

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner le projet de résolution du Conseil administratif du 8 mars 2006 concernant la demande de concession d'infrastructure ferroviaire pour l'extension des lignes de tramway, section Grand-Saconnex.

Rapporteur : M. Olivier Norer

L'objet a été envoyé à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 14 mars 2006. Cette dernière, réunie sous la présidence de Mme Monique Cahannes, a débattu de la proposition lors d'une unique séance, le 21 mars 2006. Elle a été traitée conjointement avec la PR-455 portant sur le tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB). En raison des contraintes de délai de reddition du rapport (une nuit...), ce dernier a été rédigé sans les précieuses notes de séances. Veuillez excuser le rapporteur pour toutes erreurs ou omissions.

Rappel de la proposition

Par l'adoption de la loi sur les transports publics, du 17 mars 1988, le Grand Conseil a manifesté son intention d'étendre le réseau de tramway genevois.

C'est ainsi que, progressivement, nous avons pu voir de nouvelles voies au boulevard Georges-Favon – pont de la Coulouvrenière – rue du Stand, que les branches « Acacias » et « Sécheron » ont été réalisées, que le chantier du Tramway-Cornavin-Meyrin-Cern a débuté.

Par l'adoption de motions et par l'acceptation de plusieurs propositions de crédits de travaux, le Conseil municipal a marqué son approbation à ce développement.

Récemment, le Conseil municipal a auditionné les représentants de l'Etat de Genève à propos du programme d'extension des lignes de tramway.

Sur le plan de la législation fédérale, l'extension de ce réseau fait l'objet de deux procédures. La première, l'obtention d'une concession, est de la compétence de l'Office fédéral des transports et appelle le préavis du Conseil municipal des communes concernées, par voie de résolution. La deuxième, l'approbation des plans, est de la compétence du même office et demande le préavis du Conseil administratif.

Dans toutes les procédures, la Ville de Genève est représentée par le Conseil administratif et les services techniques.

Aujourd'hui, la Ville de Genève est sollicitée dans le cadre de l'obtention de la concession relative au prolongement de la branche de tramway « Sécheron » en direction du Grand-Saconnex par la place des Nations et la route de Ferney.

Au regard des éléments présentés par l'Etat et les Transports publics genevois (extraits ci-dessous dans les notes de la séance de la commission de l'aménagement et de l'environnement du 21 mars 2006), la Ville de Genève est favorable au prolongement de la branche de tramway « Sécheron » vers le Grand-Saconnex, voire, ultérieurement, vers la région française voisine et l'aéroport.

Toutefois, sur le territoire municipal, l'infrastructure doit occuper l'espace de la route de Ferney, clairement délimité par un appareil de murs tenant les terrains et une arborisation de grande qualité.

Lors de l'établissement du dossier de plans, il s'agira de respecter ce dispositif tout en assumant les déplacements de chacun, notamment les mobilités douces.

A la place des Nations, il s'agira d'intégrer le nouvel arrêt supplémentaire de manière à respecter l'aménagement en cours de l'espace urbain.

Séance du 21 mars 2006

Audition de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain, M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service du génie civil, M. Alexandre Prina, chef du Service de la mobilité, Mme Emanuelle Leuliet, Directrice du projet auprès du Département du territoire, M. Ziad El Hindi, ingénieur en génie civil auprès de l'Office cantonal de la mobilité et de M. Bernard Zurbrugg, responsable du développement du réseau aux Transports publics genevois.

Présentation

M. Gfeller introduit la problématique du vote par le municipal d'un préavis, sous forme de résolution, dans le cadre de la demande de concession pour les nouvelles infrastructures de tram, apparentées à des infrastructures ferroviaires par l'Office fédéral des transports et auprès duquel est déposée la demande. Il rappelle qu'il s'agit de la première phase de la procédure. Elle porte sur l'intérêt global pour le tramway comme mode de transport choisi et le tracé dans ses grandes lignes. Le vote de cette résolution est conforme à la loi cantonale sur le réseau des transports publics (H 1 50, § II, art.4, alinéa 4) qui stipule « Les projets de modification du plan du réseau sur rail sont également soumis pour avis au conseil municipal des communes concernées. Le conseil municipal se prononce sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication du projet à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve. »

Dans un second temps, avec la phase d'approbation des plans, la procédure entre dans le détail de l'opération (tracé précis, arrêts, coûts, organisation de la voirie, mesures d'accompagnement...). Cette étape fera l'objet ultérieurement d'une proposition chiffrée et documentée du Conseil administratif. Cette procédure a été appliquée pour les réalisations antérieures ou en cours du réseau tram (TCMC par ex...).

Mme Leuliet rappelle que la procédure de demande de concession pour la section tram « Grand-Saconnex » est déposée simultanément avec celle du tram « Cornavin-Onex-Bernex » (TCOB). L'enquête publique a lieu du 1^{er} au 31 mars. (*NDR. Cette première partie du rapport est commune avec celle de la PR455 A*)

M. El Hindi aborde ensuite le détail de la proposition. Il décrit le tracé sélectionné et les contraintes inhérentes au projet.

Sur les trois variantes étudiées initialement (tracé sur la route de Ferney, tracé via le Petit-Saconnex, tracé via l'avenue Appia) l'itinéraire par la route de Ferney s'est relevé le plus pertinent. Il n'impose pas un trop long détour pour rejoindre le terminus nord de la ligne à la Jonction Ferney de l'autoroute. Et il ne pose de problèmes majeurs d'insertion. Ainsi la longueur totale de l'infrastructure à réaliser est d'environ 3 700 mètres, dont environ 1 kilomètre sur le territoire de la Ville de Genève. La déclivité maximale est de 5.7 % entre l'arrêt Nations et l'arrêt Intercontinental.

L'arrêt Nations, placé actuellement dans la boucle de rebroussement de la ligne Sécheron, sera déplacé au milieu de la place avec un quai central. Cet arrêt conservera sa desserte actuelle, à savoir la poche située en bas de la place des Nations, ainsi que l'ONU et l'OMPI.

L'arrêt Intercontinental est projeté à proximité du carrefour avec l'avenue de l'Ariana et le chemin du Petit-Saconnex. Son emplacement exact n'est pas encore défini : il sera situé soit en bas du carrefour en site propre, soit en haut du carrefour, en site banalisé devant l'hôtel. Cet arrêt desservira principalement les quartiers d'habitations des Genêts et de Budé, le centre commercial de Budé, l'hôtel Intercontinental et les emplois représentés par les missions diplomatiques alentours, par le domaine de la Pastorale et par l'OIT.

L'arrêt Morillons est projeté sur une zone comprise entre le chemin Briquet et la route des Morillons. Il permet de desservir une partie du quartier de Budé, le Petit-Saconnex par le chemin Briquet et une partie des Organisations Internationales (Ecole Internationale, OIT, BIE OIM) par la route des Morillons. A cet endroit la réalisation éventuelle d'une passerelle permettrait une traversée sécurisée pour les piétons et les cyclistes.

La ligne projetée traverse une zone urbaine moyennement dense, à l'exception de la traversée du village du Grand-Saconnex. Le tracé rencontre toutefois un certain nombre de contraintes de voirie formées par des murs de soutènement et des murs de propriétés historiques. Il est prévu que le tramway circule en site propre sur tout le tracé, sauf très localement où les contraintes de gabarit ne peuvent être résolues. Les arrêts sont espacés d'une façon assez uniforme, avec une interdistance de l'ordre de 400 mètres.

M. Hindi souligne enfin que la mobilité douce sera garantie et soignée sur tout le tracé. Et d'ajouter que la question du devenir de la route des Nations, dont la réalisation a été liée à celle du tram, sera débattue par l'autorité cantonale à la fin de ce printemps.

Questions et réponses relatives à la procédure

Les communes sont intégrées par la loi à la procédure. Elles ont 45 jours pour émettre leurs préavis sous forme de résolution. Par la suite, le travail continue avec les services administratifs concernés en vue de la procédure d'approbation des plans. Un vote du municipal confirme les engagements financiers communaux. Dans le cadre des deux réalisations de tram présentées, un accent tout particulier sera mis sur le processus de concertation liée à la procédure d'approbation des plans. La direction du projet cherche à éviter une avalanche d'oppositions telle que rencontrée avec le TCMC.

La demande de concession englobe les extensions vers Palexpo et vers la Jonction Ferney de l'autoroute après l'arrêt « Pavillon » sur la route de Ferney.

Questions et réponses relatives à l'infrastructure

Il existe une volonté forte de la part du président du Département du territoire Robert Cramer de vouloir prolonger les lignes de tram sur sol français. Dans ce cas en direction de Ferney. Cette option pose néanmoins toute une série de questions en terme de financement et de délais. Les plannings de consultations, la volonté des interlocuteurs et le financement ne sont pas les mêmes de part et d'autre de la frontière.

L'option ultérieure de faire passer un tram par l'avenue Appia et la future route et tunnel des Nations n'est pas envisagée. La demande n'est pas suffisante et l'option tram en souterrain n'est pas considérée dans ce projet.

Questions et réponses relatives aux aménagements

Un parking d'échange (P+R) de 500 à 2000 places est prévu à la Jonction Ferney de l'autoroute.

Questions et réponses relatives aux coûts budgétés

Les dépenses relatives au tram « Grand-Saconnex » sont inscrites au Plan financier d'investissement 2004-2015 de la Ville de Genève. Près de 3 millions sont budgétés pour l'assainissement et 7 millions pour les aménagements incombant à la Ville de Genève.

Vote et amendements

Les Verts soulignent tout le bien fondé du développement du réseau tram. Bien que cette réalisation importe directement peu la Ville de Genève avec son tracé municipal d'un kilomètre sur 3.7 kilomètres, elle représente un véritable enjeu d'agglomération en particulier au niveau des extensions vers le Palexpo et l'aéroport ainsi que vers Ferney. En ce sens, cette section est primordiale et les Verts voteront la résolution.

Les socialistes abondent dans le même sens mais souhaitent amender le texte voté en appliquant les mêmes considérations relatives à l'OPB que dans le cadre de la PR-455.

L'AdG/SI, le PDC, le PdT, les radicaux et l'UDC soutiennent la résolution et l'amendement.

Les libéraux souhaitent également que le tram aille au-delà du Grand-Saconnex. Cette réalisation pose toutefois de nombreuses questions de détails. En l'état les libéraux voteront la résolution.

Ainsi, logiquement, l'amendement socialiste rajoutant « et de veiller au respect des normes de l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit » est adopté à l'unanimité par 15 oui (2 Verts, 1 PdT, 2 ADG/Si, 3 Socialistes, 2 UDC, 1 Radical, 1 PDC, 3 Libéraux).

Le projet d'arrêté PR-454 ainsi amendé est accepté par 14 voix (2 Verts, 1 PdT, 2 ADG/Si, 3 Socialistes, 1 UDC, 1 Radical, 1 PDC, 3 Libéraux) et 1 abstention (UDC).

PROJET DE RESOLUTION

- Vu l'article 4, alinéa 4 de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988,
- Vu la demande de concession d'infrastructure ferroviaire pour l'extension des lignes de tramway section Grand-Saconnex présentée en décembre 2005 par les Transports publics genevois à l'Office fédéral des transports.

Le Conseil municipal préavise favorablement la demande d'octroi de concession des Transports publics genevois à l'Office fédéral des transports, pour la section Grand-Saconnex.

Il recommande, lors de l'établissement des plans, de préserver le site arboré et construit que représente l'environnement de la route de Ferney et de veiller au respect des normes de l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit.