

18 mars 2019

**Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 22 février 2019, sur demande du département des constructions et de l'aménagement, en vue de l'approbation du projet de résolution d'initiative communale à la consultation sur mise à jour de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP, rsGE H 1 50) et du schéma directeur du réseau sur rail ainsi que l'ouverture de crédits d'étude et d'investissement pour quatre nouveaux projets d'infrastructures de transports publics.**

**Rapport de M<sup>me</sup> Danièle Magnin.**

Cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du Conseil municipal du 26 février 2019. La commission, sous la présidence de M<sup>me</sup> Brigitte Studer, a étudié cet objet lors de sa séance du 5 mars 2019. La rapporteuse remercie chaleureusement M. Christophe Vuilleumier, procès-verbaliste, pour la clarté et la précision de ses notes de séance.

### *PROJET DE RÉSOLUTION*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article unique.* – Approuve dans son principe la prise de position relative à la mise à jour de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP, rsGE H 1 50) et du schéma directeur du réseau sur rail, ainsi que l'ouverture de crédits d'étude et d'investissement pour quatre nouveaux projets d'infrastructures de transports publics, sous réserve que la participation cantonale pour des projets de transports publics touchant l'espace public communal s'applique aussi aux BHNS, comprend tous les aménagements d'espaces publics indispensables à l'intégration des infrastructures de transports en commun et qui ne doivent pas rester à la seule charge des communes, que soient intégrées dans le projet des dispositions techniques et financières relatives aux contraintes liées aux infrastructures souterraines, puis que la participation cantonale pour le projet Cornavin soit élargie au boulevard James-Fazy, au pont de la Coulouvrenière, au boulevard Georges-Favon. Et autorise le Conseil administratif à transmettre la prise de position au

Département des infrastructures dans le cadre de la consultation publique d'ici au 6 mars 2019.

### **Séance du 5 mars 2019**

*Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif, et de M<sup>me</sup> Charlotte Malignac, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement, et MM. Nicolas Betty et Olivier Morand, chefs du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité*

M. Pagani présente ses excuses à propos de la présentation de ce dossier à la précédente séance plénière du Conseil municipal. En effet, ce dossier est parvenu au Conseil administratif le 25 décembre avec un délai de quarante-cinq jours, et porte sur la mise à jour de la loi sur le réseau des transports publics et du schéma directeur du réseau sur rail. Les enjeux sont simples, de plus M. Dal Busco lui a donné son accord pour que la position de la Ville lui soit communiquée d'ici au 30 mars. Enfin, les grands réseaux structurants vont permettre de clarifier la mobilité.

M. Betty dit que le Canton participe à l'amélioration des espaces publics en ville de Genève depuis 1987, et ce projet de loi cantonal propose des modifications légales afin d'étendre cette option à l'ensemble du canton. Ce sont en particulier les modalités de financement qui sont appelées à changer. Les consultations par enquête publique sont maintenant terminées, et on est au stade de la consultation des communes. Les Conseils municipaux doivent prendre une résolution à la suite de ces consultations. En complément au Léman Express, le projet de loi prévoit notamment une nouvelle diamétrale sur la rive droite. C'est un crédit d'investissement global qui sera désormais utilisé et non plus des crédits annuels moyens plafonnés. Après déduction des financements fédéraux éventuels, le Canton intervient à hauteur de 50% sur le domaine public communal et sur l'espace routier.

En outre les projets de tram (Nations-Grand-Saconnex, Interface CEVA, parking Clé-de-Rive), et les projets de trolleybus et de bus (Frontenex, Genève-Vernier, Hôpital-Grands-Esserts, PAV-Grands-Esserts) sont réactualisés. Le crédit d'investissement est de 53 millions avec trois nouveaux projets financés sur le territoire de la Ville de Genève.

Le cofinancement Ville-Canton ira dorénavant de façade à façade, bien que le projet de loi soit ambigu à cet égard. Le projet de loi propose que le Canton prenne en charge à 100% les sites propres, la Ville prenant en charge le reste de l'espace. La Ville suggère plutôt un cofinancement Canton-Ville de Genève sur l'ensemble de l'espace car les lignes de bus BHNS ne sont pas forcément entièrement en site propre, vu l'impact sur le domaine public.

Les propriétaires doivent assumer les frais d'exploitation des déviations temporaires des bus et les détériorations potentielles des tuyaux. Les principes acquis pour les trams devraient être appliqués à tous les transports collectifs.

Les montants, sur l'axe de Frontenex par exemple, sont calculés sur des devis estimatifs et la Ville propose que les répartitions ne soient pas figées sur ces montants imprécis, mais sur un devis général détaillé, d'autant plus si la logique de plafonnement est conservée. La Ville propose d'élargir le périmètre d'étude en englobant le boulevard James-Fazy, le pont de la Coulouvrenière et le boulevard Georges-Favon afin d'insérer des espaces dédiés aux vélos.

### *Questions - réponses*

Un commissaire demande ce qu'il en est des investissements à faire dans Tosa.

M. Pagani répond que les TPG vont installer les bornes de recharge.

Un commissaire craint que cette technologie ne soit dépassée.

M. Pagani pense que des choix technologiques doivent être faits à certains moments.

M. Morand précise que, légalement, les TPG doivent payer le matériel roulant et la caténaire, y compris les distributeurs de billets et les indications d'horaire. Les communes, elles, doivent mettre à disposition les abris, les bancs et les poubelles.

M. Pagani ajoute qu'il est renvoyé à la résolution qui comporte les différentes remarques de la Ville de Genève.

Une commissaire dit qu'il est possible de faire ces réaménagements sans le parking Clé-de-Rive. Qu'en est-il des rues piétonnes? Qui paiera selon la nouvelle loi?

M. Betty répond que le règlement d'application de la loi mentionne l'entretien et il devrait être modifié car, pour le moment, il est trop compliqué.

Une commissaire se demande comment sera concrètement aménagé l'axe de Frontenex.

M. Betty explique qu'il y aura une voie bus et une voie transport individuel dans le sens montant, puis une voie mutualisée bus-transport individuel dans la descente avec des segments en site propre.

Une commissaire demande si d'autres communes ont vu cette présentation.

M. Pagani dit que les communes ont été confrontées au même délai. Elles n’avaient pas de financement et considèrent donc ces modifications comme un réel progrès. A son avis, les Conseils administratifs ont tous accepté sans rien dire.

M. Morand ajoute que certaines communes ont peut-être réagi sur des éléments de projet les concernant, notamment la commune de Meyrin qui est sensible au tram se rendant au CERN.

Une commissaire se demande jusqu’où va la task force dans ses réflexions, et s’il ne serait pas possible de prioriser vraiment certains modes à certains moments.

M. Pagani répond appartenir à cette task force, et rappelle l’engouement que la voie verte a généré au sein de la population. L’option a été prise avec M. Dal Busco de proposer des rues pour les vélos dans le quartier des Eaux-Vives.

La présidente rappelle que l’idée d’auditionner cette task force a été évoquée.

M. Pagani répond qu’il serait préférable d’attendre le mois de juin ou le mois de septembre car il est nécessaire de dégager des consensus.

Un commissaire demande si l’étude qui a été menée sur le pourtour de la rade et les rues dédiées aux piétons est intégrée.

M. Pagani répond que ces éléments sont intégrés dans la réflexion. Il est nécessaire de prioriser la passerelle du Mont-Blanc qui devient primordiale et de trouver des lieux où installer des plateformes sur le quai Wilson.

Un commissaire se demande si les voix des communes ne seront pas discordantes sur le sujet.

M. Morand dit que non, car la proposition du Canton de financer la moitié de l’aménagement, jusqu’aux façades, est une incitation pour les communes.

Un commissaire aimerait savoir s’il existe des solutions techniques pour éviter les dégradations générées en bas de la rue de la Servette.

M. Morand explique que la Ville préfère la bordure en diamant mais selon une technologie plus adaptée qu’à la Servette.

Un commissaire demande si le Conseil d’Etat acceptera les réserves de la Ville de Genève et quelle sera la réaction de la Ville si le Conseil d’Etat les refuse. Ne faudrait-il pas prévoir des relais dans les partis au sein du Grand Conseil puisque ces projets de loi n’ont pas encore été discutés en son sein?

M. Pagani explique que le Conseil d’Etat est plus favorable à la Ville de Genève que précédemment, et s’il n’est pas possible de convaincre le Conseil d’Etat, il demandera à être auditionné par la commission s’occupant de ce projet.

Un commissaire souhaiterait savoir si le Conseil d'Etat répondra à la Ville de Genève à propos de la résolution. Il aimerait que M. Pagani fasse parvenir cette réponse rapidement pour que les députés de chaque groupe puissent intervenir en commission (cet automne).

M. Pagani acquiesce.

Une commissaire demande ce qu'il en sera vraiment de l'augmentation du nombre d'usagers avec la mise en exploitation du Léman Express.

M. Pagani répond qu'il y a un va-et-vient quotidien de 100 000 pendulaires. Les experts prédisent que les gens vont s'engouffrer dans le Léman Express.

### *Discussion et vote*

Une commissaire socialiste remarque que son groupe était agacé que ce projet ne soit pas présenté en commission mais après avoir entendu les explications, elle mentionne que son groupe est en faveur de cet objet.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre déclare partager cet avis et il félicite les services de M. Pagani. Il ajoute qu'il reste à savoir comment le Conseil d'Etat recevra les réserves de la Ville et il pense qu'il faut que les députés soutiennent ces réserves.

Un commissaire du Parti libéral-radical dit que la précipitation est toujours une mauvaise chose. Son groupe estime que la proposition logique et qu'une participation du Canton est nécessaire dans ces dossiers d'aménagement routier. Son groupe acceptera cette résolution.

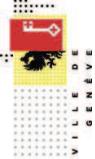
Une commissaire du groupe Ensemble à gauche déclare que la présentation a été claire et démontre la nécessité d'une participation cantonale à ces projets. Elle ajoute que son groupe soutiendra ce projet.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois partage l'opinion du commissaire de l'Union démocratique du centre.

Une commissaire des Verts partage également l'avis de la commissaire socialiste.

La présidente passe au vote de cette résolution, qui est acceptée à l'unanimité, soit par 13 oui (2 MCG, 3 PLR, 1 UDC, 1 Ve, 4 S, 2 EàG).

*Annexe: présentation du projet de loi sur le réseau de transports publics*



# **LRTP H 1 50**

**Projet de loi sur le réseau de transports publics**



**COMMISSION DE L'AMENAGEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT  
SERVICE DE L'AMENAGEMENT, DU GENIE CIVIL ET DE LA MOBILITE  
5 MARS 2019**

## INTRODUCTION

### Deux projets de loi :

- **Projet de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics H 1 50**
  - Révision de la LRTP : nouvelles dispositions relatives à la participation cantonale de «façades à façades»
  - Actualisation des projets inscrits et des modalités de financement
  
- **Projet de loi ouvrant de nouveaux crédits d'études et investissement**
  - Nœud tramway de Cornavin
  - Actualisation des projets inscrits et modalités de financement

## CONTEXTE ACTUEL

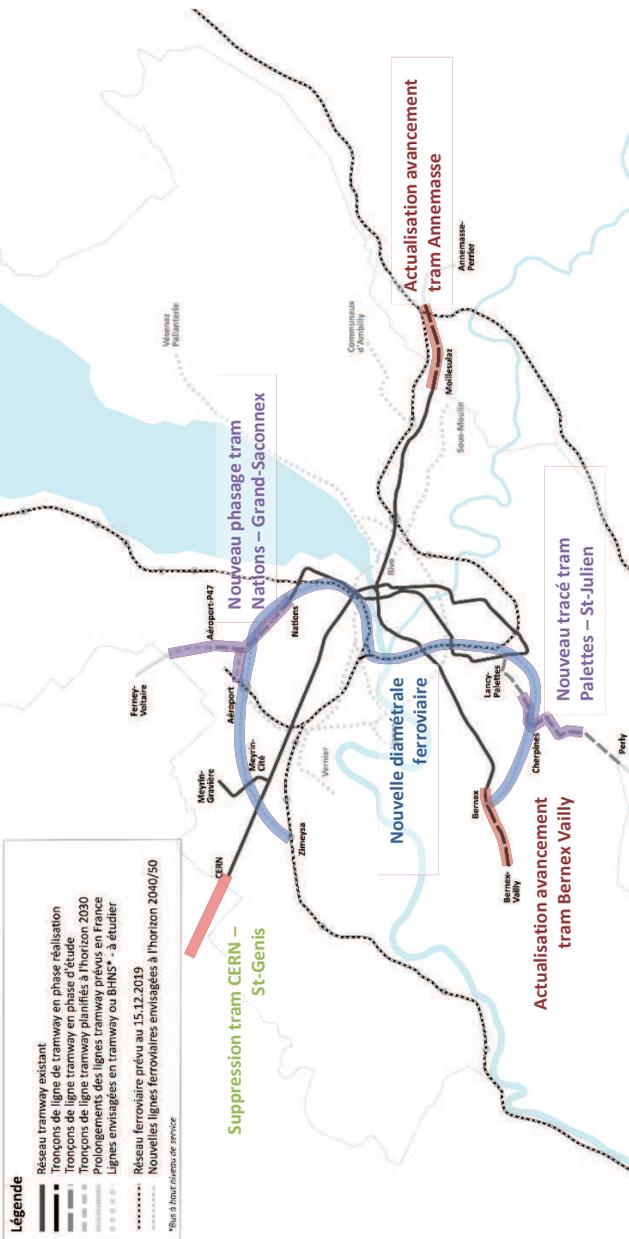
Deux consultations en cours :

- **Enquête publique sur la modification du schéma directeur du réseau sur rail (article 4, alinéa 3 de la LRTP)**
  - Du 8 janvier au 6 février 2019 (30 jours)
- **Consultation des communes sur la modification du schéma directeur du réseau sur rail (article 4, alinéa 4 de la LRTP)**
  - Du 2 janvier au 15 février 2019 (45 jours)
  - Selon art. 4 al. 4, la prise de position doit se faire sous la forme d'une résolution du Conseil Municipal
  - En complément, et suite à l'engagement de M. Dal Busco, le train de lois modifiant la LRTP et ouvrant un nouveau crédit d'investissement est également soumis à avis des communes

# MISE A JOUR DU SCHEMA DIRECTEUR DU RESEAU SUR RAIL

## Modifications apportées à la version de 2013

**Schéma directeur du réseau sur rail**  
selon art. 4 de la loi sur le réseau de transports publics (L RTP, PAGE H 1 50)



## REVISION DE LA LRTP : ACTUALISATION

Actualisation des dispositions existantes :

- Suppression de la notion de crédit annuel moyen et de plafond annuel de dépenses (précédemment 70 mio de frs maximum) au profit d'un crédit d'investissement global
- Tout financement de nouveau projet fait désormais l'objet d'un projet de loi de financement dédié

## REVISION DE LA LRTP : SUBVENTIONNEMENT CANTONAL

### Nouvelles dispositions de la loi :

Possibilité de subventionnement cantonal pour la partie communale d'un projet de transports publics (effectif pour la Ville de Genève depuis 1987)

### Objectifs

- Amélioration du traitement urbain des projets de transports publics
- Meilleure coordination et acceptabilité des projets
- Sont concernés les projets d'extension du réseau tram et les axes de transport sur pneus

### Principes généraux

- DP cantonal : 100% Canton
- DP communal : 50% Canton maximum dans le périmètre de l'espace routier (l'aménagement des espaces publics et trottoirs reste à la charge des communes), après déduction d'éventuelles subventions fédérales, intercommunales, (FIE)...
- Les modalités précises du cofinancement seront définies dans une mise à jour du cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois.

## REVISION DE LA LRTP : ACTUALISATION DES PROJETS

Actualisation des projets déjà inscrits dans la loi version 2013 (territoire VdG exclusivement)

### ➤ Actualisation des projets de tramway :

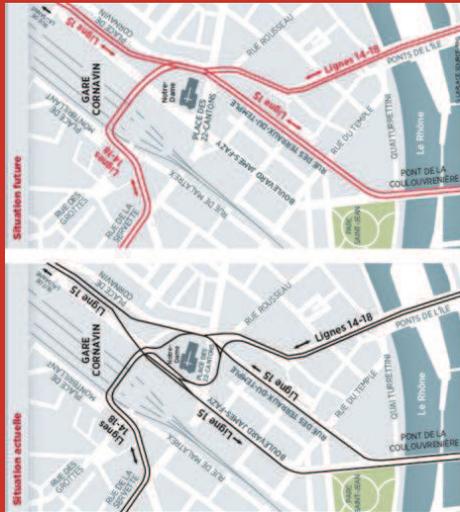
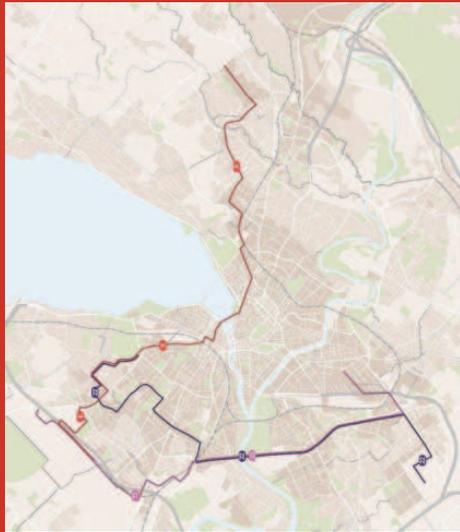
- Tram Nations – Grand-Saconnex
- Autres interfaces tram (élargissement quai Cornavin et adaptations parking Clé-de-Rive)
- Interface CEVA (Eaux-Vives)

### ➤ Actualisation des projets de trolleybus, bus et bus électriques :

- Axe Frontenex
- Rive Cornavin
- Genève – Vernier (TCSP)
- Hôpital – Grands-Esserts (BHNS)
- Praille-Acacias-Vernets – Grands-Esserts

## NOUVEAU PROJET DE LOI

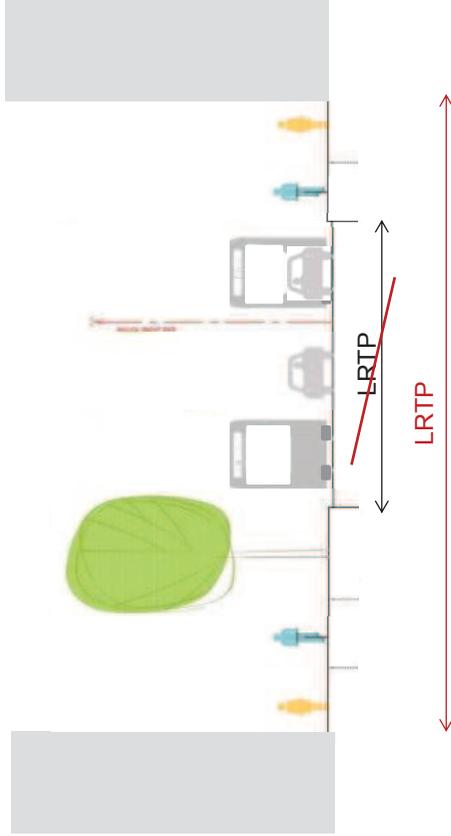
- **Crédit d'investissement de 53 mio**
- **3 nouveaux projets financés sur territoire Ville de Genève**
  - Nouvelle ligne Aéroport – Rive – Communaux d'Ambilly en bus électrique à recharge rapide (10 mio)
  - Electrification ligne 22 Nations – Plan-les-Quates (5.2 mio)
  - Réaménagement du nœud de tramway de Cornavin en lien avec la requalification de l'espace public autour de la gare (30 mio)



# Projet de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics H 1 50

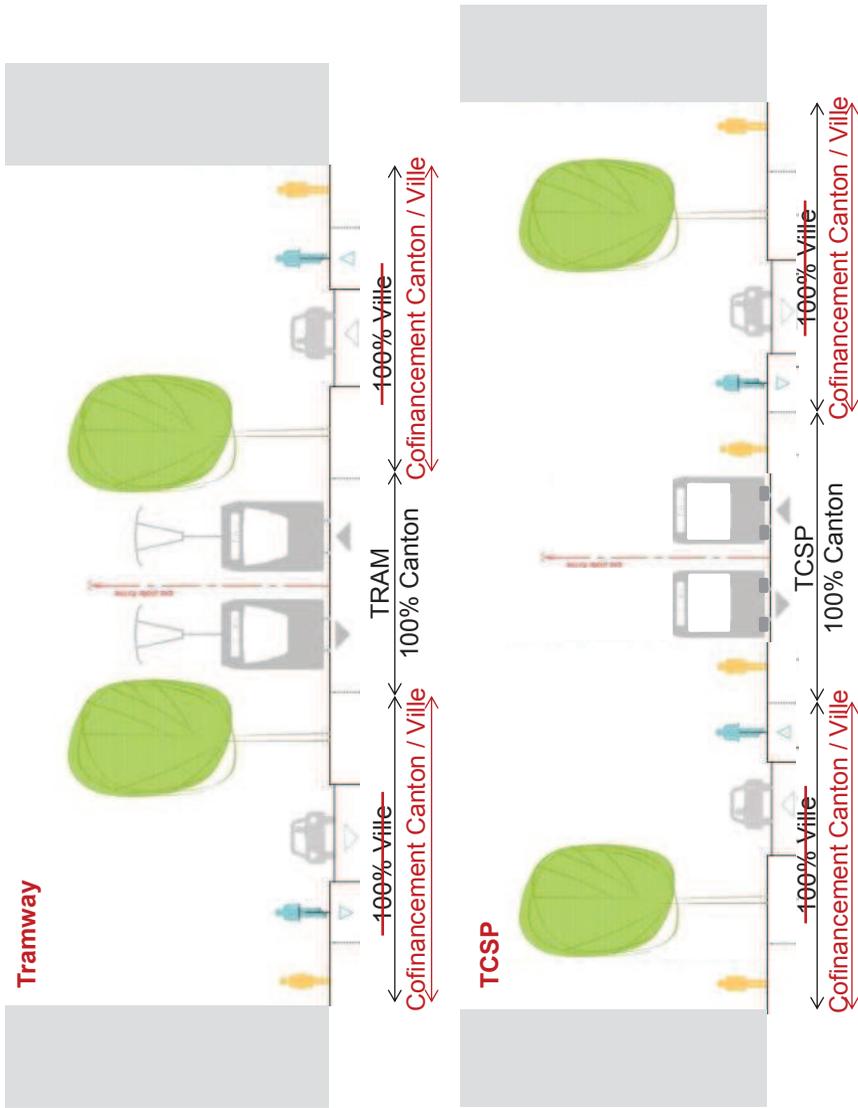
Adaptations souhaitées par la Ville

## Nouvelles dispositions relatives à la participation cantonale de «façades à façades»



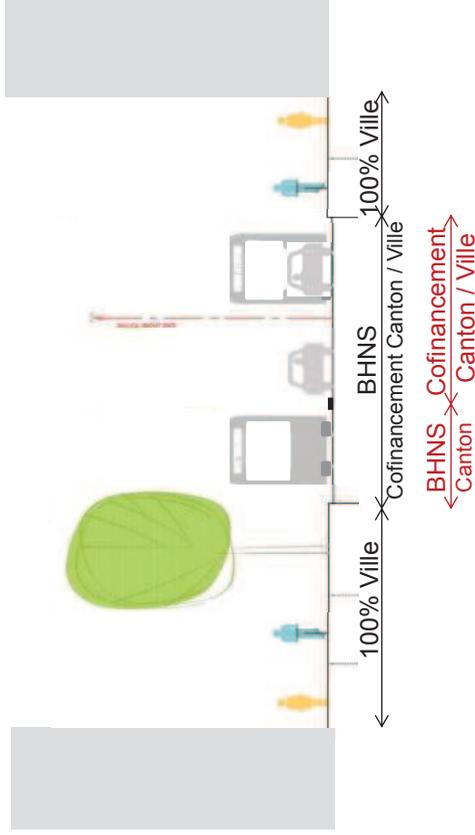
- **Élargir le périmètre de cofinancement aux façades et pas uniquement à l'espace routier**

## Nouvelles dispositions relatives à la participation cantonale de «façades à façades»



## Nouvelles dispositions relatives à la participation cantonale de «façades à façades»

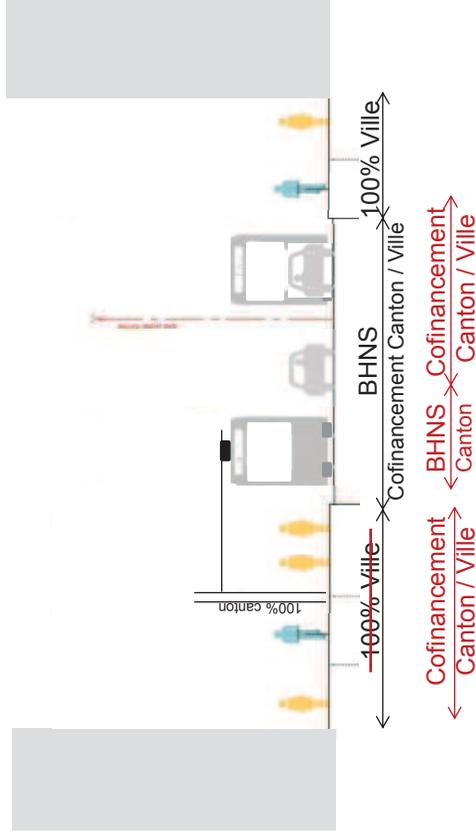
- BHNS et voies bus en site propre sans impact sur l'espace public latéral



- **Appliquer cette règle de façades à façades aux Bus à Haut Niveau de Service et aux voies bus en site propre lorsque cela induit une modification de la chaussée**

## Nouvelles dispositions relatives à la participation cantonale de «façades à façades»

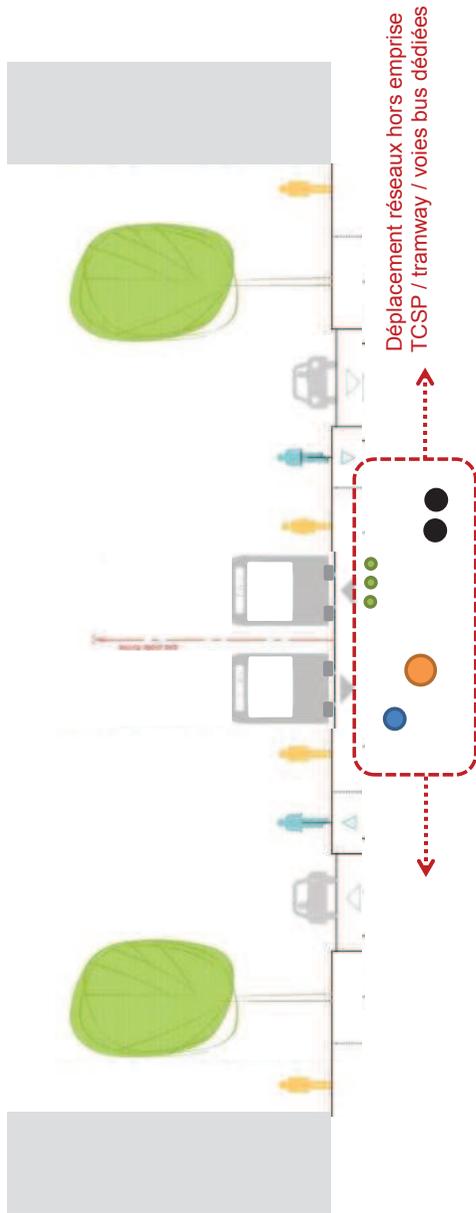
- BHNS et voies bus en site propre avec impact sur l'espace public latéral, notamment pour les zones d'arrêt



- Appliquer cette règle de façades à façades aux Bus à Haut Niveau de Service et aux voies bus en site propre pour les zones d'arrêt lorsque cela induit une modification de l'espace public.

## Nouvelles dispositions relatives à la participation cantonale de «façades à façades»

- TCSP / tramway / voies bus dédiées : participation au déplacement des réseaux ou prise en charge des frais d'exploitation pendant les travaux



## **Actualisation des projets inscrits dans la LRTP et modalités de financement**

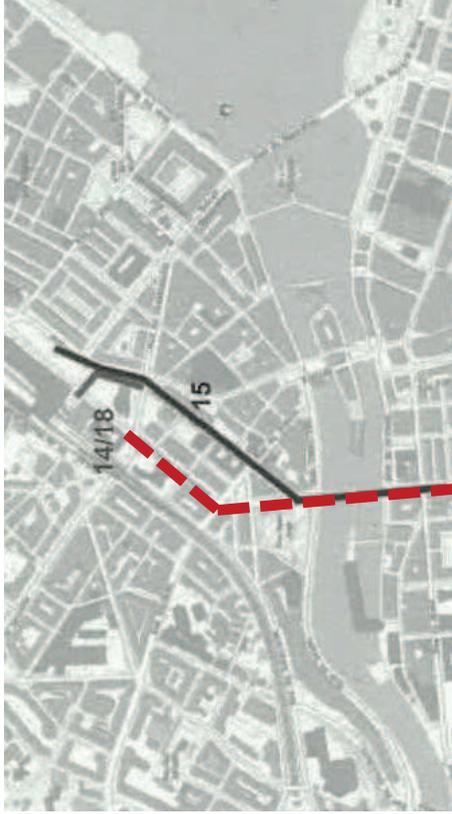
- La Ville considère que les coûts estimatifs des projets (TNGS, BHNS, Axe Frontenex...) ne sont pas suffisamment précis pour «figer» les répartitions.
  - *La participation financière cantonale devrait s'adapter aux décomptes finaux des opérations.*
- Notion de subvention cantonale maximale - plafonnée (ex. «Axe Frontenex»)
  - *Ce plafonnement est surprenant et contraire à l'objectif «d'amélioration du traitement urbain des projets de transports publics».*
  - *Si la logique de plafonnement est retenue, son calcul devrait être établi sur les devis généraux des travaux et l'ensemble des coûts de l'opération.*

## **Projet de loi ouvrant des crédits d'études et investissement**

**Adaptations souhaitées par la Ville.**

## Noëud tramway de Cornavin

- **Elargir le périmètre d'étude :**
  - Boulevard James-Fazy (suppression rails)
  - Pont de la Coulouvrenière (intégration modes doux)
  - Boulevard Georges-Favon (intégration modes doux)



- **Extension justifiée par la volonté Canton / Ville de développer un itinéraire cycles important sur cet axe.**
- **Réactualiser les montants financiers pour compenser l'extension du périmètre**