des automobiles déménager, serait en droit d'exiger des indemnités de l'Etat.

M. Girard indique que la convention prévoit en effet des indemnités et que la commune serait donc en droit de les exiger. Il précise cependant qu'il y a des discussions bilatérales afin de trouver une autre solution.

Ce même commissaire UDC se demande à combien s'élèverait une rénovation complète des bâtiments existants. Par ailleurs, il se demande si l'Etat a fait une demande pour que la DGV fasse un changement des vitrages.

M. Simioni indique que la rénovation complète du bâtiment d'administration coûterait environ 13,5 millions et celle de la halle environ 13 millions. Il souligne que cela n'englobe néanmoins pas d'extension et donc que cela serait insuffisant pour faire fonctionner un bureau des autos aux normes actuelles (pistes plus longues, normes de sécurité plus importantes, ...). En outre, il souligne que, sachant que ces bâtiments étaient voués à disparaître, ils n'ont pas fait l'objet d'une demande de dérogation sur l'art. 56 RCI.

Un commissaire MCG observe que la convention passée entre Carouge et l'Etat stipule que le terrain sera rendu à Carouge en 2020. Il relève que le terrain ne vaut pas grand-chose et donc que, si Carouge a droit à une indemnité, l'Etat au final fera cadeau à la Ville de Carouge de ce terrain. Il se demande quelle est la surface de ce terrain.

M. Girard explique que la convention est en passe d'être révisée car le délai de livraison était quelque peu trop optimiste puisqu'il ne prenait pas en compte la problématique de la trésorerie de l'Etat. Il souligne que l'Etat n'est actuellement plus en mesure de garantir le délai du 30 juin 2020 et donc qu'il est en discussion avec la Ville de Carouge pour repousser ce délai et revoir la question des indemnités. Il précise que, si la commune de Carouge avait été au départ intransigeante vis-à-vis du projet CEVA, ils auraient perdu au moins deux ans et eu un surcoût d'au moins 10 millions. Il souligne que ce n'était heureusement pas le cas et que la commune a toujours fait preuve d'ouverture ; il a donc bon espoir de pouvoir trouver le moyen d'éviter le paiement d'une pénalité.

Le même commissaire MCG se demande s'il ne serait pas plus intéressant de densifier la ville de Carouge à cet endroit, plutôt que de créer une zone de verdure, étant donné qu'il y a déjà le Centre sportif du Bout-du-Monde un peu plus loin, ainsi que la commune de Vessy qui est aussi vouée au sport.

M. Robyr souligne que la construction d'une zone de verdure à cet endroit a un certain sens car l'idée est de construire un espace de verdure avec par exemple des installations dévolues aux associations et des théâtres. Il précise que l'idée communale est de procéder à une coulée verte le long de l'Arve.

Un commissaire MCG demande combien de surface il manquerait à la halle pour qu'elle se mette aux normes.

M. Moraga souligne qu'il faudrait passer de 7 à 11 pistes pour se mettre aux normes.

Un commissaire MCG se dit surpris par les délais avancés et par la teneur de la convention signée avec Carouge. Il estime que l'on est en train de flouer l'Etat en cédant du terrain constructible à Carouge et en prenant ailleurs de la zone agricole pour construire ce qui aurait pu être construit à Carouge. Il estime

qu'il s'agit d'une planification surprenante puisque les terrains aptes à accueillir du logement font cruellement défaut dans le canton. Il souligne que Carouge est proche de la zone du Bout-du-Monde et de l'Arve ; il se demande donc pourquoi l'on prévoit une zone de détente et de loisirs alors que l'on manque de logements.

M. Girard souligne que la zone est déjà identifiée comme une zone qui n'est pas à bâtir dans le plan directeur cantonal 2015. Il précise qu'il y a eu par le passé des études avec des velléités de couvrir le tunnel pour construire du logement, mais que l'on a constaté que cela était très compliqué en termes techniques et en termes de coût.

M. Robyr relève qu'un premier accord avait été conclu et que Carouge s'est vu priver d'une partie de sa zone de verdure au profit du CEVA. A partir de là, il trouve compréhensible que l'on permette à Carouge de compenser un lieu fort utilisé, sachant qu'il s'agit en outre d'une zone de protection des rives de l'Arve, où l'on ne peut construire à moins de 50 mètres.

Une commissaire PS se demande si l'implantation du projet a déjà été validée.

M. Robyr indique que la planification est faite en sorte qu'elle ne soit pas « figée » car, dans un premier temps, les urbanistes avaient utilisé l'étude de faisabilité pour faire une modification du régime de zone sur mesure, avec une partie en zone industrielle artisanale et une autre partie réservée exclusivement à de l'équipement public. Face aux incertitudes budgétaires, l'idée a été de dire que l'on fait une seule zone industrielle artisanale pouvant accueillir la DGV pour plus de souplesse. Il ajoute que, si d'aventure la DGV décidait d'externaliser une partie de ses prestations, le programme nécessiterait une emprise moindre et la place gagnée pourrait alors bénéficier aux entreprises appelées à se développer sur Bernex.

Un commissaire UDC observe que la route d'accès aux bâtiments va servir principalement à la DGV, et non pas à desservir le nouveau quartier.

M. Robyr indique que le barreau Nord prendra naissance au giratoire de Laconnex pour venir servir la nouvelle urbanisation en son centre et aboutir à l'échangeur autoroutier. Il précise que, sur cette route, il y aura environ 60% de trafic endogène lié à l'urbanisation, environ 30% de trafic de transit qui sera détourné de la route de Chancy, et enfin le reste lié aux activités économiques. La DGV pourrait être le bâtiment de la zone artisanale qui générerait le plus de trafic journalier, d'où l'idée de le situer à proximité de l'autoroute. Il en conclut que cette route est au fond une superposition de fonctions.

Audition de M. Didier Leibzig, directeur général de l'office cantonal des véhicules, et M^{me} Karine Salibian Kolly, secrétaire générale adjointe, DETA

M. Leibzig désire donner une explication sur la faisabilité financière, législative et opérationnelle de ce que propose la motion, ainsi qu'au niveau des ressources humaines. Il précise que la DGV gère toutes ses activités à partir de lois fédérales qui interdisent de déléguer certains contrôles : les modifications techniques après immatriculation, les expertises sur ordre de police, les importations, les détenteurs diplomatiques, les véhicules lourds et, enfin, les expertises volontaires. Par ailleurs, il souligne qu'aujourd'hui l'on peut aller auprès de la DGV depuis son domicile, sans plaque, à condition d'avoir une attestation d'assurance. Il relève que, si l'on délègue la visite à des tiers, l'usager pourrait aller de son domicile au garage sans plaque, mais il ne pourrait pas aller ensuite à la DGV pour faire toute la partie administrative, ce qui laisserait nombre de voitures sans plaque sur le réseau routier, compliquant ainsi les contrôles de police. Au niveau financier, il rappelle que le service technique n'est actuellement pas une charge pour l'Etat car l'ensemble de ses activités couvrent les frais inhérents et, ce, en incluant le contrôle des bateaux, des moissonneuses-batteuses ou encore des machines de chantier pour lesquelles les contrôles s'effectuent sur le site. Il précise ensuite que la DGV devrait garder le service technique et une piste technique sécurisée pour des contrôles au niveau des freins, des manœuvres poids lourds, vitesse, etc. La DGV devrait garder aussi un certain nombre d'experts pour toutes les autres activités de la DGV (permis, contrôles,...) et précise que l'Etat resterait responsable de la qualité du service. La DGV devrait en outre garder la charge administrative et assurer la formation continue de tous les experts. Ensuite, aucun acteur de l'économie privée ne prendrait en charge les contrôles compliqués. Depuis vingt ans, Genève est précurseur en déléguant les expertises techniques périodiques des bateaux et la première expertise périodique pour les autos. Aucun acteur privé n'est capable de prendre en charge la totalité du volume de contrôles – pour mémoire, 104 000 expertises par année contre 10 000 pour les prestataires. La DGV procède à 400 à 700 contrôles par jour et 40 permis quotidiennement. Elle a mis en place une assurance qualité et une traçabilité électronique de tous les contrôles, ce qui nécessite une certaine technologie. Les experts ont une formation de mécanotricien de quatre ans, suivie d'une formation de 18 mois prise en charge par la DGV et l'Association suisse des services des automobiles. La stabilité régionale économique est un facteur important à prendre en compte ; la DGV contrôle aujourd'hui cinq entreprises afin qu'il n'y ait pas d'abus, ni de concurrence déloyale au sein des réparateurs à Genève, ni de fraudes. Le point

le plus essentiel de la mission de la DGV est d'assurer la sécurité routière. Le secteur privé n'a pas de piste d'essai sécurisée pour effectuer les contrôles nécessaires, tel que le freinage d'urgence. Sur la question des ressources humaines, le service technique comprend 50 personnes, dont 40 experts, qui sont tous syndiqués au syndicat de la police. Les experts sont en classe de 12 à 15 selon les compétences métiers, tandis que les employés qui sont au guichet sont de classe 9 à 10. Aucun départ en retraite n'est prévu avant 2020. M. Leibzig rappelle enfin que la privatisation du bureau des autos a été refusée en 1992 par 75% de la population.

Un commissaire MCG comprend que la DGV a donc délégué environ 10% des contrôles au secteur privé et se demande si ce pourcentage pourrait être revu à la hausse.

M. Leibzig précise qu'actuellement, ils ont cinq mois de retard de convocation, ce qui est selon lui tout à fait acceptable au niveau suisse. Il explique qu'ils délèguent actuellement la première expertise technique, et donc qu'ils n'ont pas de retard à ce niveau. Il souligne que, pour les contrôles suivants, il ne souhaite pas ouvrir la vanne davantage car les questions de sécurité se posent plus pour les voitures plus anciennes.

Un commissaire MCG se demande si le montant des émoluments provient d'une norme fédérale.

M. Leibzig précise que les émoluments sont cantonaux et que les délégataires n'ont pas le choix des émoluments. Il relève que sur les 70 F d'émolument pour une voiture, 7 F sont rétrocédés pour la partie administrative.

Une commissaire PS désire savoir dans quel état se trouve le site occupé actuellement par la DGV et si ce dernier pourrait lui permettre encore de travailler dans des conditions qui correspondent aux besoins du public et au confort de ses collaborateurs. Par ailleurs, elle désire savoir si M. Leibzig a été associé au projet de relocalisation de la DGV à Bernex.

M. Leibzig indique qu'il s'agit aujourd'hui d'un outil de travail très agréable, notamment en ce qui concerne la division des flux. Il relève que cet outil est donc confortable et qu'il pourrait être tout à fait être exploité encore cinq ou dix ans. Il relève que des choses ont toutefois été faites pour se mettre à niveau en termes de sécurité des employés. Il précise que c'est un bâtiment de 1965 quelque peu énergivore, mais qu'il peut néanmoins tenir. Par ailleurs, concernant le projet sur Bernex, il explique qu'il y travaille depuis quatre ans et affirme qu'il est lui-même partie prenante du projet. Il relève en outre qu'il a fait partie du projet lorsque l'on a cherché à trouver des synergies entre les différents services et faire de l'achat intelligent. Il ajoute qu'ils ont aussi pensé

à la satisfaction client en permettant par exemple que les guichets soient utilisés pour plusieurs démarches. Il relève qu'il était compliqué de trouver des synergies entre les métiers, mais qu'il était néanmoins très intéressant d'avoir un lieu unique. Il précise qu'ils ont surtout une très forte relation avec le service des contraventions et le service des mesures administratives.

M^{me} Salibian Kolly indique en conclusion que le département n'est pas favorable à la motion.

Débats de la commission

Une commissaire PLR estime que la motion a eu au moins le mérite d'aborder le débat sur la relocalisation du bureau des autos ; elle estime donc qu'il y a un certain intérêt à rédiger un rapport sur la problématique.

La commission décide à la majorité d'annuler l'audition du TCS. Elle refuse l'audition de la Ville de Carouge et de la Ville de Bernex.

Un commissaire UDC regrette que les auditions aient été toutes annulées, en particulier celle de la commune de Bernex, compte tenu notamment du fait que les PDQ ont été refusés par le Conseil municipal à l'unanimité. Il pense donc que l'on risque d'attendre bien plus que 2025, car il souligne que le Conseil d'Etat va devoir entamer des négociations avec la commune. Il relève que le département a dit tout le mal qu'il pensait de la motion, ce qu'il considère normal puisque le département est le premier visé, mais il se dit néanmoins étonné de la position de certains groupes, car il estime que la motion va dans le sens de la position du Conseil d'Etat, lequel désire une réduction générale des charges de 5%. Il estime qu'il s'agissait d'une piste à explorer pour atteindre cette réduction. Il souligne ensuite que la cure d'amaigrissement imposée à l'Etat est ce que souhaite l'UDC et il considère que cette motion matérialise cette volonté. Par ailleurs, il indique avoir envoyé à la commission un amendement afin de tenir compte des remarques des différents intervenants. Il se dit en outre surpris par le fait que le bureau des autos affirme qu'il y a un minimum légal que l'Etat doit assurer. Il rappelle que, lorsqu'il y a eu le vote sur la privatisation de toutes les charges inhérentes à l'Etat, il s'agissait bien de l'entier de toutes ces charges et il n'était alors pas question de minimum légal. Il considère qu'il s'agit d'un point qui reste à éclaircir.

Un commissaire MCG indique qu'il a été au Conseil municipal de Bernex pendant quatre ans. Il regrette que la commission n'ait pas voulu auditionner Bernex, compte tenu de la récente décision de la commune. Il indique que le MCG, notamment pour cette raison, ne soutiendra pas la motion.

Un commissaire PLR considère que l'Etat doit faire ce qu'il a à faire lorsqu'il le fait mieux que le privé ou si le privé ne le fait pas mieux que l'Etat. Il observe que M. Leibzig a souligné qu'il s'agissait d'un cadre législatif restreint et il pense qu'il ne faudrait pas que l'Etat n'ait plus les revenus de la prestation, mais doive continuer à en assumer les charges, notamment la formation des employés dans les garages. Il relève que M. Bonelli a affirmé que les garagistes à Genève ne pourraient pas assumer ces contrôles. Il considère qu'il y a aussi le risque que la prestation coûte beaucoup plus cher que ce qui est actuellement pratiqué au bureau des autos ; il ne se dit pour sa part pas choqué par le fait de payer 90 F pour la visite d'un véhicule, mais il estime que 150 F ou 200 F seraient plus gênants. Il relève que le Bureau des autos fonctionne actuellement bien au niveau des visites, que les choses se passent aussi bien au niveau des délégataires, même s'il y a des choses qui pourraient être améliorées. Il estime qu'il faudrait essayer d'améliorer certaines situations. Il pense que la motion a du sens s'il s'agit d'une étude, mais que cela ne doit néanmoins pas être un blanc-seing au Conseil d'Etat pour tout confier au privé. Il indique ne pas avoir senti un grand engouement de la part de M. Bonelli et en outre qu'il a ressenti une certaine réticence de la part de M. Leibzig. Il indique que le PLR va accepter la prise en considération de cette motion, en fonction de la souplesse apportée par les amendements proposés.

Une commissaire PS relève qu'autant la tiédeur du représentant des garagistes que les arguments de poids donnés par le représentant du service des autos poussent le PS à refuser la motion. Elle considère qu'il y a actuellement un service des autos cohérent au niveau des normes qu'il préconise, de la formation donnée aux employés et du retour sur investissement. Il semblerait très compliqué d'externaliser certaines prestations plutôt que d'avoir un tout cohérent. Concernant les oppositions du Conseil municipal de Bernex, elle pense qu'il s'agit de mises en doute sur la route supplémentaire et non sur l'implantation des sites à proprement parler, à proximité du réseau autoroutier.

Un commissaire EAG indique qu'Ensemble à Gauche considérerait que la motion n'était pas à rejeter d'emblée, mais il estime que les auditions qui ont eu lieu ont montré qu'il était vain de commander une étude qui arriverait aux mêmes conclusions que celles obtenues lors des auditions. Il indique qu'EAG va donc refuser la prise en considération. Concernant les demandes d'amendement, il se dit perplexe car il considère que ces invites anticipent les éléments sur lesquels l'étude devrait se pencher ; il pense qu'elles sont problématiques et qu'il faut donc aussi les rejeter.

Un commissaire Vert considère que les garagistes ne sont pas preneurs et par ailleurs qu'il est fort possible que la prestation devienne beaucoup plus

chère si elle est gérée par le secteur privé. Il précise que le système actuel fonctionne bien ; il rappelle que la prestation coûte actuellement 70 F et que, en environ dix minutes, la visite est passée. Il relève en outre qu'une cinquantaine de postes pourraient être menacés et donc qu'il n'y a aucune raison, selon lui, d'aller plus loin sur cette motion. Concernant l'amendement, il relève que l'on rajoute une invite qui demande de déposer un crédit d'étude pour le futur centre tenant compte de ces réductions dans le cadre de l'étude ; il considère que cela n'est pas possible. Il estime en outre que la motion amendée serait pire que la motion initiale et indique donc que les Verts ne voteront pas cet amendement, ni la prise en considération de la motion.

Un commissaire UDC indique qu'il n'y aura selon lui pas d'augmentation du prix de la visite ; il précise qu'actuellement les garages qui fournissent ce service le font de la même manière que le bureau des autos, selon des critères et des barèmes définis. Il relève que l'on a affirmé que le service des autos était rentable. Il estime qu'il est dérangeant qu'un service de l'Etat soit bénéficiaire car il s'agit d'un service rendu à la population, qui devrait selon lui simplement rentrer dans ses charges. Par ailleurs, il relève que l'on a évoqué une augmentation de personnel car l'on va passer de sept à onze pistes, ce qui veut dire que l'on va avoir un centre plus grand et donc un plus grand besoin en personnel. Il estime donc qu'il y aura aussi une forte augmentation des charges et du budget de fonctionnement à prévoir pour les années à venir. Concernant la route supplémentaire, il observe qu'elle amènera de toute façon du trafic supplémentaire car il s'agit de personnes qui iront au service des automobiles et que c'est pour cela qu'il s'agit d'une route et non d'un chemin d'accès au quartier d'habitation. Il observe que, plus il y aura de pistes, plus il y aura de trafic et donc de nuisances sonores. Concernant le fond de la motion, il estime que, si l'on veut tenir les objectifs d'une réduction de charges sur l'ensemble du budget de l'Etat, il faut faire des économies. Il estime par ailleurs qu'il est faux de dire que les privés ne sont pas intéressés à reprendre la délégation. Il considère que tous les garages ne pourront en effet pas investir pour reprendre cette prestation, mais qu'il y a néanmoins un fort intérêt car cela leur amènerait des fonds supplémentaires et qu'il s'agit d'un service bénéficiaire.

Un commissaire MCG constate que la délégation du contrôle technique ne fait pas l'objet, suite aux auditions, d'une demande de la part du secteur privé. Il considère que l'on met en parallèle le débat du contrôle technique et celui du déménagement du service des automobiles et qu'il n'y a pas lieu de le faire. Il souligne que le quartier de St-Mathieu, destiné à accueillir le service des automobiles, n'a pas de route de transbordement prévu, que la sortie d'autoroute pour le moment d'existe pas, que le barreau Nord reste également encore inexistant. Il considère donc que l'on ne peut pas mettre en lien la

délégation du contrôle technique et le déplacement du service des autos. Il indique que le MCG ne peut pas soutenir ce texte en sachant qu'il n'y a pas de demande.

Un commissaire PLR indique que le PLR propose de garder la première invite proposée par l'UDC et de modifier les deux suivantes par : « à étudier l'incidence financière de cette délégation pour l'Etat et pour les propriétaires de véhicules » et « à étudier les conséquences sur la construction et l'exploitation du futur centre de contrôle de Bernex. »

Un commissaire Vert considère que le premier auteur est contradictoire lorsqu'il reproche au service d'être bénéficiaire et qu'il affirme par ailleurs qu'il faut le libéraliser pour alléger l'Etat. Il estime qu'il est donc très curieux de vouloir privatiser quelque chose qui fonctionne très bien. Par ailleurs, il indique qu'il s'agit à ses yeux d'un non sujet et que Les Verts ne sont donc pas en faveur des sous-amendements.

Un commissaire UDC indique qu'ils sont favorables aux sous-amendements du PLR.

Vote des amendements

Le Président soumet au vote la 1^{re} invite de l'amendement UDC :

« à étudier l'opportunité de déléguer au secteur privé, dans la limite de ce que permet la loi fédérale, les contrôles techniques des véhicules motorisés. »

Pour : 6 (2 UDC, 1 PDC, 3 PLR)

Contre : 8 (3 MCG, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)

Abstention : –

L'amendement sur la première invite de l'UDC est refusé.

Un commissaire UDC indique que l'UDC renonce aux autres invites et à l'amendement général car il n'a plus de sens sans la première invite.

Le Président soumet au vote la M 2299 :

Pour : 2 (2 UDC)

Contre : 8 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 3 MCG)

Abstentions : 4 (1 PDC, 3 PLR)

La prise en considération de la motion 2299 est refusée.

Au vu de ces explications, la majorité de la Commission des travaux vous recommande de refuser la prise en considération de cette proposition de motion.

Proposition de motion (2299)

pour une libéralisation des contrôles techniques des véhicules à moteur

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- que l'autorité d'immatriculation peut confier le contrôle subséquent officiel des véhicules à des entreprises ou des organisations qui garantissent une exécution conforme aux prescriptions ;
- que des entreprises ou des organisations seraient parfaitement à même de s'occuper de l'ensemble des contrôles techniques effectués par le service cantonal des véhicules ;
- que le canton a délégué à cinq entreprises ou organisations la mise en œuvre du premier contrôle des véhicules uniquement ;
- que le délai fixé pour la première expertise des voitures et des motos sera prolongé dès 2017 ;
- que le service cantonal des véhicules (ex-OCAN) doit quitter ses locaux situés à Carouge ;
- que le projet de loi 10305, déposé en 2008, ouvrant un crédit d'étude en vue du déménagement de l'OCAN à Bernex, est gelé ;
- que ce projet de loi est depuis devenu totalement obsolète ;
- que les bâtiments actuels du service cantonal des véhicules sont vétustes ;
- que ce projet de loi a suscité de nombreuses oppositions y compris de la commune ;
- qu'une délégation des contrôles à des entreprises ou des organisations permettrait des économies bienvenues dans le contexte budgétaire actuel ;
- que le service cantonal des véhicules pourrait alors s'occuper uniquement de tâches administratives ;
- que, au vu des nombreux locaux administratifs vides dans le canton, le déménagement du service cantonal des véhicules pourrait s'effectuer rapidement ;

invite le Conseil d'Etat

à étudier l'opportunité de déléguer au secteur privé l'intégralité des contrôles techniques des véhicules motorisés.

Date de dépôt : 3 juin 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a traité la motion 2299 lors des séances du 1^{er} mars et des 5, 19 et 26 avril 2016. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Sébastien Pasche.

La motion M 2299 propose que l'autorité d'immatriculation peut confier le contrôle subséquent officiel des véhicules à des entreprises ou des organisations qui garantissent une exécution conformes aux prescriptions et que des entreprises ou des organisations seraient parfaitement à même de s'occuper de l'ensemble des contrôles techniques effectués par le service cantonal des véhicules.

Cette motion invite le Conseil d'Etat à étudier l'opportunité de déléguer au secteur privé l'intégralité des contrôles techniques des véhicules motorisés.

Il s'avère que le canton de Genève a délégué à cinq entreprises ou à des organisations qui sont parfaitement à même de s'occuper de l'ensemble des contrôles techniques effectués par le service cantonal des véhicules. Ces contrôles fonctionnent très bien.

Il est prévu que le service cantonal des véhicules (ex-OCAN) doit quitter ses locaux situés à Carouge. Un retard dans ce déménagement programmé engendrera des pénalités financières pour l'Etat.

Le projet de loi 10305, déposé en 2008, ouvrant un crédit d'étude en vue du déménagement de l'OCAN à Bernex est gelé. Ce projet de loi est devenu totalement obsolète et les bâtiments actuels du service cantonal des véhicules sont également vétustes.

Les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) confient le contrôle à des entreprises ou des organisations qui garantissent une exécution conforme aux prescriptions. Par exemple, les centres techniques du Touring Club Suisse dans les cantons d'Argovie, de Berne, de Lucerne, de

Neuchâtel, de Saint-Gall, de Soleure, du Tessin et de Zurich sont habillés à procéder à ces contrôles.

Il faut rappeler que la délégation ne porte que sur le premier contrôle, les contrôles ultérieurs étant toujours effectués par le service cantonal des véhicules. En étendant le contrat de délégation aux contrôles périodiques ultérieurs, le service cantonal des véhicules s'occuperait de tâches essentiellement administratives.

La présente motion n'entraîne aucun licenciement, la diminution des postes de travail pouvant s'effectuer par les départs naturels.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la Commission des travaux vous recommande de bien vouloir accepter cette motion M 2299.