

*14 mars 2008*

**Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la 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.**

**Rapport de M<sup>me</sup> Linda de Coulon.**

La commission des travaux, sous la présidence de M. Jean-Charles Lathion, a étudié ladite proposition lors de ses séances des 30 janvier et 5 mars 2008.

La rapporteuse remercie M<sup>mes</sup> Ursi Frey et Lucie Marchon pour leurs notes de séance.

### **Préambule**

Cette demande de crédit s'inscrit dans le cadre du développement des transports en commun entrepris par les autorités cantonales.

Après avoir appuyé le principe de ce développement, le Conseil municipal a voté, entre 2001 et 2005, divers autres crédits relatifs aux branches de tramway de Sécheron, des Acacias et de Cornavin-Meyrin-CERN.

La proposition PR-588 vise les adaptations nécessitées par le nouveau plan directeur des transports publics pour la période 2007-2010 et situées sur le territoire de la Ville. La proposition concerne des 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 qui sont à la charge de la Ville, en application des dispositions légales en la matière (cf. cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1989: H 1 55.04).

## **Séance du 30 janvier 2008**

*Audition de représentants de la Ville et du Canton de Genève, ainsi que des Transports publics genevois (TPG):*

- *M<sup>me</sup> Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), MM. Alexandre Prina-Rosso, délégué à la mobilité au SAM, et Jean-Pierre Zoller, chef du Service du génie civil, pour la Ville;*
- *M. Fabrice Etienne de la Direction générale de la mobilité du Département du territoire, pour le Canton;*
- *M. Pascal Ganty, directeur développement ingénierie, pour les TPG*

*Présentation du plan directeur cantonal*

En préambule, le collaborateur de la Ville délégué à la mobilité au SAM rappelle que la présente demande de crédit ne vise que les travaux d'aménagement liés au tram et diverses adaptations impliquées par la transformation de bus et de trolleybus dans le cadre de l'étape 2007-2010.

Cette proposition ne concerne pas encore la ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) qui nécessitera des travaux de déviation importants qui feront l'objet de deux prochaines propositions du Conseil administratif.

Le représentant de la Direction générale de la mobilité du Département du territoire expose ensuite, dans les grandes lignes, le nouveau plan directeur cantonal lié au bassin franco-valdo-genevois. La population se développe de manière impressionnante. 800 000 personnes sont attendues dans cet espace, dont la moitié dans le canton de Genève. Il s'agit de l'une des progressions les plus importantes au niveau suisse, voire européen. L'enjeu de la mobilité est donc tout à fait exceptionnel. Pour répondre aux besoins, les fréquences devraient être doublées. Le bilan du plan de développement des années 2003 à 2006 est qualifié de positif. La réalisation de l'objectif d'un développement de 20% a dépassé toute espérance en atteignant un taux de 28%. La fréquentation des transports publics a fortement augmenté, tant au niveau des TPG que des Chemins de fers fédéraux (CFF). Les objectifs du plan 2007 à 2010 concernent le tram, dont le TCOB. La liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) est aussi évoquée. Il convient de favoriser des transports publics qui répondent à la demande. Le Conseil d'Etat tient à prendre en compte le bassin dans son ensemble. Beaucoup reste encore à faire. Les TPG doivent encore diminuer le temps des trajets entre les arrêts. Le nouveau plan directeur devrait permettre, à cet égard, une diminution de 25%. L'horaire 2008 est déjà appliqué depuis la fin de l'année précédente.

A Meyrin, des oppositions se sont organisées contre le tracé du tram et elles retardent les travaux. Un prolongement de la ligne est prévu jusqu'au CERN, voire jusqu'à Saint-Genis-Pouilly.

Prochainement, une demande d'autorisation sera déposée afin de permettre l'installation d'une nouvelle ligne de tram entre le Pays de Gex et le centre-ville.

Un plan illustrant les orientations du Conseil d'Etat est présenté aux commissaires. Il montre les déviations qui seront nécessitées par la mise en service du TCOB.

Les lignes transfrontalières sont également à prendre en compte, dont le CEVA, même si cette dernière liaison ferroviaire ne sera pas encore réalisée en 2010.

Un important couloir existe déjà entre Cornavin et Saint-Julien-en-Genevois: la ligne du bus D. Une première mesure permettant de l'optimiser a été réalisée au Bachet-de-Pesay. Elle permet de gagner deux minutes. La mairie de Saint-Julien prévoit encore d'autres mesures permettant également de raccourcir la durée du trajet.

Un groupement a été créé, auquel participent des représentants français et vaudois dans le cadre des lignes transfrontalières.

Dans ce contexte, les TPG ont obtenu la ligne Y. D'autres nouvelles lignes rejoignant la gare routière seront encore mises en place. Pour la période 2006-2010, le développement des TPG représentera 20%, les horaires CFF seront étoffés et certaines lignes renforcées.

En revanche, aucune augmentation n'est prévue pour le moment du côté des Mouettes de la Société des mouettes genevoises navigation (SMGN).

A l'issue de sa présentation circonstanciée, le représentant du Canton donne encore un certain nombre de précisions sur les chiffres du plan exposé aux participants.

Puis, en réponse aux dernières questions des commissaires, les diverses personnes auditionnées apportent encore les précisions suivantes:

- le quartier de la Jonction sera mieux irrigué, en ce sens qu'une répartition des bus s'effectuera entre les différents ponts. Selon le délégué à la mobilité, l'on pourrait s'attendre, avec l'application du nouveau plan, à une diminution de 50% du trafic actuel;
- en ce qui concerne le projet de la nouvelle plate-forme du pont de la Machine, la Confédération n'a pas encore délivré d'autorisation permettant l'installation d'un nouveau débarcadère. Cette extension impliquera un investissement très important, tant au regard des travaux qu'elle implique, que de l'achat de nouvelles Mouettes. Un contrat de prestations de la SMGN est à l'étude auprès du Conseil d'Etat, mais rien n'est encore défini;
- les travaux du TCOB devraient débiter à la fin de l'année déjà pour bénéficier de la subvention. Quelle sera la durée du chantier? Trois ans;
- qu'en est-il de la construction du pont de l'Ile? L'essentiel des coûts sera pris en charge par le Canton;

- de nouveaux aménagements sont-ils prévus à la Corratierie et à Bel-Air? La place Bel-Air sera entièrement réaménagée;
- qu'en est-il de l'acquisition de véhicules supplémentaires et de l'augmentation du personnel nécessitée par le nouveau plan? Cela a bien entendu été planifié avec l'achat de 18 nouveaux tramways et l'engagement de personnel de conduite et d'encadrement;
- un commissaire évoque les nombreuses oppositions au projet du TCOB. Quel est le retard prévisible? Les oppositions sont effectivement nombreuses, mais des conciliations sont en cours et il y a bon espoir qu'elles aboutiront. Les opposants ont souvent pour seul but de se faire entendre et d'obtenir des modifications du projet.

#### *Présentation de la proposition PR-588*

Le chef du Service du génie civil de la Ville rappelle les éléments de la proposition du Conseil administratif dans leurs grandes lignes.

La demande de crédit actuelle ne concerne pas des études, mais les divers aménagements incombant à la Ville; l'infrastructure lourde est du ressort de l'Etat de Genève alors que la charge des distributeurs, des supports signalétiques et du balisage des arrêts revient aux TPG.

Les dispositions légales prévoient le partage, entre la Ville et le Canton, des coûts liés à l'aménagement des arrêts, ainsi qu'à la construction ou à la modification des chaussées générées par le plan.

Les frais d'installation des équipements en matière d'éclairage public liés aux nouveaux arrêts ou aux arrêts déplacés sont, en revanche, entièrement à la charge de la Ville.

Le crédit demandé vise des travaux planifiés comme des travaux pas encore planifiés.

Les travaux planifiés concernent l'arrêt «Molard», situé à la rue du Rhône, ainsi que les frais induits par la création d'une voie de bus à la route des Jeunes, pour la partie comprise entre la rue François-Dussaud et le carrefour de l'Etoile. Le franchissement du canal de l'Aire, qui se trouve sous la route, implique la construction d'une dalle en béton.

Les travaux non encore planifiés visent des éléments qui devront être refaits tels que certains arrêts et voies défectueuses ou qui doivent être déplacés en raison des changements prévus.

Bien que chaque arrêt n'en soit pas pourvu, la pose régulière d'un certain nombre de nouveaux abribus est prévue.

Une commissaire demande, à cet égard, quel est le rôle de la convention signée entre la Ville et la Société générale d'affichage qui prévoyait la prise en charge, par cette dernière, de certains abribus. Le collaborateur de la Ville explique que la convention a été prolongée d'une année et qu'elle ne concerne qu'une partie des nombreux abribus existants. La Ville souhaitant réduire la publicité à hauteur de 35%, il lui appartient de prendre en charge un certain nombre d'abribus.

Existe-t-il des itinéraires cyclables sur la route des Jeunes? Oui, les vélos peuvent circuler sur la contre-route.

Qu'en est-il de la problématique de l'éclairage souvent insuffisant dans les abribus? Réponse: un montant est prévu en vue d'améliorer l'éclairage.

Par rapport à la route des Jeunes, la limitation de vitesse fixée actuellement à 80 km/h passera à 60 km/h. La largeur future des voies sera adaptée à cette situation.

Pourquoi ne pas prévoir simplement la contre-route pour le bus? Le représentant du Canton relève que, si les vélos y circulent également, les bus ne peuvent pas les doubler. Dans un premier temps, il était prévu de faire circuler les vélos sur le trottoir, mais la largeur de ce dernier a été jugée insuffisante. C'est une question de gabarit et de bordures.

Une commissaire estime l'affichage des horaires insuffisant d'une manière générale. Qui est compétent en la matière? Ce sont les TPG. Au départ, seuls quelques endroits ont été équipés de signalisation lumineuse. Cette pratique va toutefois s'étendre et l'éclairage sera amélioré.

Une commissaire souhaite connaître le nombre d'arrêts équipés d'abribus situés sur le territoire de la Ville. Le complément d'informations fourni le 8 février 2008 par le chef du Service du génie civil indique que, sur les 166 arrêts situés sur le territoire de la Ville, 118 sont équipés de 1 à 8 abribus (au total: 288) alors que seuls 48 arrêts en sont dépourvus. Par ailleurs, 11 autres abribus sont stockés dans les dépôts en attendant leur repose. Sur l'ensemble des abribus, 188 sont à la charge de la Société générale d'affichage et 111 à la charge de la Ville.

## **Séance du 5 mars 2008**

### *Discussion et vote*

En fait, les commissaires n'entament aucune nouvelle discussion sur la proposition. Déjà convaincus lors des auditions du 30 janvier, ils décident de passer sans autre au vote.

Soumise au vote, la proposition PR-588 est ainsi acceptée à l'unanimité des membres présents.

*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.