

Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 14 juin 2023 en vue de l'ouverture de deux crédits pour un montant total brut de 20 777 700 francs destinés à l'aménagement d'une ligne de transport en commun dite «axe Frontenex», à l'aménagement de l'espace public associé, ainsi qu'à la réhabilitation du réseau d'assainissement des eaux situé dans le périmètre du projet «axe Frontenex», dont à déduire 9 677 600 francs de recettes, soit un montant total net de 11 100 100 francs, qui se décompose comme suit:

- Délibération I: 14 874 200 francs brut, destinés à l'aménagement d'une ligne de transport en commun dite «axe Frontenex» et à l'aménagement de l'espace public associé, dont à déduire la part du cofinancement fédéral (PA) de 1 791 000 francs, la part de la subvention du Fonds intercommunal d'équipement (FIE) de 3 947 000 francs et la part de la subvention cantonale (H 1 55.04) de 1 280 000 francs, soit 7 856 200 francs net;**
- Délibération II: 5 903 500 francs brut destinés à la réhabilitation du réseau d'assainissement des eaux situé dans le périmètre du projet «axe Frontenex», dont à déduire la participation des propriétaires des biens-fonds concernés pour un montant de 2 423 300 francs et la récupération de la TVA d'un montant de 236 300 francs, soit 3 243 900 francs.**

8 janvier 2024

Rapport de M^{me} Paule Mangeat.

Cette proposition du Conseil administratif a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions par le Conseil municipal lors de la séance du 26 juin 2023. La commission, sous la présidence de M. John Rossi, l'a étudiée lors de deux séances, les 13 septembre et 8 novembre 2023. Les notes de séances ont été prises par M^{mes} Caroline Pascal-Suisse et Micheline Visinand, que la rapporteuse remercie pour le travail effectué. La rapporteuse indique que deux recommandations ont été émises par la commission, elles figurent en fin de rapport.

PROJET DE DÉLIBÉRATION I
Aménagement d'une ligne de transport en commun dite «axe Frontenex»
et aménagement de l'espace public associé

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;

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 14 874 200 francs destiné à l'aménagement d'une ligne de transport en commun dite «axe Frontenex» et l'aménagement de l'espace public associé, dont à déduire la part du cofinancement fédéral (PA) de 1 791 000 francs, la part de la subvention du Fonds intercommunal d'équipement (FIE) de 3 947 000 francs et la part de la subvention cantonale (H 1 55.04) de 1 280 000 francs, soit 7 856 200 francs net.

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 14 874 200 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'étude de 200 000 francs voté le 15 janvier 2013 (PR-1002/9, N° PFI 106.096.01), sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2024 à 2053.

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

PROJET DE DÉLIBÉRATION II
Réhabilitation du réseau d'assainissement des eaux
situé dans le périmètre du projet «axe Frontenex»

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;

vu l'article 22 de la loi fédérale sur la protection des eaux, du 24 janvier 1991;
vu les articles 58, 60 et 84 de la loi du 29 novembre 2013 modifiant la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;
sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 5 903 500 francs destiné à la réhabilitation du réseau d'assainissement des eaux situé dans le périmètre du projet «axe Frontenex», dont à déduire la participation des propriétaires des biens-fonds concernés pour un montant de 2 423 300 francs et la récupération de la TVA d'un montant de 236 300 francs, soit 3 243 900 francs net.

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 5 903 500 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'études de 185 000 francs correspondant à une part du crédit voté le 26 mai 2020 (PR-1388, N° PFI 081.008.38), sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif et amortie au moyen de 40 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2024 à 2063.

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

Séance du 13 septembre 2023

Audition de M^{me} Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, accompagnée de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité et de M. Benoit Bouthinon, directeur adjoint

M^{me} Perler indique que c'est un projet d'aménagement d'une ligne de transport en commun TPG dite «axe de Frontenex». Cette ligne traverse plusieurs communes autour du tronçon Ville de Genève et il y a des aménagements à effectuer. C'est un projet du Canton, où il y a un comité de pilotage Ville/Canton, qui s'appelle «axe Frontenex» et qui entraîne un aménagement pour la Ville de Genève. Dans la proposition, il y a deux délibérations, une pour les aménagements de surface, et une autre pour faire les réseaux souterrains. Les points forts

sont que ce projet développe le réseau de transports publics, il y a une électrification, c'est une amélioration pour la mobilité douce car la Ville va faire un aménagement cyclable, il y aura une amélioration pour le confort des piétons, de la végétalisation et de l'arborisation.

M. Bouthinon explique qu'il faudrait profiter du déploiement de cette nouvelle ligne de transport en commun pour aménager l'espace public qui y est associé et le sous-sol avec la requalification des différents réseaux. Il énumère le plan de la présentation, il va commencer par passer en revue le contexte et les objectifs qui ont permis le déploiement des enjeux d'aménagement, le tracé, le matériel roulant assez innovant, l'aménagement proprement dit, l'assainissement et il terminera sur l'estimation des coûts et le calendrier intentionnel des travaux. Il s'agit d'un projet porté par le Canton qui a pour but de permettre d'accompagner le développement urbain et d'offrir une nouvelle offre de transport en commun pour les nouveaux habitants situés sur les communes de Genève, Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries et Cologny. Il s'agit d'un projet à haut niveau de service. Ce sont les lignes 10 et 1 qui sont impactées, il s'agissait de la ligne 9 qui est requalifiée en ligne 10 et qui permet de relier l'aéroport international de Genève et le jardin botanique. La cadence reste identique mais la capacité est augmentée car ce sont des bus qui passent de dix-huit à vingt-quatre mètres, ce qui correspond à plus de 30% de capacité. Il y a une estimation de baisse du trafic automobile de 11 à 13% environ. Avec les aménagements qui sont liés à ce développement de ligne, il y aura une amélioration de la continuité des modes doux sur l'ensemble de cet axe.

La ligne bleue sur la présentation est le tracé actuel des lignes 1 et 9 avec le déploiement des différents PLQ. La ligne rouge est le nouvel itinéraire qui permet de reconnecter un peu mieux certains PLQ qui pour certains ont déjà été construits. Cela permet d'offrir une meilleure offre et une proximité à un bassin de population de plus de 9000 habitants et environ 1000 emplois sur cet axe. Il s'agit d'un projet piloté par le Canton. La Ville de Genève est maître d'ouvrage sur son territoire, ce qui correspond à environ 1,5 km, Cologny 750 mètres, Chêne-Bougeries 1,5 km et Chêne-Bourg 400 mètres. Les deux lignes impactées sont la ligne 10, anciennement la ligne 9, qui permet de relier l'aéroport international avec le pôle d'échange de Rive et un nouvel arrêt au niveau de la Gradelle. L'autre ligne permet de rejoindre le jardin botanique en contournant la Vieille-Ville. Les deux lignes sont conjointes sur la partie «axe Frontenex». Concernant le matériel, il est assez innovant. C'est un matériel 100% électrique avec des éléments de recharges TOSA aux arrêts. Contrairement à ce qui est écrit dans la proposition, il y a eu des modifications depuis et il n'y aura point de recharge sur la Ville de Genève.

M^{me} Perler indique qu'en page 3 de la proposition, il est précisé qu'il y aura une recharge à la gare des Eaux-Vives.

M. Bouthinon explique que le matériel a encore été optimisé avec de meilleures batteries ce qui permet d'avoir moins de recharges. Ils ont ainsi supprimé celles qui étaient prévues sur la partie Ville de Genève. Il indique que c'est un peu fastidieux de passer les 1,5 km de la Ville en revue mais il fait quelques zooms pour expliquer la situation. Sur la présentation, il montre le secteur Eaux-Vives de la place des Eaux-Vives et indique qu'il y aura une amélioration des traversées piétonnes avec des traversées régulées, des îlots plus larges, ce qui permet de réduire les longueurs de traversée. Ensuite il montre l'axe Frontenex, il y aura des aménagements de trottoirs traversant au débouché de certaines rues, notamment à la poche de la zone 30 des Eaux-Vives, il y aura systématiquement des aménagements des trottoirs traversants pour sécuriser et pour améliorer le confort des modes doux, surtout des piétons. Il y aura une amélioration des liaisons piétonnes entre la gare et le quartier des Eaux-Vives, c'est-à-dire que demain une liaison piétonne sécurisée et régulée sera créée pour permettre de relier la gare au quartier de la poche des zones 30 des Eaux-Vives. Il y aura aussi des trottoirs plus larges à certains endroits pour permettre une meilleure circulation des piétons. A côté de la gare des Eaux-Vives, il indique qu'il y aura une amélioration de la continuité cyclable puisqu'il y aura la création de 200 mètres de piste cyclable, ou en bande, ou en mixité avec les bus lorsqu'il y aura suffisamment de largeur. Il y aura une amélioration aussi des arrêts, ils seront plus larges, plus confortables, mis aux normes pour les personnes à mobilité réduite, avec des abribus plus modernes qui permettront d'apporter plus de confort pour les usagers. Il y aura également des plantations complémentaires au niveau des arbres.

Ensuite, à côté de l'arrêt Montchoisy, un revêtement phono-absorbant sera mis en place sur l'ensemble de l'axe, ce qui permettra une réduction du bruit et plus de confort pour les habitants et usagers. Il y aura aussi l'intégration, l'amélioration et la création de nouveaux espaces verts et de nouvelles plantations lorsque les largeurs le permettent sur cet axe. Il existe sur cet axe un cèdre majestueux et il est prévu d'améliorer sa situation en lui offrant une meilleure situation sanitaire pour son développement racinaire et avec un peu plus d'espace vert autour. Il passe ensuite à ce qui se voit moins, c'est-à-dire tout ce qui est assainissement. Sur l'avenue Frank-Thomas, il y aura une intervention des réseaux d'assainissement par du chemisage également sur la route de Frontenex, excepté rue du Jeu-de-l'Arc où il faudra ouvrir pour réhabiliter les collecteurs puisqu'ils sont partiellement obstrués, certains sont mêmes inexploitable. Ils vont travailler en tranchée ouverte uniquement sur cette partie sinon ça reste assez indolore pour le reste des travaux.

Il passe désormais aux coûts. La première délibération concerne les aménagements: travaux d'aménagement 11 700 000 francs, les honoraires d'étude 1 470 000 francs, coût total de construction hors taxe 13 170 000 francs, les frais financiers et la TVA 1 904 200 francs qui amènent à un coût TTC de

15 074 200 francs, les subventions et crédit d'étude donc subvention FIE, subvention cantonale et subvention fédérale car cela fait partie du projet d'agglo 2, ce qui amène à un total de subvention de 7 218 000 francs après déduction du crédit d'étude, un coût total de ce crédit TTC de 7 856 200 francs. Et ensuite pour la deuxième délibération qui est la réhabilitation des collecteurs d'assainissement: travaux de génie civil 4 619 400 francs, les honoraires 700 000 francs, coût total de 5 319 400 francs, les frais financiers sont élevés à 769 100 francs, coût total TTC 6 088 500 francs, les différentes recettes et crédit d'étude 2 844 600 francs, ce qui amène à un coût total du crédit TTC de 3 243 900 francs. Enfin concernant le planning intentionnel des travaux, ils espèrent un vote de crédit autour de l'année 2024, ce qui permettrait de démarrer les travaux au printemps/été 2024. Il y a environ deux ans de travaux pour la partie Ville de Genève mais il est prévu une mise en service un peu plus tard parce qu'il y a aussi les travaux sur les autres communes, donc une mise en service estimée à fin 2027.

M. Betty précise qu'aujourd'hui, ils ont reçu une confirmation du Canton que l'autorisation de construire était en force. Il n'y a ainsi pas de recours.

Questions des commissaires

Un commissaire a une question concernant les autorisations. Il demande s'il y a encore des risques que l'agenda présenté soit modifié.

M. Bouthinon répond qu'il y a des recours qui ont déjà été traités.

Le commissaire demande si toutes les communes ont déjà validé le projet et si la Ville de Genève est la dernière à se prononcer.

M. Bouthinon ne peut pas répondre au niveau du crédit.

M. Betty répond qu'il ne saurait pas dire au niveau des conseils municipaux, mais au niveau des conseils administratifs c'est validé.

Le commissaire demande si chaque commune aura son agenda ou si chacune dépend des autres pour avancer. Il se demande si une fois que la Ville de Genève a le feu vert, les travaux démarrent ou s'il faut attendre que les autres communes valident leur tronçon.

M. Betty indique que les autres communes ont délégué la maîtrise d'ouvrage au Canton. C'est donc le Canton qui va porter les travaux pour le compte des communes, ce n'est pas la Ville de Genève. La Ville de Genève garde la réalisation, la maîtrise des travaux et démarre les travaux dès que le crédit est en force.

Le commissaire demande ce que signifie le fait que le trafic automobile soit réduit de 11 à 13%.

M. Betty répond que cela signifie qu'il y aura une amélioration de la capacité de transport qui permettra une réduction du trafic.

Le commissaire avait compris que le trafic passait de 11 à 13%.

M. Betty répond par la négative. C'est le pourcentage estimé de la réduction.

M. Bouthinon indique qu'ils espèrent du report modal sur ces lignes de transport et aussi sur les modes doux car il y aura une amélioration des continuités cycles.

Un commissaire demande s'ils ont fait un sondage qui sonde essentiellement les personnes en voiture qui emploient ce trajet.

M. Betty répond que le Canton a fait une analyse des flux de déplacements qui démontre qu'il y a beaucoup de personnes qui vont venir habiter dans ces nouveaux quartiers en développement, en Ville, dans le secteur des organisations internationales et autres.

Le commissaire indique que ce sont essentiellement des frontaliers qui sont présents aux heures de pointe. Il indique que des millions sont dépensés depuis quelques années pour freiner le flux automobile, alors qu'en fait il s'agit des frontaliers qui opèrent en majorité en Ville de Genève. Et il ne parle pas des pistes cyclables qui sont aménagées et qui ne rapportent pas un seul franc mais qui coûtent des millions. Selon lui, il serait temps de prendre des dispositions à ce niveau-là avant de faire payer des sommes astronomiques dans des aménagements qui sont selon le flyer sympathiques et jolis mais qui ne vont rien changer. Cela va créer des bouchons et augmenter la pollution. Il se demande si d'autres alternatives sont envisagées pour freiner les frontaliers plutôt que d'entraver la Ville de Genève, de punir les habitants et de les restreindre dans leurs mouvements. Sur le tracé de la Ville de Genève, il est facile de comprendre que ce sont de nouveau les personnes qui vont supporter ces travaux, ça veut dire les nuisances, etc., et il ne parle même pas des impôts, l'argent pioché dans la caisse publique pour faire tout ça. Pour parler des tuyaux, ils sont endommagés, passablement bouchés, là il est d'accord mais tout l'aménagement qui va suivre derrière il trouve que c'est exagéré. Il se demande quand ils vont arrêter cela.

M^{me} Perler répond qu'il s'agit d'un projet du Canton concernant les transports publics. Un bout de ce projet se trouve sur la Ville de Genève et ils ont choisi les communes de la Ville de Genève, Coligny, Chêne-Bourg et Chêne-Bougeries. Ils ont travaillé en comité de pilotage pour que cette ligne puisse se faire.

Le commissaire attend avec impatience 2025 pour s'en aller et voir peut-être la politique changer.

Un commissaire demande s'ils comptent remettre des estimations chiffrées avec des cotes en CFC qui puissent permettre de se rendre compte de ce qu'il y a dans ces blocs.

M. Betty répond qu'il y a les blocs sur sa présentation mais dans la proposition ils sont déjà plus détaillés.

Le commissaire explique qu'ils ne sont pas présentés en CFC.

M. Betty répond qu'ils ne travaillent pas comme dans le bâtiment sur l'espace public, c'est pour cela qu'il n'y a pas la présentation en CFC mais ils ont des estimations détaillées qui explicitent la démolition, c'est de la démolition de chaussée, il y a des mètres carrés, il y a des épaisseurs, il y a des mètres carrés de chaussées. C'est pareil pour l'éclairage public, ce sont des linéaires de tranchées de réseaux, des linéaires de câbles, des nombres de mâts. S'il faut fournir ce détail-là il n'y a aucun souci.

Le commissaire indique qu'il y a des codes par CFC dans ce qui est présenté, c'est typiquement l'information du nombre de mètres linéaires. Par exemple, c'est tant de mètre linéaire de chaussée à tant de mètre linéaire qui inclut si oui ou non il y a des travaux dessous, des travaux dessus, cela permet d'avoir un ratio qui accompagne l'information.

M. Bouthinon indique qu'il est possible de donner un détail des coûts, cela veut dire tant de mètres carrés à tant de francs.

M^{me} Perler dit que c'est possible de le faire si cela ne prend pas trois jours de travail. M. Betty indique qu'ils se sont basés sur un devis général.

Un commissaire indique que cela semble être un beau projet donc les piétons, cyclistes et utilisateurs de bus vont être contents mais il se demande ce qu'il en est des automobilistes et s'il y aura des limitations de vitesse ou des interdictions de circuler.

M. Bouthinon répond par la négative. Il sera possible de circuler dans les deux sens, il y aura des voies bus mais il y aura aussi des voies pour les trafics individuels motorisés, un dans chaque sens.

Le commissaire demande s'ils vont installer des bus TOSA. M^{me} Perler répond que c'est l'État donc le Canton qui va installer les transports publics.

Il demande ce qu'ils vont faire des anciens bus car selon lui ils sont encore fonctionnels et pourraient servir encore durant de longues années.

M^{me} Perler répond qu'elle ne va pas les garder en Ville, ni les jeter, c'est le transport public qui gère. En général, ils ont des délais d'amortissements pour leur matériel roulant et ils doivent renouveler leur flotte régulièrement. Il y a certainement un délégué au conseil d'administration des TPG qui peut expliquer comment cela fonctionne et quelle est la politique du transport public avec son matériel roulant. Ce sont eux qui ont choisi, avec le Canton, de prendre ces types de bus plutôt que d'installer un tram ou un BHNS. La Ville n'intervient pas

dans les choix du Canton, elle intervient sur sa partie aménagement en disant par exemple qu'elle n'accepte pas qu'il y ait une recharge prévue dans tel endroit ou bien qu'elle n'accepte pas d'enlever les arbres et qu'il faut donc mettre l'arrêt ailleurs. La Ville est plutôt à suivre les chantiers du Canton et de la Confédération, à courir derrière pour faire des aménagements de qualité.

Le commissaire constate, concernant le plan financier d'investissement (PFI) à la page 13 de la présentation, qu'il y aura une nouvelle répartition des coûts entre la Ville et le Canton, donc au détriment de la Ville s'il comprend bien car il faut payer plus, il se demande ainsi de quoi il s'agit.

M^{me} Perler répond qu'ils parlent d'écart entre ce qui a été prévu en qualité de projet actif, et puis la délibération qui est proposée, c'est-à-dire que la différence est due à une hausse des prix des matériaux et un ajustement de la répartition des coûts. Elle croit que c'est la subvention cantonale qui a bougé et peut-être le Fonds intercommunal d'équipement mais elle ne sait plus.

M. Betty indique que ce sont les deux, la subvention FIE et la subvention cantonale qui ont varié à la hausse.

Une commissaire aimerait savoir si un P+R va être installé sur la partie française et s'il est possible d'imaginer qu'il y ait moins de transport de transit vers la Ville.

M^{me} Perler répond que la question des P+R n'a pas été abordée. Il y a eu un changement de magistrat qui a organisé des états généraux de la mobilité et qui a entendu dans le cadre de cette première journée de la part de certains participants la nécessité de revenir sur des financements de P+R en France voisine comme cela avait été il y a plusieurs années où il y a eu un référendum sur un projet de loi de financement de P+R. La population a dit non mais maintenant c'est une question qui revient à juste titre en matière de mobilité c'est-à-dire qu'offrir des infrastructures c'est très bien mais il faut que ces infrastructures se prolongent, elle pense au Léman Express qui ne doit pas s'arrêter. Le Grand Genève doit aussi renforcer ses limites et les P+R car les habitants du Grand Genève doivent pouvoir laisser leur vélo ou leur véhicule à la gare et emprunter le Léman Express. Elle indique que cela fait cruellement défaut en ce moment car il y a des personnes qui n'ont pas d'autre choix que de venir avec leur véhicule en Ville, les P+R actuels étant sursaturés.

La commissaire demande quelle est la plus-value pour la Ville de garder la main sur la partie genevoise de ce projet plutôt que de déléguer au Canton comme les autres communes.

M^{me} Perler répond que l'aménagement est meilleur. La politique du Canton est de faire des aménagements très simples. Ce que M^{me} Perler essaie de faire est

d'améliorer les mobilités douces dans le cadre d'un projet et la végétation, ce que le Canton n'aurait pas fait.

Une commissaire demande s'il y a quelque chose qui est prévu pour les habitants descendant du Lignon qui vont perdre une partie de la ligne puisque la ligne 9 va devenir la ligne 10 et qu'il y aura des aménagements du côté de Frontenex et de Belle-Terre.

M^{me} Perler répond que dans le déploiement des transports publics, il y a un autre comité de pilotage avec les villes de Meyrin et Vernier qui s'appelle bus à haut niveau de service Genève Vernier Zimeysa et là il y aura une amélioration. Ce sera un gros bus, ce ne sera pas un bus TOSA.

M. Betty précise que ce seront également des bus électriques.

Une commissaire demande s'ils vont faire des pistes cyclables sur la rue Viollier et la rue des Vollandes.

M. Betty répond par la négative. Ils vont améliorer les traversées de l'avenue de Frontenex depuis la rue Viollier et depuis le secteur en développement autour de la gare des Eaux-Vives et de la Nouvelle Comédie, mais ils ne vont pas réaménager dans le cadre de ce projet la rue Viollier.

La commissaire demande sur quelle partie de la route de Frontenex les trottoirs seront élargis.

M. Bouthinon répond qu'ils seront élargis un peu partout. Ils vont recalibrer pour avoir une bonne répartition des mobilités. Les aménagements ne se font pas que pour les bus mais aussi pour les piétons pour avoir un peu plus de confort et sécuriser les trottoirs traversants pour donner la priorité aux piétons sur les voitures.

La commissaire demande si cela signifie que pendant les travaux il y aura une circulation alternée. M. Betty répond qu'ils vont travailler sur cela.

La commissaire indique qu'aujourd'hui il y a les travaux à la rue du 31-Décembre et elle se demande si cet axe-là sera de nouveau concerné.

M. Bouthinon répond par l'affirmative pour ce qui concerne le débouché sur la route de Frontenex par l'aménagement d'un trottoir traversant. Typiquement lorsqu'il y a du double sens, par exemple, sur une rue perpendiculaire et qu'un trottoir traversant est aménagé, ils travaillent en demi-chaussée.

Le président indique qu'il n'y a pas d'autres questions et remercie M^{me} Perler, M. Betty et M. Bouthinon pour leurs interventions.

Le président demande s'il y a des demandes d'audition concernant la proposition.

Un commissaire veut mettre au vote l'audition de la personne chargée de la mobilité dans le canton qui est M. Maudet. Il aimerait entendre le Canton. Le président met au vote l'audition de M. Maudet.

L'audition de M. Maudet est refusée à la majorité de la commission.

Un commissaire aimerait auditionner une personne des TPG pour mieux comprendre le fonctionnement des remplacements des bus et ce qui est fait avec les bus qui sont remplacés.

L'audition d'une personne des TPG est acceptée à la majorité de la commission.

Séance du 8 novembre 2023

Audition de M. Emmanuel Fankhauser, responsable du pôle développement aux Transports publics genevois (TPG), M. Alexandre Genton, ingénieur transports aux TPG, accompagnés de M. Gérard Widmer, directeur à l'Office cantonal des transports (direction régionale Arve-Lac)

M. Fankhauser précise que bien que la commission ait sollicité l'audition des TPG sur ce sujet qui occupe également les prérogatives cantonales, ils sont accompagnés par un représentant de l'OCT.

M. Widmer débute par introduire les raisons de ces changements de lignes de bus. Il explique que cet axe s'inscrit dans un périmètre qui est en fort développement ces dernières années. A l'avenir, d'importants développements sont prévus avec un nombre supplémentaire d'habitants (PLQ) et surtout le développement des quartiers des communes au nord d'Ambilly. Cela a été le déclencheur d'une réflexion à plus large échelle qu'uniquement sur celui de l'axe utilisé par l'axe Frontenex. Ce sont des mesures du projet d'agglomération cofinancées par la Confédération pour accompagner le développement dans ces parties du territoire genevois et transfrontalier. C'est à cette échelle-là qu'il faut concevoir l'axe Frontenex. Le schéma de circulation en lien avec les communes au nord d'Ambilly, la gare de Chêne-Bourg et celle des Eaux-Vives s'inscrit en complète cohérence avec ce projet. La Confédération a fixé la contrainte de terminer le chantier fin 2027; cette contrainte a été fixée à l'ensemble des agglomérations en Suisse pour les mesures du programme Agglomération 1 et 2. Cet axe bénéficie de financements dans les deux premières phases du programme. Ce projet traverse beaucoup de communes et a la particularité d'être presque quasiment sur le domaine routier communal. Il précise que des projets de cette ampleur ont été faits ces dernières années sur le domaine cantonal. Pour l'axe Frontenex, il y a des cofinancements de la part de la Confédération, du Canton, des communes de Coligny, Chêne-Bougeries et Chêne-Bourg, et un cofinancement est espéré de la part de la

Ville. Il s'agit d'une contrainte assez forte car tout est prévu de manière coordonnée entre les différents cofinanceurs. Il indique que l'objectif global est d'améliorer véritablement l'offre des transports collectifs pour donner la possibilité aux habitants du secteur d'abandonner leurs véhicules en offrant une alternative forte. Pour la vitesse commerciale, il est question d'avoir des bus les plus modernes qui soient et une stabilité de l'exploitation au niveau du temps des parcours.

Un autre objectif est d'améliorer au maximum les aménagements liés à la mobilité douce, notamment travailler sur la perméabilité des aménagements cyclables et piétonniers. Avec le développement du Léman Express et de la Voie verte, ces aménagements faisaient office de coupure dans ces communes. Il s'agit aussi d'avoir un projet assez élégant du point de vue paysager avec un souci apporté à l'arborisation avec des essences qui supporteront le changement climatique. Au moment de la conception du projet, il était prévu un trolleybus qui aurait nécessité la mise en place de poteaux et lignes de contact sur l'entier du linéaire. Mais, à ce moment-là, on a assisté au tout début du système des bus TOSA qui se rechargent aux arrêts et la réflexion s'est faite que lorsque le projet se réalisera, cette technologie sera suffisamment développée et a été choisie dès le départ pour faciliter la mise en place de l'axe et éviter les recours en limitant les emprises sur les terrains privés. La page 4 de la présentation illustre l'état actuel du réseau avec le parcours des lignes 1 et 9 dont une grande partie leur est commune depuis les Eaux-Vives jusqu'à la Seymaz. La page 5 illustre les différentes évolutions prévues dans le périmètre de cet axe, notamment en termes de population et d'emplois (augmentation de 9000 habitants et 1000 emplois). Il précise qu'un des grands besoins est d'orienter les passagers/clients vers la ligne du Léman Express à la gare des Eaux-vives qui constituera un point de connexion important et c'est pour cette raison que le schéma de circulation des bus a été modifié dès l'ouverture de la gare en faisant passer les bus par la rue Frank-Thomas au lieu de laisser leur circulation à la route de Frontenex. Il s'agira d'un site dédié aux transports collectifs pour avoir une bonne vitesse commerciale.

La page 7 illustre les véhicules qui sont prévus pour ces deux lignes (7'30'' aux heures de pointe) qui offriront une augmentation de capacité de 20%. L'offre en termes de fréquence ne va pas évoluer puisqu'il y aura une augmentation de capacité. La page suivante décrit les avantages de ces bus électriques avec un système de recharge aux arrêts. Une des deux lignes va conserver ses bus articulés à la même capacité actuelle. Des bus d'une longueur de 24 mètres permettront d'exploitation de la deuxième ligne. La page 9 illustre le tracé de la ligne 1 qui reste inchangée (Jardin Botanique – Hôpital Trois-Chêne) pour permettre la liaison entre les sites hospitaliers pour répondre à la demande de la législature précédente et des HUG. Concernant la recharge, elle est nécessaire aux terminus et il est prévu des potences électriques intermédiaires pour faire face à d'éventuelles perturbations lors de manifestations, notamment aux Eaux-Vives. La page 10

illustre le tracé de la ligne 10. Le choix a été fait de revoir le système de traction dans l'axe de l'avenue Louis-Casaï menant à l'aéroport afin de pouvoir étendre la ligne depuis Rive en direction de Belle-Terre, donc l'axe Frontenex. Les potences électriques sont aussi illustrées.

La page 11 donne des informations sur les phases des chantiers d'une durée de 2,5 ans. L'autorisation de construire a été délivrée et est en force.

M. Widmer précise qu'elle avait fait l'objet d'un recours. Il était prévu que l'endroit qui a fait l'objet du recours serait fait en dernier et puisque le recours a été gagné, cet endroit sera réalisé en premier.

M. Widmer précise que les bus continueront à circuler durant les chantiers.

Fin de la présentation; le président propose de passer aux questions.

Un commissaire demande quelle est la participation financière des communes touchées par ces travaux.

M. Widmer indique que ces informations sont mentionnées dans la proposition. Il complète en précisant le financement de 15 millions de la Confédération. Le Canton prend à sa charge tout ce qui concerne l'équipement des feux de circulation, les communes prennent en charge l'aménagement routier sur le territoire avec une participation de la Confédération et celle du Fonds intercommunal d'équipement. Le Canton finance ensuite la moitié de ce qui reste à la charge des communes. Il ajoute que, jusqu'à ce jour, la loi sur le réseau des transports collectifs ne permettait pas ce financement, l'Etat n'avait pas le droit de financer sur du domaine communal. Une modification de cette loi a été demandée par l'OCT afin d'aider les communes et la modification a été acceptée.

Le commissaire évoque la longueur des futurs bus de 24 mètres et demande si aux points de passage stratégiques, leur circulation qui ne sera pas aisée (même entre bus car plusieurs sur la même ligne) et n'occasionnera pas des embouteillages. Il indique qu'à l'heure actuelle, c'est déjà le cas à ces points stratégiques.

M. Widmer répond que, par rapport à la situation actuelle, les différents axes routiers empruntés par cet axe Frontenex vont être réaménagés. Aux endroits délicats actuels, des gabarits suffisants pour le passage des bus sont prévus, notamment les girations, les giratoires, les îlots en dimensionnant l'ensemble tout en tenant compte de la longueur des bus. De ce fait, des problèmes d'embouteillage ne devraient pas survenir. De plus, à certains endroits, des feux vont être rajoutés pour prioriser la circulation des bus. Notamment, sur le secteur du chemin du Domaine-Patry, le bus actuellement continue sur le chemin de Grange-Canal, passe sur la route de Vandœuvres, prend la Gradelle pour contourner l'école de commerce Raymond-Uldry. Un réaménagement du chemin du Domaine-Patry, qui n'est aujourd'hui que partiellement ouvert à la circulation, est prévu et devien-

dra un axe complètement dédié aux transports collectifs et à la mobilité douce. Les bus gagneront énormément de temps car ils auront la quasi-exclusivité de ce tronçon. Cet aménagement simplifiera la giration des bus.

M. Genton ajoute, s'agissant de la giration, qu'il existe très peu d'écart entre un bus articulé ou biarticulé et cet aspect a été vérifié dans le cadre de ce projet au moyen d'un logiciel.

Le commissaire indique que lorsqu'on quitte la route de Frontenex pour se diriger vers le chemin Frank-Thomas, il existe une voie ferrée et la zone est en chantier.

M. Widmer précise s'agissant de la rue Berthe-Vadier que la voie ferrée se situe plusieurs mètres en dessous. Cette partie-là est restée plus ou moins dans une configuration temporaire, le temps que la partie de l'aménagement de la Ville puisse se réaliser. Un réaménagement du carrefour est en cours, et la rue Berthe-Vadier va également être refaite dans le contexte de l'axe Frontenex en coordination avec le projet de développement des logements de la Ville sur la partie de la gare des Eaux-Vives, projet aussi coordonné avec les SIS qui ont une de leurs casernes à cet endroit. Ils ne vont plus circuler, à la fin du chantier, sur la situation actuelle de la rue Berthe-Vadier.

Le commissaire demande si la fermeture est prévue après la fin du chantier pour y faire circuler uniquement les bus.

M. Widmer précise que le schéma de circulation qui est prévu pour la gare des Eaux-Vives est compatible avec celui de l'axe Frontenex qui est déjà en place. Actuellement, les bus peuvent circuler dans les deux sens et les autres usagers de la route peuvent venir de la route de Frontenex, aller vers l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives et la rue Frank-Thomas mais ne peuvent pas, en revanche, faire l'inverse.

Le commissaire évoque les problèmes futurs de circulation sur cet axe.

M. Widmer précise que le schéma de circulation est en place et qu'il n'y voit pas de problèmes particuliers. Ce projet a fait l'objet d'enquêtes publiques et d'autorisations de construire. Le schéma de circulation de la gare des Eaux-Vives a été lié au projet de construction de cette même gare et a fait l'objet d'une publication dans la *FAO*. Pour le contester, il y a eu du temps pour le faire, dès le stade du PLQ. Le processus a été respecté. Des alternatives ont été prévues pour tous les usagers.

Le commissaire indique que pour les voitures et les scooters, ce n'est pas idéal.

Une commissaire, habitante des Pâquis, évoque la ligne 1, à l'autre bout du parcours, qui n'est pas directement concernée par l'aménagement mais sera impactée. Elle s'interroge sur la réalité des Pâquis avec des bus de 24 mètres.

M. Genton répond que cette ligne ne sera pas concernée. Les bus de 18 mètres seront maintenus.

La commissaire souhaite revenir sur le schéma de la ligne 1. Celle-ci subit de fréquents et extrêmes retards en tout début de ligne sur un petit tronçon (rue de Lausanne et les quais) et il s'agit d'un problème connu. Elle s'interroge sur les retards qui seront pris à cet endroit de la ligne et si une perturbation majeure est attendue. Si c'est le cas, une augmentation des fréquences et l'ajout de bus sont-ils envisagés sur l'ensemble de la ligne?

M. Genton admet que la ligne 1 n'est pas régulière. La ceinture n'est pas évidente car il y a de nombreux franchissements de carrefours qui la ralentissent. Sur l'axe Frontenex, il est clair qu'il faudra s'attendre à des perturbations, vu qu'il aura des situations chantier et n'a pas de solution miracle. Avec les aménagements prévus au chemin du Domaine-Patry, il est question de gagner plusieurs minutes aux heures de pointe, ce gain de temps aidera tout l'axe. Du côté des Pâquis, il sait qu'il existe des problématiques, connues des TPG. La situation ne va pas forcément évoluer et des analyses sont en cours pour voir comment la régulation, notamment sur les quais et au niveau du Jardin botanique, peut être améliorée en comptant aussi sur les futurs aménagements dans le secteur de la gare Cornavin et de l'avenue du Mail. M. Genton espère que lesdits aménagements favoriseront la régularité de la ligne 1.

M. Fankhauser remercie la commissaire de souligner ce point mais indique qu'un chantier améliore rarement la circulation.

La commissaire souligne que le chantier va péjorer la situation et demande si une augmentation des cadences pour tenter de limiter les nuisances pour la population est envisagée.

M. Fankhauser répond par la négative mais des mesures seront prises pour maintenir la cadence de 7'30". Aussi, un accompagnement d'informations concernant les chantiers sera fait et la situation sera suivie. Le chantier sera mené en évitant le plus possible les perturbations.

M. Widmer ajoute que ce qui pourrait être imaginé en cas de perturbations est d'interrompre la ligne sur une partie de son tronçon et de ne faire passer qu'un seul bus sur le reste du tronçon pour renforcer la partie qui n'est pas en chantier. Ces options seront nécessaires sur certaines phases du chantier et évaluées en permanence. De plus, on dépend de chantiers qui peuvent se dérouler sur le domaine privé. L'objectif est de réaliser de petits tronçons de chantier pour pouvoir les gérer en faveur de la fluidité des bus.

La commissaire revient sur l'axe Frontenex car elle a entendu lors d'une audition que le Canton ne faisait que très peu d'efforts concernant les aménagements végétaux. Elle souhaiterait les entendre à ce sujet.

M. Fankhauser répond que les TPG n'ont pas cette mission et leur fonction est de faire rouler des véhicules et dès lors n'entreprennent aucune construction.

Dans le projet de l'axe Frontenex, M. Widmer ajoute qu'une grande attention a été portée sur la qualité paysagère en évitant les lignes aériennes qui est une plus-value. La page 1 de la présentation illustre un concept de berme centrale végétalisée le long de l'axe (pas adapté en Ville de Genève), qui permet de sécuriser les traversées piétonnes, diminuer l'emprise visuelle du gabarit routier et aussi récolter les eaux de pluie. Ces bermes permettent aussi de planter les mâts d'éclairage afin de libérer les trottoirs. En complément, les paysagistes ont la volonté de recréer des haies/alignements de chênes (ou autres essences) qui sont une des caractéristiques de cette partie du canton. Et, à certains endroits, il est prévu des «chambres vertes» pour ne pas avoir uniquement une linéarité d'aménagements. Sur la partie de la Ville, il avait été d'abord question d'abattre le grand cèdre sur le haut de la route de Frontenex mais l'option a été finalement de tout entreprendre pour le conserver. Des aménagements complémentaires ont dû être prévus. Un soin particulier est également donné aux revêtements. Différents revêtements seront prévus. Aux arrêts pour indiquer l'arrivée dans cette zone d'arrêt et sur le gabarit routier le revêtement sera différent.

La berme centrale permet une grande qualité de plantations pour de petites espèces de végétalisation incluant la plantation d'arbres. Une première en termes de conception, il a été prévu des fosses continues d'arbres plutôt que des fosses individuelles. Un travail important a été accompli pour cet accompagnement paysager et M. Widmer estime que ce grief concernerait éventuellement d'autres projets.

Une commissaire a pris note de la durée des travaux dans sa globalité pour 2,5 ans. Elle demande à quels endroits les travaux vont débiter si c'est du côté Ville ou du côté de Thônex.

M. Widmer confirme que les travaux vont débiter en premier au chemin du Domaine-Patry, puis chemin de Grange-Canal. L'ordre sur les différentes autres phases de chantier dépend du moment où la Ville pourra effectuer sa soumission pour obtenir une entreprise. Il confirme que l'ordre n'est pas encore défini. Les travaux de la Ville sont indépendants des autres travaux. Il propose de communiquer à la commission la vision aboutie de l'organisation des travaux.

Un commissaire demande quel est le devenir des bus existants qui seront remplacés. Est-il prévu de les jeter ou existe-t-il une possibilité de les vendre ou de les utiliser dans d'autres lieux?

M. Genton répond que les véhicules sont en fin d'amortissement. Les bus diesel sont largement amortis au-delà de leur durée de vie. Concernant les trolleybus de la ligne 10, ces derniers arriveront en fin de vie à la fin des travaux. Les bus

diesel sont rouillés, tombent souvent en panne et leur maintenance est coûteuse. Ces véhicules n'ont pas été conçus pour fonctionner au-delà de 15 ans de service. Ils enregistrent plus d'un million de kilomètres au compteur.

Une commissaire demande si les défis démographiques, économiques et stratégiques ont été considérés d'une manière ou d'une autre dès le PLQ ou sont apparus plus tard car du temps s'est écoulé entre l'élaboration du PLQ et sa validation.

M. Widmer indique que l'ensemble des PLQ a débuté en 1990 et 2000 pour certains. En observant les densifications prévues à différents endroits et avec ce grand projet de Belle-Terre, celles-ci ont fait ressurgir la problématique de conception et d'offre de transports collectifs. Le choix a été fait pour les endroits très densifiés d'améliorer l'offre avec les lignes existantes plutôt que de prévoir des développements dans des endroits non desservis. Des mesures de circulation ont été prises à différents endroits (Thônex et Puplinge) avec la modification des giratoires par l'installation de feux pour prioriser les bus. L'usage des transports collectifs diminue le flux des voitures se dirigeant au centre-ville. Sur cette partie, la mobilité douce est importante, sinon on pourrait s'attendre à d'énormes embouteillages. C'est une conception d'ensemble qui a été prise en compte et qui vient apporter un axe fort des transports collectifs.

Un commissaire estime qu'il s'agit d'un projet futuriste et évoque les bus de 24 mètres et, par conséquent, plus lourds. Il demande si des mesures supplémentaires seront prises à cet effet. Il évoque le revêtement phono-absorbant sur les routes et indique qu'un bus lorsqu'il arrive à un arrêt dans sa phase de freinage a tendance à déformer ce revêtement.

M. Widmer répond que lors de projets de réaménagements routiers, un renforcement de la structure de la chaussée est réalisé pour éviter ces phénomènes de plissement. Ces aspects ont été intégrés dans la conception de l'axe routier. Aux endroits où l'on constate de l'orniérage, c'est souvent sur des axes qui n'étaient pas conçus pour la circulation des lignes de transports collectifs. Sur l'axe Frontenex, c'est l'entier de la structure qui va être refaite.

M. Genton ajoute, concernant les bus de 18 ou 24 mètres, que les charges d'essieux sont similaires.

Le président demande si la ligne 9 disparaîtra complètement.

M. Genton répond par la négative puisqu'elle va être réorientée. Il revient sur l'ambition du Canton dans sa planification de mutualiser les infrastructures. Celle de la partie Lignon-Centre-ville va rester. Une autre ligne va basculer pour rejoindre Champel et renforcer la ligne 3 et offrir le choix aux habitants de Champel de deux lignes, une descendant à Rive et l'autre vers Bel-Air.

Un commissaire évoque le cumul des lignes (p.ex. Coutance) et que parfois les usagers doivent courir pour prendre le bus 3 qui est en queue de ligne. Il demande si un phénomène de ce type pourrait être rencontré et demande si le cumul des bus aux arrêts a été pris en compte.

M. Widmer confirme cette prise en compte dans la conception. La longueur des arrêts est prévue pour accueillir deux simultanément, voire trois en fonction du nombre de lignes.

M. Genton ajoute que le troisième bus est censé refaire un stop à l'arrêt.

M. Widmer indique que ce système est déjà en place depuis 4 ans lors de la mise en service du Léman Express et n'a pas constaté de problème particulier. Certains arrêts seront redimensionnés dans le cadre du projet.

M. Genton ajoute que le nombre de bus sera identique à celui actuel.

Le commissaire évoque la tendance au démontage des lignes aériennes de trolleybus et indique que la ligne 3 est performante à satisfaction des habitants.

M. Genton répond que les choix par axes font partie des projets et de décisions politiques. Les TPG en héritent et doivent réadapter la planification. Il faut tenir compte de la plantation d'arbres et éviter l'emprise sur le domaine privé, ce que les lignes aériennes ne permettent pas. Néanmoins, le trolleybus (avec fonctionnement sur batterie) se développe sur d'autres axes du canton.

M. Widmer précise recevoir un nombre important de doléances de la part de la population concernant les lignes aériennes non esthétiques.

Discussion et vote

Un commissaire indique avoir reçu toutes les informations souhaitées et propose de passer au vote.

Une commissaire souhaite émettre une recommandation. Comme les lignes seront perturbées par les travaux pour une durée de 2,5 ans, elle demande à ce qu'elles fassent l'objet d'un renforcement d'informations et précisions sur les retards éventuels et que cette question soit prise au sérieux car il est question de désagréments importants pour la population.

La recommandation ci-dessus mentionnée est acceptée à la majorité.

Une commissaire souhaite émettre une autre recommandation. Elle demande qu'une attention particulière soit donnée à destination des PMR car elle a constaté, dans les cas de perturbations pour cause de chantier, que ces dernières se retrouvent en rade aux arrêts. Aussi, les personnes âgées n'utilisent pas for-

cément les applications, aucune information ne leur est donnée ou à la dernière minute, ce qui les met en grande difficulté.

La recommandation ci-dessus mentionnée est acceptée à l'unanimité.

Mise au vote, la proposition PR-1575 est acceptée à l'unanimité.

PROJET DE RECOMMANDATION I

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif que les lignes de bus fassent l'objet d'un renforcement d'informations et précisions sur les retards éventuels et que cette question soit prise au sérieux car cela représente des désagréments importants pour la population.

PROJET DE RECOMMANDATION II

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif qu'une attention particulière soit donnée à destination des personnes à mobilité réduite (PMR) afin qu'elles ne se retrouvent pas en rade aux arrêts.