

28 novembre 2007

Proposition du Conseil administratif du 28 novembre 2007 en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 380 420 francs destiné aux travaux d'adaptation de carrefours et de chaussées, de voies réservées et d'arrêts, du réseau d'assainissement, ainsi qu'à des modifications de l'éclairage public, liés au plan directeur des transports publics 2007-2010, déduction faite de la participation de l'Etat d'un montant de 1 199 740 francs, selon l'application du cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, soit un montant brut de 4 580 160 francs.

Mesdames et Messieurs les conseillers,

Préambule

Les prévisions en matière de mobilité montrent que, selon la tendance actuelle, la croissance des kilomètres parcourus en voiture individuelle et en deux-roues motorisés dans le canton serait de l'ordre de + 50% entre 2000 et 2020 si aucune mesure n'est prise pour corriger cette évolution.

Afin de contenir ce développement de l'usage de l'automobile, les autorités cantonales ont entrepris depuis plusieurs années le développement des transports en commun. Une première étape importante a été entreprise avec le plan directeur des transports publics 2003-2006 qui a permis une augmentation de plus de 20% de l'offre. Cet accroissement s'est fait tant par l'extension du réseau de tramways que par le développement des lignes de bus et de trolleybus des Transports publics genevois (TPG), de trains des Chemins de fer fédéraux (CFF) régionaux ou encore des Mouettes de la Société des mouettes genevoises navigation (SMGN).

Le Conseil municipal de la Ville de Genève a appuyé ce développement de l'offre en transports publics en votant:

- le 25 juin 2001, la proposition PR-51 relative à la branche de tramway Sécheron;
- le 15 janvier 2003, la proposition PR-210 relative à la branche de tramway Acacias;
- le 7 juin 2005, la proposition PR-383 relative au tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC).

Ce même Conseil a voté, le 9 avril 2003, la proposition PR-222 relative aux aménagements urbains liés au plan directeur 2003-2006 qui a permis de fournir l'effort nécessaire pour l'amélioration du réseau de voirie pour les bus et trolleybus.

Le 22 septembre 2006, le Grand Conseil a approuvé une nouvelle étape du développement du réseau en adoptant le nouveau plan directeur des transports publics pour la période 2007-2010.

La présente demande de crédit concerne les travaux à entreprendre pour les autres adaptations prévues dans le cadre de ce plan. Elle permettra de répondre dans des délais parfois très brefs aux travaux d'adaptation de carrefours, de voies réservées, d'arrêts, d'éclairage public, de mobiliers, d'entretien des voies de bus, ou encore de réseau d'assainissement, qu'il est nécessaire de mener sur le territoire municipal.

Il est à relever que, durant cette même période, il s'agira également de mettre en œuvre les travaux liés à la mise en service du tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) prévus dans le plan directeur 2011-2014. Celui-ci engendrera des réorganisations importantes des lignes de bus et trolleybus touchées par son tracé et des travaux considérables dans le quartier de la Jonction, la rue de Chantepoulet et la rue du Mont-Blanc. Ceux-ci feront l'objet de demandes de crédit ad hoc qui seront prochainement déposées devant le Conseil municipal.

Exposé des motifs

La croissance démographique de la région genevoise, couplée à une urbanisation dispersée en dehors des axes de transports publics performants, entraîne une augmentation de la mobilité qui pose des problèmes en matière de congestion du réseau routier, de bruit et de pollution atmosphérique. Bien que des réflexions soient menées pour développer une meilleure coordination entre les réseaux de transports publics et les secteurs à urbaniser, les besoins de développement des transports publics restent importants pour améliorer la qualité de vie à Genève et répondre aux obligations légales en matière d'assainissement de l'air et du bruit.

Ainsi, selon les dernières études effectuées, si l'on ne veut pas que l'augmentation du trafic automobile soit supérieure à 25% entre 2002 et 2020, il convient de doubler l'offre en transports publics sur la même période.

Dès lors, les actions doivent se porter sur la modification de l'offre qualitative et quantitative, et sur l'amélioration des conditions d'exploitation, notamment des vitesses commerciales.

Ainsi, le plan directeur 2007-2010 propose de développer le réseau sur la base de cinq priorités:

1. Développement des lignes de tram: la mise en service progressive de nouvelles infrastructures de tram planifiées nécessite de prévoir l'organisation du réseau des lignes de tram et les ajustements de l'offre urbaine de transport, afin de prévoir une offre en adéquation à la demande;

2. Prise en compte du projet CEVA (liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse): le réseau mis en service durant ce plan directeur doit permettre d'accueillir le réseau RER qu'il sera possible de mettre en œuvre dès la réalisation du projet CEVA, à l'horizon 2010-2012;
3. Développement de l'offre en fonction de la demande en mobilité: tout développement de l'offre doit impérativement être ciblé sur les lignes et périodes de fortes demandes (heures de pointe), afin d'éviter toute dilution, ce qui se traduirait notamment par des surcoûts inutiles. Il en va de même du développement de l'offre des transports collectifs pour tout nouveau quartier;
4. Extension de l'offre de transport public transfrontalière: la croissance importante de la mobilité transfrontalière et la très faible offre en transports publics justifient pleinement le développement des lignes transfrontalières;
5. Amélioration de la productivité et de la performance des opérateurs, essentiellement les TPG: des gains de productivité doivent absolument être entrepris, pour atténuer l'effort financier supplémentaire de l'Etat de Genève, grâce à l'amélioration des vitesses commerciales, l'optimisation de la gestion du parc de véhicules et d'autres mesures (rationalisation de l'exploitation, signalisation, gestion du trafic, etc.).

Ces priorités devront, durant la période considérée, être portées sur les dessertes en lien avec les infrastructures en cours de construction et les dessertes de nouveaux pôles. L'élargissement de la communauté tarifaire et l'organisation des déplacements transfrontaliers en transports publics au sein d'une nouvelle structure contribueront aussi à atteindre ces objectifs.

Conséquences

Comme pour le précédent plan directeur, cela aura des conséquences en matière de travaux sur le territoire de la Ville de Genève, tant en ce qui concerne la poursuite du développement de nouvelles lignes de tramway, que des adaptations de voirie liées à la transformation du réseau de bus et de trolleys, sur le territoire communal. En effet, les modifications de la structure du réseau de transports publics peuvent avoir des incidences importantes en matière d'organisation de l'espace. Qu'il s'agisse du sous-sol, pour améliorer la portance des chaussées en raison du passage des véhicules des transports collectifs, des modifications des revêtements de chaussée, de l'aménagement des arrêts, ou encore de l'amélioration des parcours piétonniers alentours, ces conséquences peuvent être lourdes et multiples.

Répartition des compétences

Les compétences de l'Etat et de la Ville de Genève en matière de réalisation et d'entretien des infrastructures ferroviaires et routières sont réglées par le cahier

des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987.

Ainsi, si l'infrastructure lourde, à l'image des voies ferrées, des lignes aériennes et de leur support, appartient à l'Etat de Genève, les distributeurs, les supports signalétiques et le balisage des arrêts appartiennent aux Transports publics genevois. Les voiries situées sur le territoire communal appartiennent à la Ville de Genève.

Lorsqu'il s'agit d'entreprendre des réfections simultanées de chaussées et de voies ferrées, la Ville de Genève prend en charge la réfection de l'infrastructure routière, à l'exception de celle située sous les voies de chemins de fer, et les travaux relatifs au revêtement sur l'ensemble de la chaussée.

Sur le territoire communal, les frais engendrés par l'aménagement d'arrêts, de construction de chaussées ou parties de chaussée sont pris en charge pour moitié par la Ville de Genève et pour moitié par l'Etat de Genève. L'entretien des chaussées demeure à la charge de la Ville de Genève. Quant aux frais d'installation d'équipements d'éclairage public, liés aux nouveaux arrêts ou aux arrêts déplacés, ils doivent être pris en charge par la Ville de Genève.

Développement du réseau bus et trolleybus

En ce qui concerne le TCOB, sa mise en service est prévue dans le cadre du plan directeur 2011-2014. Les travaux démarreront toutefois durant la période de validité du présent plan directeur. Ils nécessiteront des modifications importantes du réseau de bus et trolleybus pour assurer, durant la période des travaux, un niveau d'offre équivalent à celui existant aujourd'hui. Ces travaux préfigureront l'organisation du réseau à l'horizon de la mise en service de la nouvelle branche de tramway.

Les travaux relatifs à ces restructurations, à la charge de la Ville de Genève, feront l'objet de demandes de crédit ad hoc qui seront présentées dans les mois à venir au Conseil municipal.

Travaux sectoriels

Ainsi, la présente demande de crédit concerne des adaptations localisées, liées à un développement plus sectoriel d'une ligne ou d'un tronçon de ligne, pour améliorer sa progression ou sa vitesse commerciale, offrir une meilleure qualité d'accueil aux arrêts, contribuer à une meilleure lisibilité de la ligne, ou encore pour permettre une meilleure desserte d'un quartier ou d'un lieu.

Il s'agira bien sûr pour l'Office cantonal de la mobilité d'améliorer la fluidité des carrefours par l'adaptation de la régulation lumineuse essentiellement, mais

aussi, en lien avec la Ville de Genève, les conditions de déplacement des cycles et des piétons.

En ce qui concerne l'aménagement des voiries, l'optimisation des lignes de transports publics demande souvent la modification des marquages routiers, voire l'adaptation des trottoirs et, surtout, des arrêts, mais elle peut encore entraîner la révision complète des infrastructures de chaussée pour assurer une portance optimale, ainsi que l'adaptation des réseaux d'assainissement.

Selon les études en cours avec l'Office cantonal de la mobilité, différents travaux déjà planifiés peuvent être mentionnés: certains concernent des aménagements projetés dans le cadre du plan directeur 2003-2006, mais qui n'ont pu être réalisés durant cette période, comme notamment l'avancée de trottoir de l'arrêt du bus Molard, situé sur la rue du Rhône, actuellement provisoire, et d'autres, qui concernent des développements prévus dans le cadre du plan directeur 2007-2010, et qui sont actuellement à l'étude dans les services, tels que la réalisation de nouvelles voies de bus (voie centrale).

L'expérience acquise lors du précédent plan directeur a toutefois montré que la mise en œuvre des adaptations du réseau des transports collectifs ne correspondait pas toujours à ce qui avait été planifié par l'autorité organisatrice cantonale.

Compte tenu des mécanismes de financement différents entre l'Etat, qui finance la part des travaux de développement du réseau qui lui incombe sur des crédits budgétaires, et la Ville, qui doit faire appel à des demandes de crédit d'investissement, votées par le Conseil municipal, il convient, pour répondre dans les temps aux demandes des transports publics, de doter les services municipaux d'une enveloppe-cadre pour assurer le financement de réalisations, dont le contenu n'est pas forcément connu à ce jour.

Etudes d'aménagements

Contrairement à la proposition PR-222 de 2002 constituée:

- d'un arrêté I de 2 000 000 de francs destiné à l'étude d'aménagements urbains liés au plan directeur des transports publics 2003-2006;
 - d'un arrêté II de 4 905 000 francs destiné aux travaux d'adaptation de carrefours, de voies réservées, d'arrêts et du réseau d'assainissement (eaux pluviales) liés au plan directeur des transports publics 2003-2006;
- soit 6 905 000 francs, la présente demande de crédit ne concerne que le financement des travaux à réaliser.

Si l'arrêté II relatif aux travaux est aujourd'hui pratiquement épuisé, l'arrêté I, lié aux études, n'a quant à lui pratiquement pas été sollicité. En effet, à l'époque

de l'élaboration de la demande de crédit PR-222, la Ville de Genève souhaitait développer la valorisation des axes empruntés par les Transports publics genevois et saisir l'occasion des réorganisations du réseau pour améliorer l'aménagement de son domaine public, à l'image du processus sur la ligne de bus N° 1. Les montants importants inscrits dans cet arrêté, qui traite des études à venir, permettaient de constituer des groupements pluridisciplinaires, composés d'ingénieurs en génie civil, d'architectes, de géomètres et d'ingénieurs en transports, qui auraient pu développer des projets jusqu'au niveau des requêtes en autorisation de construire.

Pourtant, l'accroissement de l'offre des transports publics ne s'est pas fait ces quatre dernières années selon les plans initialement développés par l'Office des transports et de la circulation d'alors, puisque le développement de 20% inscrit dans le contrat de prestations des Transports publics genevois l'a été essentiellement par l'extension du réseau de tramway.

Par ailleurs, les réflexions menées sur le réaménagement du tracé de la ligne N° 1 ont montré que les investissements nécessaires pour concrétiser cette démarche étaient de loin supérieurs à la capacité financière de la Ville de Genève, qui doit déjà investir près de 20 millions de francs annuellement pour suivre le programme de développement des tramways, engagé par l'Etat de Genève.

C'est la raison pour laquelle l'arrêté I de la proposition PR-222 n'a pratiquement pas été entamé pour mener des études localisées.

Le Conseil administratif a dès lors décidé d'affecter le solde de ce crédit aux études à venir qui concernent des aménagements urbains, liés au développement des transports publics.

Travaux planifiés et non planifiés

Les montants liés à ce type d'aménagement sont rémunérés à raison de 50% Etat, 50% Ville de Genève, selon le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987, entré en vigueur: 1^{er} janvier 1989, article 7, alinéa 2 (H 1 55.04), exception faite des travaux de réfection de voie de circulation, de collecteurs et d'éclairage public.

a) Travaux planifiés

– L'arrêt «Molard»

Cet arrêt, situé à la rue du Rhône, au droit de la place du Molard, a été construit de façon provisoire dans le cadre du chantier de réfection du bâti-

ment N° 35. Suite à la demande des TPG de pérenniser l'aménagement, qui permet une meilleure réinsertion de leurs véhicules dans le trafic, une autorisation de construire a été délivrée, le 4 juillet 2006, afin d'aménager le quai de manière définitive.

- Route des Jeunes
Création d'une voie de bus (ligne D), de part et d'autre de la route des Jeunes, sur le tronçon compris entre la rue François-Dussaud et le carrefour de l'Etoile.

- b) *Travaux non planifiés*
 - Diverses réfections d'arrêts et de voies bus et trolleybus défectueuses, y compris la reprise complète de l'infrastructure afin d'améliorer le confort des usagers.
 - Pose de nouveaux abribus, à la demande des TPG, à raison de trois par année.
 - Diverses modifications d'arrêts et de carrefours, suite à l'augmentation des fréquences et des changements d'horaires.
 - Travaux de pose de collecteurs et sacs d'eaux pluviales nécessaires lors de modifications d'arrêts ou de carrefours.
 - Adaptation de l'éclairage public en conflit avec les mâts TPG, suite aux nouvelles lignes de bus.

Concertation et information publique

L'étude et la réalisation des mesures décrites ci-dessus feront l'objet d'une information publique auprès des riverains, des associations locales et faïtières, en coordination avec l'Office cantonal de la mobilité.

Réponses aux motions, postulats, questions écrites, pétitions

Cette demande de crédit répond aux motions et résolutions suivantes:

- M-466, «Pour le respect de la vitesse commerciale définie par la loi sur le réseau des transports publics»;
- M-479, «Améliorons la desserte des sites sportifs par les TPG»;
- R-85, «Fée électricité plutôt que fumée noire dans les rues commerçantes de notre centre-ville!»;
- R-62, «Pour une vraie desserte des TPG aux Pâquis»;
- M-552, «Trolleybus plutôt que bus dans les rues et quartiers de notre ville».

Estimation du coût

<u>Travaux planifiés</u>	Fr.
Arrêt «Molard»	80 000
Création d'une voie de bus (ligne D), de part et d'autre de la route des Jeunes, tronçon rue François-Dussaud-carrefour de l'Etoile	<u>950 000</u>
Total	1 030 000
<u>Travaux non planifiés</u>	
Diverses réfections d'arrêts et de voies bus et trolleybus défectueuses (200 000 francs x 4 ans)	800 000
Pose de nouveaux abribus, trois par an (3 x 4 ans x 20 000 francs)	240 000
Diverses modifications d'arrêts et de carrefours	1 400 000
Adaptation de l'éclairage (estimé à 10% du montant de 1 400 000 francs)	140 000
Travaux de pose de collecteurs et sacs d'eaux pluviales	<u>220 000</u>
Total	2 800 000
<u>Honoraires</u>	
Cadastration par géomètre	80 000
<u>Frais divers</u>	
Héliographie	5 000
<u>Information et communication</u>	<u>30 000</u>
Total HT	3 945 000
TVA 7,6%	<u>299 820</u>
Total TTC brut	4 244 820
Honoraires de promotion 4%	<u>169 790</u>
Total TTC net	4 414 610
Intérêts intercalaires $\frac{\text{TTC net} \times 24 \times 3,75\%}{2 \times 12}$	<u>165 550</u>
Total TTC	4 580 160
Participation financière de l'Etat à charge de 50% sur travaux:	
– planifiés pour un montant de 1 108 280 francs TTC (1 030 000 francs HT)	– 554 140
– non planifiés pour un montant estimé à 1 291 200 francs TTC (1 200 000 francs HT)	– <u>645 600</u>
Total TTC	<u>3 380 420</u>

Validité des coûts

Les prix estimatifs indiqués ci-dessus ont été calculés selon des devis ou soumissions demandés pour des travaux de même nature durant les années 2006 et 2007 et ne comprennent aucune variation.

Subvention(s) et partenariat(s)

La répartition financière entre l'Etat et la Ville de Genève s'effectue conformément au cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois du 14 décembre 1987 (H 1 55.04). Son application résulte de l'utilisation ou de la modification du domaine public, ou de ses ouvrages, à l'exclusion du domaine privé affecté aux TPG. Dans le cadre des projets annoncés dans la présente proposition, une participation de l'Etat d'un montant de 1 199 740 francs est prévue.

Programme des travaux

Le délai référendaire écoulé, les travaux pourraient démarrer un mois après le vote du Conseil municipal et dureront vingt-quatre mois. La date de mise en exploitation prévisionnelle est 2010.

Agenda 21 et choix écologique

Le remblayage des fouilles est prévu en grave recyclée, provenant de centrale.

Les bétons de remplissage seront réalisés en béton composé de matériaux recyclés.

Les enrobés bitumineux utilisés sur chaussées et trottoirs sont constitués en partie de matériaux recyclés.

Personnes à mobilité réduite

Il sera tenu compte, lors de l'exécution des travaux décrits dans la présente demande de crédit, de la thématique des déplacements de personnes à mobilité réduite, ainsi que des malvoyants.

Pour ce faire, sur tous les axes piétonniers situés sur les aménagements proposés, la continuité des cheminements sera assurée. Des bandes podotactiles seront mises en place au droit des abaissements de trottoirs et le décrochement vertical de la bordure se limitera à 1 cm au maximum.

Information publique

Des panneaux standards indiquant que des travaux sont en cours seront posés à proximité des interventions.

L'information aux riverains se fera sous forme d'un avis distribué dans les boîtes aux lettres au début des chantiers.

Des avis payants dans la presse sont prévus lors du début des travaux.

Montant information communication: 30 000 francs.

Autorisation de construire

Des requêtes en autorisation de construire seront déposées au Département des constructions et des technologies de l'information selon les objets, si nécessaire.

Régime foncier

L'ensemble des objets traités dans la présente demande de crédit fait partie du domaine public communal de la Ville de Genève.

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Les projets seront établis par le Service d'aménagement urbain et de la mobilité. Le service gestionnaire et bénéficiaire de ce crédit est le Service du génie civil.

Référence au 3^e plan financier d'investissement 2008-2019

Le 3^e plan financier d'investissement 2008-2019 réserve un montant de 3 400 000 francs pour «Aménagements liés au plan directeur TC 2007-2010», sous l'objet N° 106.084.07.

Budget prévisionnel d'exploitation

La réalisation de ce projet n'entraîne pas de charge d'exploitation supplémentaire sur les futurs budgets de la Ville de Genève.

Charges financières

Pour l'investissement prévu à l'arrêté (3 380 420 francs), il faudra tenir compte d'une charge annuelle de 232 500 francs (amortissement au moyen de 20 annuités, intérêts au taux de 3,25%).

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après:

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984, les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967 et 204 de la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;

vu le projet de plan directeur des transports publics 2007-2010;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit net de 3 380 420 francs, déduction faite d'une participation de l'Etat de 1 199 740 francs, destiné aux travaux d'adaptation de carrefours et de chaussées, de voies réservées et d'arrêts, du réseau d'assainissement, ainsi qu'à des modifications de l'éclairage public, liés au plan directeur des transports publics 2007-2010, soit un montant brut de 4 580 160 francs.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense brute prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 4 580 160 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 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation de l'ouvrage, soit de 2011 à 2030.