



*Projet présenté par le Conseil d'Etat*

*Date de dépôt : 11 janvier 2023*

## **Projet de loi**

**de bouclement de la loi 10834 ouvrant une subvention d'investissement de 150 000 000 francs pour la construction du dépôt « En Chardon » au profit des Transports publics genevois**

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

### **Art. 1      Bouclement**

Le bouclement de la loi 10834 ouvrant une subvention d'investissement de 150 000 000 francs pour la construction du dépôt « En Chardon » au profit des Transports publics genevois se décompose de la manière suivante :

– Montant brut voté	150 000 000 fr.
– Dépenses brutes réelles	150 000 000 fr.
<b>Non dépensé</b>	<b>0 fr.</b>

### **Art. 2      Loi sur la gestion administrative de l'Etat**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **Introduction**

Le 22 mars 2012, le Grand Conseil a voté une subvention d'investissement de 150 000 000 de francs visant à mettre à disposition des Transports publics genevois (TPG) une partie des moyens financiers leur permettant de construire un centre d'entreposage et de maintenance secondaire (CMS) de tramways et d'autobus au lieu-dit « En Chardon », sur des parcelles appartenant à l'Etat de Genève, situées sur le territoire de la commune de Vernier, à l'extrémité ouest de la piste de l'Aéroport international de Genève.

La part des moyens financiers accordés aux TPG, par le biais d'une subvention d'investissement de 150 000 000 de francs, visait à permettre le remisage et la maintenance d'autobus articulés (130 véhicules), anciennement situés à la pointe de la Jonction. Cette opération devait permettre le déménagement de la moitié du site de la Jonction, conformément à la décision du Conseil d'Etat de libérer la partie du site dit « la pointe » afin d'en permettre sa réhabilitation. En effet, ce site fait l'objet d'un projet de parc public d'une surface d'environ 25 000 mètres carrés, en cours d'étude.

### **Rappel de l'objectif de la loi**

La part restante du financement de l'ouvrage, estimée à 160 000 000 de francs (hors taxe et renchérissement), prise en charge par les TPG, à l'aide d'un emprunt obligataire, pouvait faire l'objet d'un appel de garantie de l'Etat de Genève. Cette part de financement était affectée aux surfaces complémentaires à construire, nécessaires à l'augmentation du parc de véhicules (bus et tramways), liée au développement de l'offre en transports publics décidé par le canton, notamment via la création des différentes extensions du réseau de tramways.

Ce type de financement correspond aux montages financiers prévus dans le cadre du contrat de prestations qui lie les TPG à l'Etat de Genève.

### **Les réalisations concrètes du projet**

Les études pour le projet « En Chardon » ont débuté en 2009; l'ouverture du chantier pour les travaux préparatoires a eu lieu en juin 2013, les travaux de gros-œuvre ont débuté en octobre 2014 et les travaux de second œuvre et des CVSE (chauffage, ventilation, sanitaire et électricité) en septembre 2017. Le chantier s'est achevé en octobre 2020.

Une mise en exploitation partielle a été faite le 24 août 2020 et la mise en exploitation totale le 26 octobre 2020.

Les principaux faits concernant l'organisation et le déroulé de ce projet complexe sont décrits ci-après.

Pour mener ce projet à son terme, les TPG, maître d'ouvrage de l'opération, ont fait intervenir successivement 2 mandataires : l'un pour la phase SIA 31 « avant-projet » et l'autre à partir de la phase SIA 32 « projet définitif ».

Pour le second, suite au constat d'une défaillance de la qualité du pilotage en phase de réalisation, notamment sur les prestations de second œuvre, une résiliation de contrat a eu lieu en août 2019 et la finalisation des prestations attendues a été attribuée à de nouveaux prestataires techniques spécialisés dans ces domaines.

Concernant le gros-œuvre/génie civil, lors du lancement de la réalisation, un changement de mode d'exécution a eu lieu, passant d'une exécution « en taupe » à une exécution « à ciel ouvert ». A l'origine, afin de libérer au plus vite le site de la Jonction, une exécution en taupe (réalisation en premier lieu d'une dalle puis en sous-œuvre la creuse du niveau sous-terrain) était planifiée afin de permettre le remisage de véhicules sur la dalle dès celle-ci réalisée en premier lieu et pour ainsi libérer plus rapidement le site de la Jonction. Mais suite au recalage du planning de la réhabilitation de la pointe, et l'information du Conseil d'Etat indiquant aux TPG que le site de la Jonction pouvait être exploité jusqu'à la mise en service du CMS « En Chardon », l'exécution à ciel ouvert a été privilégiée. Ce changement de mode d'exécution est à la source de tensions contractuelles avec la société, attributaire du marché initial sur la base d'une réalisation « en taupe ».

Le déroulé du chantier a également été marqué par l'affaire dite « Zaffaroni ». Cette entreprise retenue pour effectuer les prestations du lot « électricité » a fait l'objet d'une dénonciation de non-respect de la convention collective de travail, notamment des conditions de travail et salariales. Après enquête de la police judiciaire, en collaboration avec l'office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT), ladite entreprise a été interdite d'accès au chantier en juin 2019 puis a vu son contrat cassé sur décision des TPG. En conséquence, le chantier a été interrompu de juin 2019 à octobre 2019 et a pu reprendre une fois le lot « électricité » réattribué à une autre entreprise.

Enfin, la pandémie liée au COVID-19 a nécessité l'arrêt de l'ensemble des chantiers situés sur le canton au printemps 2020, générant pour l'opération « En Chardon » un nouvel arrêt des travaux durant 4 mois.

## Suivi par les services de l'Etat

Les services de l'Etat, bien que le canton ne soit pas maître d'ouvrage de l'opération, ont été actifs dans 2 cadres.

Le premier, purement financier, a concerné le suivi des besoins budgétaires et le versement progressif de la subvention accordée. Ainsi, les versements ont été effectués mensuellement sur la base d'une prise en charge à hauteur de 48 % des factures effectivement réglées par les TPG (quote-part correspondant aux 150 000 000 de francs de subvention sur un montant global prévisionnel de 310 000 000 de francs). Pour chaque versement, le Canton a vérifié préalablement la véracité des factures honorées dans les locaux des TPG.

Le second a porté sur le volet surveillance. Cette démarche n'avait aucunement pour objectif de se substituer au maître de l'ouvrage, à savoir les TPG, mais de veiller, vu l'ampleur du montant de la subvention accordée, à la saine utilisation des fonds cantonaux.

Les services de l'Etat sont également intervenus pour s'assurer de la mise en place d'une bonne gouvernance au regard de l'importance du projet (rapport directement auprès du conseil d'administration des TPG). De plus, au regard des difficultés qui lui ont été remontées (notamment celles liées à la société en charge du gros-œuvre), les services de l'Etat ont exigé que soit mené un audit technique externe en 2017. Deux missions successives ont ainsi été confiées à des experts indépendants (messieurs Olivier Français et Albert Fournier) et ont abouti à des préconisations notamment concernant les difficultés contractuelles avec la société en charge du gros œuvre et le groupement de mandataires, l'une d'elles s'étant traduite par la résiliation du contrat de mandataire.

## Aspects financiers

Au terme du projet, les dépenses enregistrées sur les comptes de la loi 10834 ouvrant un crédit pour la subvention de la construction du centre de maintenance « En Chardon » sont les suivantes :

– Montant brut voté	150 000 000 fr.
– Dépenses brutes réelles	150 000 000 fr.
<b>Non dépensé</b>	<b>0 fr.</b>

La réalisation de construction du centre de maintenance « En Chardon », malgré la complexité de celle-ci, a été exécutée dans le respect du crédit de la subvention votée.

Concernant le coût global du projet, sous maîtrise d'ouvrage des TPG, la subvention avait été votée sur la base d'un budget à 310 000 000 francs hors taxes et hors renchérissement, composé d'une part de la subvention de 150 000 000 de francs votée par le Grand Conseil et d'autre part du financement des TPG à hauteur de 160 000 000 de francs.

Au 30 mai 2022, le coût final du projet s'élève à 352 500 000 francs, y compris les coûts du changement de mandataire, de l'affaire Zaffaroni (procédures encore en cours), ainsi que de l'arrêt du chantier durant la crise sanitaire. Par comparaison avec la loi 10834 votée, soit hors taxes, intérêts financiers, renchérissement et activations des charges de personnel, le montant s'élève à 316 000 000 de francs, soit un dépassement de 6 millions de francs (+ 2%).

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

*Annexe : Préavis financier*



REPUBLIQUE ET  
CANTON DE GENEVE

## PREAVIS FINANCIER

*Ce préavis financier ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.*

### 1. Attestation de contrôle par le département présentant le projet de loi

- ♦ Projet de loi présenté par le département des infrastructures.
- ♦ Objet : Projet de loi de bouclage de la loi 10834 ouvrant une subvention d'investissement de 150 000 000 francs pour la construction du dépôt « En Chardon » au profit des Transports publics genevois

#### ♦ Financement :

Pour un montant de dépenses voté de 150 000 000 francs, les dépenses effectives en investissement s'élèvent à 150 000 000 francs soit un non dépensé de 0 franc.

#### ♦ Remarques (modifier et cocher ce qui convient) :

oui    non   Ce projet de loi de bouclage est présenté dans le délai de 24 mois après la date de remise de l'ouvrage à l'utilisateur fixé par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (D 1 05).

oui    non   Le crédit initial voté a été dépassé.

oui    non   Autre remarque : -

Sous réserve des remarques précédentes, le département atteste que le présent projet de loi est conforme à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), au modèle comptable harmonisé pour les cantons et les communes (MCH2) et aux dispositions d'exécution adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 05.12.2022

Signature du responsable financier :

## 2. Approbation / Avis du département des finances

oui  non Remarque complémentaire du département des finances :  
cette loi a été identifiée comme étant une loi à boucler dans  
le cadre du projet de budget 2023 (Tome 2, annexe 6).

De manière générale, le visa du DF rendu dans le cadre du préavis financier d'un projet de loi de bouclement ne peut être considéré comme un contrôle a posteriori des dépenses d'investissement réalisées. En ce sens, il appartient aux départements compétents de justifier l'usage des crédits dépensés, de vérifier les dépenses et d'en assumer la responsabilité.

Genève, le :

Visa du département des finances :

2 décembre 2022



N.B. : Le présent préavis financier est basé sur le PL et son exposé des motifs transmis le 28 novembre 2022.

---