

Proposition du Conseil administratif du 7 décembre 2011 en vue de l'ouverture d'un crédit de 960 000 francs destiné au rétablissement de la ligne 32 avec des minibus urbains à traction électrique

Mesdames et Messieurs les conseillers,

Préambule

Dans le cadre des travaux liés à l'implantation du tram Cornavin-Onex-Bernez (TCOB), l'itinéraire des lignes de transports publics desservant le quartier de la Jonction a évolué et prendra sa forme définitive à l'inauguration du tramway en décembre 2011.

La ligne de bus de quartier N° 32 desservant la Jonction a été supprimée en date du 1^{er} janvier 2011, le financement cantonal ayant été supprimé. Pour rappel, cette ligne était en service depuis le 1^{er} juin 1992, à la demande de la Ville de Genève. Ses coûts non couverts étaient pris en charge à parts égales par l'Etat de Genève, dans le cadre de l'enveloppe financière qu'il alloue aux Transports publics genevois, et par la Ville de Genève, selon la convention signée le 15 août 2000.

Le 13 octobre 2010, le Conseil municipal acceptait la pétition P-236 intitulée: «Pour le maintien de la ligne de bus 32», puis le 23 mars 2011 la pétition P-255 intitulée: «Pour le maintien de la ligne de bus 32 (bis)».

Il apparaît donc opportun d'étudier le rétablissement de cette ligne en cohérence avec les objectifs de développement durable de la Ville de Genève, en assurant son exploitation par des minibus urbains à traction électrique.

Une étude de faisabilité a été menée par les Transports publics genevois à la demande de la Ville de Genève, et plusieurs variantes ont été proposées. C'est celle de l'exploitation par des minibus à charge rapide au terminus, pendant 5 minutes à chaque rotation et par induction depuis une infrastructure intégrée dans la voirie, qui a été retenue. Une étude d'implantation a ensuite été réalisée, montrant l'impact sur le domaine public, en termes d'exploitation et de coûts.

Exposé des motifs

Le 11 décembre 2011, l'offre des Transports publics genevois va évoluer avec la mise en place de la nouvelle ligne du TCOB ainsi que la réorganisation des lignes d'autobus et de trolleybus. Ces modifications ont un impact direct dans le quartier de la Jonction, tant au niveau des itinéraires empruntés que sur les arrêts.

En effet, parmi les changements, le nouvel itinéraire du tram 14 passera par la rue des Deux-Ponts et la rue du Stand. Plus aucun bus n'est prévu sur le boulevard Saint-Georges et les anciens arrêts Jonction, Village-Suisse et Savoises seront supprimés.

Les bus K et L ne passeront donc plus sur le boulevard Saint-Georges; leur terminus se situera au Petit-Lancy. Avec la modification de la ligne 1, il est prévu de supprimer les arrêts Uni-Mail et Musée d'ethnographie. Aucun bus ne circulera dès lors sur le boulevard Carl-Vogt entre le carrefour des Vingt-Trois Cantons et la rue des Bains.

Ainsi, le rétablissement de la ligne 32 permettrait de maintenir une offre de transports publics sur le boulevard Saint-Georges et sur la totalité du boulevard Carl-Vogt, offrant une liaison directe entre la Jonction, la place du Cirque et le carrefour des Vingt-Trois Cantons.

Cette offre, différente de celle proposée par les grandes lignes, est attractive non seulement pour l'ensemble des usagers de la Jonction, mais aussi tout particulièrement pour les habitants et personnes âgées ou à mobilité réduite. Pour ces derniers, cette ligne ouvre la possibilité de déplacements au sein et en lisière du quartier qui, en son absence, sont difficiles, voire impossibles à effectuer.

L'étude de faisabilité menée par les TPG a permis de confirmer la faisabilité du tracé proposé. Ce dernier relierait le rond-point de la Jonction à la place du Cirque via le boulevard Saint George, desservant ensuite la place Neuve, le rond-point de Plainpalais, UniMail et rejoignant le rond-point de la Jonction par le boulevard Carl-Vogt. Ce tracé est similaire à l'ancien tracé de la ligne 32, excepté pour le passage par la place du Cirque au lieu de la rue Harry-Mark. Pour le tronçon modifié par rapport à l'ancienne ligne, la ligne 32 utilise le site propre pour les bus créé à la place du Cirque pour atteindre l'arrêt Cirque existant à la rue Bovy-Lysberg. Puis elle tourne à droite sur le boulevard du Théâtre pour rejoindre la place Neuve où est placé le deuxième arrêt.

Cet itinéraire est parfaitement adapté au type de véhicule choisi, à savoir un minibus urbain à traction électrique. De plus, la mise en service des différents arrêts est relativement aisée car elle ne demande pas de travaux conséquents.

Description de l'ouvrage

Le tracé comprend 11 arrêts, dont le terminus. En principe, les arrêts mesurent 15 m de long et 2,5 m de large et sont identiques aux anciens arrêts du bus 32. Seul l'arrêt Village-Suisse mesure 10 m, mais la configuration de la chaussée permettra au bus de manœuvrer facilement.

En annexe est présenté le plan de l'itinéraire retenu avec les arrêts et le terminus proposé, ainsi que le tableau du libellé des travaux nécessaires.

L'un des avantages notables du tracé réside dans le fait que le bus utilise des infrastructures de transports publics existantes jusqu'à l'arrêt Cirque. L'arrêt place Neuve, à créer, est bien situé vu la proximité des arrêts de tram.

Le véhicule prévu pour cette ligne est un minibus urbain à traction électrique. Sa capacité est d'une vingtaine de passagers.

Il s'agit d'un véhicule à charge rapide, par induction, depuis une infrastructure intégrée dans la voirie. Si l'achat d'un seul minibus est nécessaire, l'impact sur le domaine public est toutefois important. La charge par boucle d'induction nécessite en effet l'implantation sur l'emprise du domaine routier d'une armoire électrique SIG standard et d'une armoire pour le convertisseur de charge de dimension 4 m x 2 m, ceci à moins de 50 m du terminus.

En l'état actuel des études, le terminus sera l'arrêt Uni-Mail aux abords de l'université, proche du carrefour des Vingt-Trois Cantons, à proximité de zones bien desservies par les transports publics et possédant notamment des arrêts de tram.

Il faut noter que la solution choisie, à charge rapide, implique 5 à 10 minutes d'arrêt à chaque tour, ce qui peut être pénalisant pour l'attractivité de la ligne. Cependant, en termes de gestion, cette variante est préférable.

Ainsi, compte tenu de la modification de l'offre des TPG sur cette zone, notamment la suppression de toutes les lignes sur le boulevard Saint-Georges et le début de Carl-Vogt, le rétablissement de la ligne 32 apparaît opportun.

La Ville de Genève achètera le véhicule et financera l'aménagement des arrêts. Elle sera propriétaire du matériel, et mettra le véhicule à disposition des TPG qui l'exploitera sur la base d'une subvention d'exploitation qui lui sera confiée. L'exploitation sera assurée par un chauffeur des TPG et non sous-traitée à une société.

Agenda 21

La mise en œuvre de cette ligne répond aux objectifs d'amélioration de desserte en transports publics, contribuant à rendre ce mode attractif. Elle répond aux objectifs de mobilité pour tous, correspondant à une demande spécifique des personnes âgées et à mobilité réduite du quartier. Enfin, ce projet électrique contribue à limiter les émissions de pollution atmosphérique et le bruit routier.

Réponse aux motions, interpellations, questions écrites, pétitions.

Pétition P-236 intitulée: «Pour le maintien de la ligne de bus 32» acceptée par le Conseil municipal le 13 octobre 2010.

Pétition P-255 intitulée: «Pour le maintien de la ligne de bus 32 (bis)» acceptée par le Conseil municipal le 23 mars 2011.

Estimation des coûts	Fr.
Véhicule	450 000
Système de charge rapide par induction	120 000
Armoire pour le convertisseur de charge	25 000
Armoire électrique et raccordement SIG 3 x 100A	35 000
Honoraires d'ingénieurs, études pour les travaux	30 000
Coûts des travaux, équipements ligne et arrêt	160 000
Divers et imprévu	15 000
Frais de tirage, impressions	<u>10 000</u>
Coût de la construction, sous-total 1	845 000
TVA 8%	<u>67 600</u>
Sous-total 2	912 600
Prestation de services sur l'investissement 5%	<u>45 630</u>
Total du crédit demandé	958 230
Arrondi à	<u>960 000</u>

La durée des travaux prévue étant inférieure à six mois, la présente demande de crédit ne comporte pas d'intérêts intercalaires.

Validité des coûts

Les prix indiqués dans le chapitre «Estimation des coûts» sont ceux du mois de septembre 2011 et ne comprennent aucune variation.

Programme des travaux et délais

Les travaux débiteront deux mois après le vote du Conseil municipal. Leur durée est estimée trois mois.

Autorisation de construire

Une requête en autorisation de construire sera déposée pour les armoires: convertisseur de charge et électrique.

Référence au 7^e plan financier d'investissement

Cet objet ne figure pas au 7^e plan financier d'investissement PFI 2012-2023.

Budget prévisionnel d'exploitation

La perte prévisionnelle d'exploitation est estimée à 350 000 francs. Ce montant fera l'objet d'une subvention au bénéfice des TPG.

Charge financière

La charge financière de l'investissement, comprenant les intérêts du taux de 2,75% et les amortissements au moyen de 10 annuités, se montera à 111 110 francs.

Maîtrise de l'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Le service gestionnaire et bénéficiaire du crédit d'étude est le département des constructions et de l'aménagement.

Régime foncier

Le tracé de la ligne et ses arrêts sont situés sur le domaine public municipal.

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet de délibération ci-après:

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 960 000 francs destiné au rétablissement de la ligne 32 avec des minibus urbains à traction électrique.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 960 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2022.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

Figure: itinéraire, arrêts et terminus

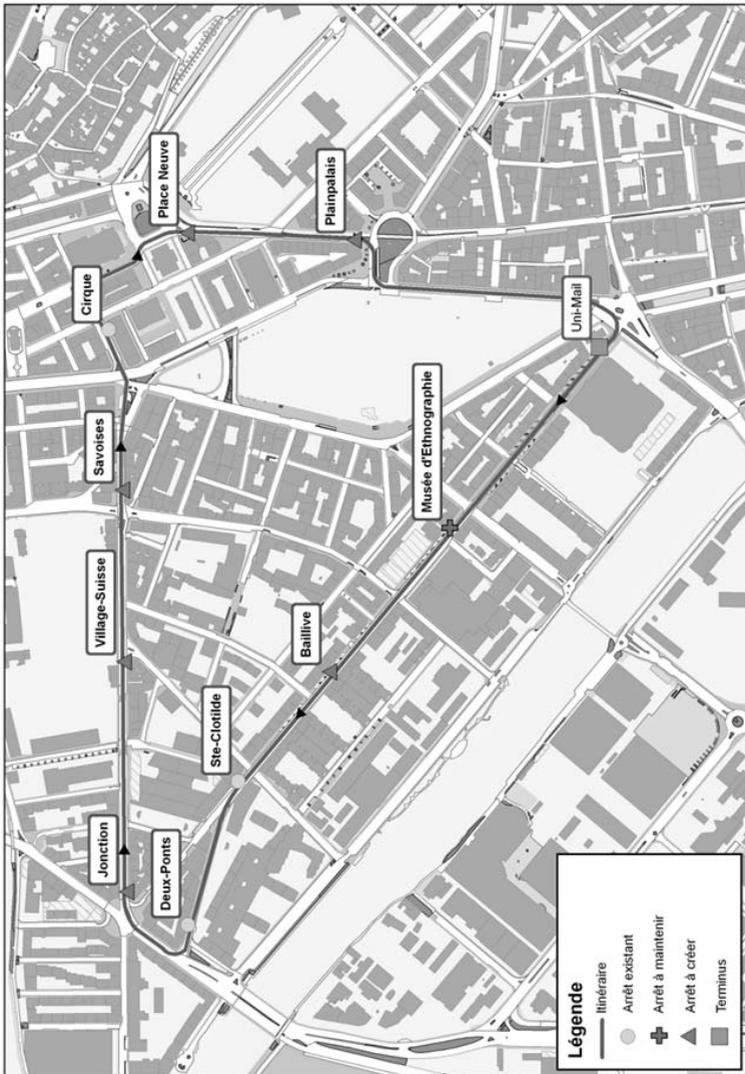


Tableau: arrêts, terminus et travaux nécessaires

<i>Arrêt</i>	<i>Terminus</i>	<i>Catégorie d'arrêt</i>	<i>Travaux nécessaires</i>
Jonction	–	A créer	Suppression de 15 m de place de parc blanche du projet TCOB
Village-Suisse	–	A créer	Suppression de 11 m de place de parc bleue du projet TCOB
Savoises	–	A créer	Suppression de 3 cases de stationnement blanc du projet TCOB
Cirque	–	Existant	–
Place Neuve	–	A créer	Suppression de 7 places de parc blanches
Plainpalais	–	A créer	Remettre en service l'ancien arrêt du 32
Uni-Mail	Charge rapide induction	Terminus / à maintenir	Aucun pour l'arrêt; 1 place livraison pour le terminus avec cabanon
Musée d'Ethnographie	–	A maintenir	Aucun
Baillive	–	A créer	Remettre en service l'ancien arrêt du 32 + modifier la piste cyclable
Ste-Clotilde	–	Existant	Aucun
Deux-Ponts	–	Existant	Aucun