



---

# N° 94 Audit financier et de gestion relatif à l'entretien des voies publiques cantonales – État de Genève

## rapport publié le 1<sup>er</sup> décembre 2015

Le rapport contient six recommandations toutes acceptées par les audités.

Au 30 juin 2018, deux recommandations ont été mises en œuvre et quatre sont non réalisées.

Les **recommandations mises en œuvre** concernent :

- Le service de surveillance des communes qui a envoyé un courriel à l'ensemble des communes, en date du 22 février 2016 afin de leur rappeler l'importance d'établir la répartition des charges (notamment les charges de personnel relatives à l'entretien des routes) par fonction, et son application obligatoire ;
- Le département des infrastructures (DI) a recueilli l'avis de toutes les communes concernant les possibilités et les effets d'une mutualisation des moyens logistiques et financiers pour l'exploitation des routes communales. 18 d'entre elles ont répondu favorablement. Depuis le 30 juin 2017, des conventions ont été signées avec 6 communes : Ville de Genève, Bardonnex, Meyrin, Perly, Russin et Troinex.

Le principal frein à une mutualisation plus large est le manque de ressources à mettre à disposition lorsqu'elles sont toutes mises à contribution simultanément dans les communes : par exemple lors du déneigement des routes ou du fauchage des bas-côtés.

Les **quatre recommandations non réalisées** portent sur :

- La définition des voies publiques cantonales (R1).
- La révision de la classification administrative liée (R2).

- La répartition des compétences entre les cantons et les communes, notamment dans le cadre de conventions ou de contrats de prestation (R3).
- La mise à jour des données des voies publiques communales sur l'ensemble du territoire cantonal (R4).

Les recommandations R2 et R3 sont liées à la réalisation de la définition des voies publiques cantonales.

Pour répondre à la première recommandation de la Cour, le DI (anc. Le DETA) a établi il y a plus d'une année une carte du réseau routier des routes cantonales qui reprend le modèle de la Cour des comptes tout en intégrant le réseau structurant issu de la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LCME) et de la hiérarchie du réseau (uniquement le réseau primaire). Cette carte a été discutée avec l'ACG et la Ville de Genève.

En accord avec les communes, le canton était disposé à accepter le principe du transfert de propriété suivant la nature des changements impliqués par la nouvelle carte du réseau routier, hormis pour la Ville de Genève au vu de la complexité des démarches. Initialement, cette dernière a souhaité également que le principe de transfert de propriété s'applique à ses routes qui deviendraient de caractère cantonal, comme pour toutes les autres communes.

À l'automne 2017, la Ville de Genève a modifié son approche et n'a plus souhaité le transfert de propriété des routes concernées par le nouveau réseau routier ni le règlement des aspects financiers au travers de la loi sur la répartition des tâches canton-communes (LRT). Sa position actuelle consiste à régler le dossier dans le cadre d'un contrat de prestations.



---

Au printemps 2018, la Ville de Genève a fait une proposition au canton (incluant les aspects financiers) qui, entre autres éléments, prend en compte les surfaces des routes concernées plutôt que le kilométrage.

Selon les informations reçues par la Cour au 30 juin 2018, aucune avancée significative n'a eu lieu sur ce dossier qui devrait être repris par le nouveau conseiller d'État chargé du DI à l'automne 2018.

Relativement à la recommandation 4, à la suite des écarts relevés par la Cour, la direction générale des transports a envoyé un courrier aux communes, au printemps 2017, leur demandant de valider leur réseau communal par rapport aux données ressortant de SITG. À ce jour, mise à part la Ville de Genève, toutes les communes ont pu valider les tronçons concernés.

Plus de deux ans et demi après l'émission du rapport de la Cour, la recommandation principale n'a toujours pas été mise en place. Des propositions ont été faites par le canton et par la Ville de Genève, mais sans résultat tangible pour le moment, tant les divergences de fond comme de forme sont importantes. Si la Cour peut concevoir qu'une telle recommandation nécessite un temps de réflexion et de concertation de la part des collectivités concernées beaucoup plus long que prévu initialement, elle rappelle que cette mission a été demandée par le Conseil d'État. Dès lors, elle souhaite que le conseiller d'État chargé du département des infrastructures prenne le dossier en main et lui imprime un élan visant à rapprocher les positions du canton et de la Ville de Genève pour aboutir à une solution acceptable pour les deux collectivités.



No 94 Entretien des voies publiques cantonales – État de Genève (audit financier et de gestion)	Mise en place (selon indications de l'audit)				Suivi par la Cour
Recommandation / Action	Risque	Resp.	Délai au	Fait	Commentaire
<p><u>Recommandation 1</u>: La Cour recommande au DETA de proposer au Conseil d'État une modification de la loi sur les routes (L 1 10) qui introduise une définition des voies publiques cantonales. Sur la base du travail réalisé par le groupe de travail avec l'appui du mandataire, la définition devrait être la suivante :</p> <p><u>A. Définition générale</u> Les voies publiques cantonales ont pour rôle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'assurer la liaison entre les centralités principales et secondaires de l'agglomération ;</li> <li>• de raccorder les réseaux de routes de niveau supérieur (routes nationales) au réseau routier cantonal,</li> <li>• de prolonger les réseaux de routes de niveau équivalent, depuis les frontières cantonales, afin de garantir la cohérence du réseau routier de l'agglomération.</li> </ul> <p><u>B. Principe d'économie</u> Si plusieurs voies permettent des liaisons équivalentes entre les mêmes centralités, la voie publique cantonale est celle qui assure ce rôle de manière optimale.</p> <p><u>C. Catégories de voies publiques cantonales</u> Les voies publiques cantonales comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les voies publiques qui assurent les liaisons entre les centralités principales et secondaires, et entre ces centralités et les accès aux réseaux routiers de niveau supérieur. Leur vocation première est de garantir des échanges rapides, efficaces et sécurisés ;</li> <li>• les voies publiques qui assurent la connexion avec les voies de niveau inférieur. Leur vocation première est de faciliter les liaisons entre les centralités secondaires et de structurer les réseaux de transport de desserte locale.</li> </ul>	3 = Significatif	DGT	31.12.18  (délai initial 31.12.16 puis 31.03.18)		<p><b>Non réalisée.</b> Le DETA a établi une carte du réseau routier cantonal qui doit être discutée par les communes dans le cadre du comité de pilotage politique ACG/Conseil d'État.</p> <p>Initialement, les 45 communes étaient toutes d'accord avec le principe du transfert de propriété. Au cours de 2017, la Ville de Genève a modifié sa position et a souhaité conclure un contrat de prestations avec le canton, hors la LRT et sans transfert de propriété. A cet effet, elle a remis une proposition au canton au printemps 2018 qui est à l'étude.</p> <p>Suite aux entretiens effectués et aux informations reçues par la Cour au 30 juin 2018, aucune avancée significative n'a eu lieu sur ce dossier qui devrait être repris par le nouveau conseiller d'État en charge du DI à l'automne 2018.</p>



No 94 Entretien des voies publiques cantonales – État de Genève (audit financier et de gestion)	Mise en place (selon indications de l'audité)				Suivi par la Cour
	Risque	Resp.	Délai au	Fait	Commentaire
<p><u>D. Plan du réseau des voies publiques cantonales</u> Le réseau des voies publiques cantonales est inscrit dans le plan directeur du réseau routier.</p> <p><u>E. Fréquence de mise à jour du réseau</u> La classification des voies publiques cantonales fait l'objet d'une révision régulière, au moins tous les 10 ans. Elle tient compte de l'évolution de l'urbanisation et des réseaux de transport à moyen terme, sur la base des indications fournies par les plans directeurs.</p>					
<p><u>Recommandation 2:</u> Une fois entrée en vigueur la définition des voies publiques cantonales, il appartiendra au DETA de revoir, dans les plus brefs délais, la classification administrative de l'ensemble du réseau routier.</p>	3 = Significatif	DGT	31.12.18 (délai initial 31.12.17, puis 31.03.18)		<b>Non réalisée.</b> Voir recommandation no 1.
<p><u>Recommandation 3:</u> Suite à l'inventaire des voies publiques cantonales qui résultera de la définition adoptée, la répartition des compétences pourra être revue. Quand bien même le coût financier de ces voies publiques sera à la charge du canton, ce dernier pourra envisager de conclure des conventions, voire des contrats de prestations avec l'une ou l'autre des communes lorsqu'une délégation de l'entretien sera jugée plus efficiente. À titre d'exemple, les voies publiques de la Ville de Genève qui revêtaient un intérêt cantonal tel que prévu par la définition retenue correspondent à cette opportunité.</p> <p>Dans ce cadre, les relations légales et contractuelles en vigueur avec la Ville de Genève devront être reconsidérées, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• la convention de 1936 et ses avenants qui deviendraient caducs ;</li><li>• l'article 20 de la loi sur les routes qui deviendrait caduque.</li></ul>	4 = Majeur	DGGC	31.12.18 (délai initial 31.12.17, puis 31.03.18)		<b>Non réalisée.</b> Voir recommandation no 1.



No 94 Entretien des voies publiques cantonales – État de Genève (audit financier et de gestion)	Mise en place (selon indications de l'audit)				Suivi par la Cour
Recommandation / Action	Risque	Resp.	Délai au	Fait	Commentaire
<p><u>Recommandation 4</u> : La Cour recommande à la DGT d'effectuer une mise à jour de ses données avec celles provenant du SITG sur le nombre de kilomètres des voies publiques communales, puis de faire valider les résultats par les communes. Cela permettra à l'État et aux communes de disposer des informations fiables et concordantes du réseau communal, notamment dans le cadre de la révision périodique de la classification administrative.</p>	1 = Mineur	DGT	30.09.18  (délai initial 30.09.16, puis 30.06.17, puis 31.12.17)		<p><b>Non réalisée.</b> La DGT a envoyé un courrier en avril 2017 aux 45 communes pour faire valider les tronçons routiers appartenant au réseau communal. En octobre 2017 une relance a été effectuée auprès des communes qui n'avaient pas répondu. A ce jour, toutes les communes ont validé les tronçons concernés, à l'exception de la Ville de Genève.</p>
<p><u>Recommandation 5</u> : Lors de la mise en place de MCH2, la Cour invite le SSCO à rappeler aux communes l'intérêt de la répartition des charges par fonction et son application obligatoire.</p>	2 = Modéré	SSCO	Entrée en vigueur du MCH2	22.02.16	<p><b>Réalisée.</b> Le SSCO a envoyé un courrier électronique à l'ensemble des communes en date du 22 février 2016 pour leur rappeler l'importance d'établir la répartition des charges par fonction, notamment les charges de personnel relatives à l'entretien des routes.</p>
<p><u>Recommandation 6</u> : La Cour recommande au DETA de procéder à une analyse des possibilités et des effets d'une mutualisation des moyens logistiques et financiers pour l'exploitation et l'entretien des routes communales.</p>	3 = Significatif	DGGC	30.06.18  (délai initial 31.12.17)	14.11.17	<p><b>Réalisée.</b> Des conventions ont été signées en novembre 2017 avec 6 communes : Ville de Genève, Bardonnex, Meyrin, Perly, Russin et Troinex. Le principal frein à une mutualisation plus large (18 communes intéressées) a été le manque de ressources à mettre à disposition ainsi que la simultanéité de l'utilisation de ces derniers, tel que le service hivernal pour lequel l'ensemble des parties engagent tous leurs moyens ainsi que pendant la période du fauchage durant laquelle tout le matériel est utilisé par toutes les parties signataires.</p>