

31 mars 2020

Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 20 novembre 2019 en vue de l'ouverture d'un crédit brut de 1 267 600 francs destiné à des travaux de sécurisation et d'amélioration de la vitesse commerciale de la ligne de tramway rue de Lausanne et route des Acacias, dont à déduire 609 400 francs représentant la participation à la charge de l'Etat, soit un montant net de 658 200 francs.

Rapport de M^{me} Michèle Roulet.

Cette proposition a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions par le Conseil municipal lors de la séance du 15 janvier 2020. La commission s'est réunie le 19 février 2020 sous la présidence de M. Morten Gisselbaek. Les notes de séance ont été prises par M. Daniel Zaugg que nous remercions pour la qualité de son travail.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 1 267 600 francs destiné à des travaux de sécurisation et d'amélioration de la vitesse commerciale de la ligne de tramway rue de Lausanne et route des Acacias, dont à déduire la participation de l'Etat de Genève pour un montant de 609 400 francs, soit un montant net de 658 200 francs.

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 1 267 600 francs.

Art. 3. – La dépense nette 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 2020 à 2029.

Séance du 19 février 2020

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement (DCA), accompagné de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du DCA, et de M. Sébastien Alphonse, adjoint de direction du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)

M. Pagani énonce que la proposition PR-1384 propose l'ouverture d'un crédit brut de 1 267 600 francs destiné à des travaux de sécurisation et d'amélioration de la vitesse commerciale de la ligne de tramway rue de Lausanne et route des Acacias, dont à déduire 609 400 francs représentant la participation à la charge de l'Etat, soit un montant net de 658 200 francs.

M. Alphonse affirme que la ligne de tram N° 15 n'atteint pas, depuis des années, l'objectif de vitesse commerciale inscrite dans la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) H 1 50. Les premières mesures d'améliorations de la vitesse commerciale ont été mises en œuvre sur la route des Acacias en adaptant la régulation lumineuse de certains carrefours, ce qui a apporté une amélioration sensible notamment en ce qui concerne la stabilisation de l'horaire. Pour autant, cette mesure n'est pas suffisante. En effet, l'empiètement des sites propres du tram par des véhicules individuels motorisés constitue une autre problématique, signalée par les Transports publics genevois (TPG) comme un facteur important de perte de temps, pouvant également induire des accidents. Sur le territoire de la Ville de Genève, deux axes en particulier ont été identifiés pour la mise en place d'une séparation physique des voies de circulation; il s'agit de la route des Acacias et de la rue de Lausanne. La solution technique retenue est adaptée au contexte urbain de la ville de Genève. Il s'agit de la pose de bordures, appelées «bordures diamants», le long de la voie extérieure du tram. Ces bordures marqueront visuellement et physiquement la séparation entre les deux voies de circulation. Elles peuvent être franchies mais représentent un obstacle pour le conducteur. De telles bordures existent déjà à l'avenue Henri-Dunant et apportent satisfaction.

Les travaux prévus comprennent la découpe de la chaussée sur une largeur de 60 cm et l'enlèvement des matériaux, la pose de la bordure sur un lit de béton et la pose d'enrobés de chaque côté de la bordure. Le périmètre d'intervention sur la rue de Lausanne est situé entre la rue de Monthoux et la rue de la Navigation puis entre la rue du Môle et la rue Rothschild. Le linéaire à considérer sur la route des Acacias se situe depuis la route des Jeunes jusqu'à la rue Hugo-de-Senger. La réalisation de ces travaux impliquera une interruption du trafic des tramways avec la mise en place de mesures de transport de substitution. Ces aménagements feront l'objet d'une demande d'autorisation de construire. Le coût total toutes taxes comprises (TTC) de l'aménagement est estimé à 1 218 800 francs. Conformément au cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des TPG (H 1 55.04),

le Canton apportera une participation financière de 609 400 francs. La requête en autorisation de construire sera déposée fin 2019. Les travaux débuteront au cours du premier semestre 2020, sous réserve du vote du Conseil municipal et de l'entrée en force des autorisations de construire. Les deux interventions sur le domaine public dureront entre cinq et six semaines, raison pour laquelle il n'y a pas d'intérêts intercalaires. La mise en exploitation de l'ensemble des objets est prévue en 2020.

M. Pagani rapporte que les TPG prévoyaient il y a sept ans de couper des arbres pour élargir la route des Acacias. La Ville a finalement convaincu les TPG de chercher d'autres moyens pour améliorer la vitesse commerciale des trams. Finalement, le projet présenté aujourd'hui aura les mêmes effets à moindre coût.

Questions des commissaires

Quelle est la vitesse commerciale moyenne des trams à Genève?

M. Pagani répond que la vitesse commerciale moyenne des trams est de 22 km/h. A Genève, elle s'élève actuellement à 16,2 km/h.

M. Alphonse ajoute que l'objectif du projet est de gagner 1 km/h le long de la route des Acacias. Le cumul des mesures permettra d'atteindre les 22 km/h de vitesse moyenne. Le projet permettra une diminution de 60% de l'accidentologie.

La Ville compte-t-elle profiter de ces travaux de sécurisation et d'amélioration de la vitesse du tram pour intégrer de la verdure sur les voies de tram?

M. Pagani estime que l'idée est intéressante. Toutefois, il faut garder à l'esprit que l'intégration de verdure, en site propre, nécessite des mesures d'entretien.

Le Conseil administratif pourrait-il donner une proposition chiffrée à ce sujet?

M. Pagani propose de formuler une recommandation pour proposer un amendement.

Le montant octroyé aux ingénieurs n'est-il pas exagéré?

M. Alphonse explique que l'opération nécessite de faire appel à des agents de sécurité sur le chantier et de modifier la signalisation lumineuse. Il n'est pas évident de préciser les coûts des honoraires à ce stade du projet.

N'a-t-on pas pu constater que les bordures diamants, introduites à la rue de la Servette, sont franchies par des automobilistes, et que cette pratique finit par les déchausser?

M. Alphonse précise que les bordures seront soudées et ajoute que les bordures ne sont pas continues à la rue de Lausanne, afin de faciliter le passage des véhicules.

Un commissaire relève que les voies de tram engazonnées de la route de Saint-Julien coûtent entre 50 000 et 100 000 francs d'entretien.

Quel est l'effet des bordures diamants sur la vitesse commerciale des trams?

M. Alphonse répond que ces bordures limiteront le franchissement des voies de tram par les véhicules motorisés et, par conséquent, la vitesse commerciale des trams s'en trouvera augmentée.

Qu'en est-il de la situation à l'entrée la route des Acacias?

M. Alphonse note que l'amélioration de la régulation lumineuse et la pose d'un damier peint au sol ont permis d'améliorer la vitesse commerciale des trams à cet endroit.

Peut-on avoir la garantie que la circulation ne sera pas modifiée le long des rues concernées?

M. Alphonse confirme que le projet ne prévoit pas de modifier la circulation.

Quel est le bilan des bordures diamants en matière d'accidentologie, y a-t-il des statistiques à ce sujet liées à ces bordures?

M. Alphonse indique que le DCA n'a pas de tel bilan. Cela dit, les bordures diamants sont posées de l'autre côté de la ligne blanche infranchissable aux véhicules. Des accidents, liés à ces bordures, ne peuvent qu'être la conséquence d'une erreur de conduite. Toutefois, au sujet des statistiques, il se renseignera auprès de la police cantonale.

Ce projet est-il vraiment pertinent si l'on juge qu'il n'améliorera la vitesse des trams que d'un seul km/h pour un coût de plus d'un million de francs, et que les travaux bloqueront le trafic à des endroits clés de la ville?

M. Pagani précise que le gain d'une à deux minutes de trajet pourra convaincre des habitants de prendre le tram en lieu et place d'un véhicule motorisé.

M^{me} Charollais ajoute que la vitesse commerciale des trams ne pourra être augmentée que par un cumul de petites mesures.

Un commissaire note que les trams gagneraient du temps s'ils n'étaient pas stoppés par des feux rouges. A Zurich comme dans d'autres villes, les trams sont prioritaires.

M. Pagani rejoint ce propos. Genève est l'une des dernières villes suisses où les trams s'arrêtent au feu rouge. Il s'agit d'une problématique cantonale.

Existe-t-il un accord de financement entre la Ville et le Canton?

M. Alphonse répond que la loi H 1 50 stipule que les routes d'intérêt cantonal, situées sur le territoire municipal, sont propriété de la Ville. Dès lors, elle doit financer ce genre d'aménagement à hauteur de 50%.

La commission remercie M^{me} Charollais, M. Pagani et M. Alphonse.

Discussion et votes

Le président ouvre la discussion sur la proposition PR-1384.

Un commissaire souhaite que la commission attende le bilan sur l'accidentologie avant de procéder au vote. Il estime aussi que la pose de bordures diamants a un coût trop important pour le gain de vitesse obtenu.

D'autres commissaires, au contraire, souhaiteraient voter cet objet ce soir. Une autre affirme qu'elle votera en faveur de la proposition PR-1384, car, à la longue, le gain de quelques minutes devient intéressant.

Le président met au vote le fait de procéder au vote ce soir.

Par 6 oui (3 PLR, 2 MCG, 1 EàG) contre 4 non (1 S, 2 PDC, 1 UDC), la commission accepte de procéder au vote de la proposition PR-1384.

Le président met au vote la recommandation du Conseil administratif d'étudier et de chiffrer l'engazonnement des voies de tram en site propre.

Par 9 oui (2 PDC, 2 PLR, 2 MCG, 2 S, 1 EàG) et 3 abstentions (1 UDC, 2 PLR), la recommandation est acceptée.

Le président met au vote la proposition PR-1384.

Par 9 oui (1 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 1 S, 1 EàG) et 2 abstentions (1 S, 1 EàG), la proposition est acceptée.

PROJET DE RECOMMANDATION

Le Conseil municipal recommande au Conseil administratif d'étudier et de chiffrer l'engazonnement des voies de tram en site propre.