

24 mai 2002

**Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture :**

- d'un crédit de 2 000 000 francs destiné à l'étude d'aménagements urbains liés au Plan directeur des transports publics 2003 - 2006 ;
- d'un crédit de 4 905 000 francs destiné aux travaux d'adaptation de carrefours, de voies réservées, d'arrêts et du réseau d'assainissement (eaux pluviales) liés au Plan directeur des transports publics 2003 – 2006 ;

**soit 6 905 000 francs**

Mesdames et Messieurs les conseillers,

**Préambule**

Conformément à la loi sur les transports publics, du 17 mars 1988, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil approuvent le Plan directeur des transports publics 2003 – 2006.

Selon les hypothèses les plus probables de croissance de la population et des emplois, la mise en œuvre des développements urbains prévus par le Plan directeur cantonal générera 30 à 40 % de mobilité supplémentaire d'ici 2020. Le réseau routier genevois n'étant évidemment pas en mesure d'accueillir autant d'automobiles, notamment aux heures de pointe, il est indispensable d'augmenter fortement, de plus 65 %, et régulièrement jusqu'en 2020, la fréquentation des transports collectifs, tant urbains que régionaux. Sur ces bases et à l'horizon 2006, l'objectif correspond à une augmentation globale de 20 % de la fréquentation des transports collectifs.

Dès lors, l'action doit porter sur l'augmentation de capacité de l'ensemble du réseau, la diversification de l'offre et l'amélioration des points de correspondance. En ville, il s'agira encore d'améliorer la fluidité des déplacements, de réduire les pertes de temps dans la progression des véhicules sur leurs lignes.

Les compétences de l'Etat et de la Ville de Genève en matière de réalisation et d'entretien des infrastructures ferroviaires et routières sont réglées par le Cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987.

L'Etat et la Ville de Genève ont déjà commencé à étendre le réseau de tramway, notamment par la branche « Sécheron », objet de la proposition PR-51 acceptée par le Conseil municipal les 25 juin 2001 et 12 mars 2002, et la branche « Acacias », dont le Conseil municipal est maintenant saisi. Mais la majorité des déplacements étant effectuée en bus et en trolleybus, il s'agit également de porter l'effort sur les améliorations du réseau de voirie, tant par l'amélioration de la régulation lumineuse que par les aménagements urbains. C'est ce qui est maintenant en cours pour la ligne 1 de bus, puisqu'un crédit d'étude de 1 420 000 francs est inclus dans la proposition PR-117, pendante devant le Conseil municipal. A cela s'ajoute la nécessité, pour la Ville de Genève, de réaliser dans des délais parfois très courts, les travaux d'adaptation de carrefours, de voies réservées, d'arrêts et du réseau d'assainissement (eaux pluviales).

## Exposé des motifs

Les villes voient aujourd'hui leur qualité de vie diminuer sous l'influence de la circulation au centre-ville, encore augmentée par les choix de résidence et d'activité. C'est pourquoi, le 27 mars 1991, le Conseil d'Etat a adopté son « plan d'assainissement de l'air ».

Encore faut-il se donner les moyens de l'appliquer. Notamment en développant l'offre de transports publics et l'attractivité de ceux-ci.

Depuis plusieurs années, les transports publics voient le contexte dans lequel ils opèrent évoluer de façon défavorable. Une des principales conséquences est une stagnation du nombre de voyageurs transportés. Les tendances défavorables observées sont principalement:

une croissance nette de l'urbanisation essentiellement à l'écart du réseau principal des transports publics,

- une migration des emplois et des générateurs importants de trafic (centres commerciaux, centres de loisirs, etc.) vers la périphérie de l'agglomération,
- des conditions de cohabitation difficiles, parfois incompatibles, des transports publics avec le trafic automobile au centre-ville,
- un faible respect des règles de circulation et de stationnement, pour utiliser un euphémisme,
- une stagnation des contributions financières allouées aux entreprises de transport public (en termes d'exploitation et d'investissement),
- des surcharges ponctuelles de certaines lignes des réseaux urbain et suburbain, entraînant une dégradation du confort des passagers et donc une diminution de l'attractivité de ce mode de transport.

Afin d'éviter que ces évolutions négatives ne se poursuivent et donner enfin aux transports publics les moyens de jouer pleinement leur rôle dans les déplacements, soit de répondre aux besoins de mobilités de la population, il convient d'inscrire maintenant le développement des transports en commun dans une stratégie globale et concertée. Pour atteindre un tel objectif, l'action doit porter principalement sur trois niveaux :

- augmentation de la capacité de l'ensemble du réseau des transports publics,
- diversification de l'offre, par la création de nouvelles liaisons et le renforcement de la desserte hors pointe,
- amélioration des points de correspondances, notamment en vue de valoriser les nouvelles haltes ferroviaires de Sécheron et de Pont-Rouge, ainsi qu'en anticipation de la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) et des nouvelles lignes de tramways.

Une série de mesures d'accompagnement mettant en valeur les projets réalisés ou planifiés ou renforçant l'attractivité qualitative et quantitative des transports publics est à mettre en place, telles que :

- l'optimisation fonctionnelle et l'aménagement des points d'échanges entre modes de transports,
- l'équipement des arrêts,
- le traitement des ruptures de charge et la prise en compte des différentes étapes de la chaîne des déplacements,
- les interactions avec l'aménagement du territoire ;
- les mesures visant à réduire les temps de parcours des transports publics au centre-ville ;
- les campagnes de communication ;
- le développement de modes de transports alternatifs.

Les réalisations prévues dans le Plan directeur des transports publics 2003 - 2006 sont planifiées selon quatre échéances annuelles :

- décembre 2003 : prolongement du tramway en direction de la place des Nations, finalisation partielle du concept des axes, restructuration des lignes urbaines de ceinture, développement des lignes lacustres, renforcement des cadences ;
- décembre 2004 : troisième voie ferroviaire Coppet – Cornavin, prolongement du tramway en direction des Acacias, finalisation du concept des axes, renforcement des cadences ;
- décembre 2005 : développement des lignes secondaires, renforcement des cadences ;
- décembre 2006 : développement des lignes suburbaines, renforcement des cadences.

Les compétences de l'Etat et de la Ville de Genève en matière de réalisation et d'entretien des infrastructures ferroviaires et routières sont réglées par le Cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987.

Ainsi, si l'infrastructure lourde, à l'image des voies ferrées, les lignes aériennes et leur support appartiennent à l'Etat de Genève, les distributeurs, les potelets d'arrêts et le balisage des arrêts appartiennent aux Transports publics genevois.

Les frais occasionnés par la construction de place d'arrêts, de chaussées ou de parties de chaussée, sont pris en charge pour moitié par la Ville de Genève et pour moitié par l'Etat de Genève sur le territoire communal. L'éclairage public des arrêts est pris en charge par la Ville de Genève.

S'agissant de réfection simultanée des chaussées et des voies ferrées, la Ville de Genève prend en charge la réfection de l'infrastructure routière, à l'exception de celle située sous les voies de chemins de fer et les travaux relatifs au revêtement sur l'ensemble de la chaussée.

Tout cela entraîne une action concertée entre l'Etat de Genève, concernant le domaine de la circulation, telle que l'adaptation de la régulation lumineuse ou la signalisation et la Ville de Genève, en ce qui concerne l'aménagement urbain, les réfections de voies et du réseau d'assainissement et des éléments urbains. Qui dit action concertée dit structure de coordination, calendrier des interventions, mise en commun des ressources financières.

En matière de coordination et d'organisation des interventions, les services cantonaux et municipaux concernés disposent déjà des structures de coordination aux divers niveaux de planification, de projet et d'exécution.

En matière financière, les ressources sont de diverses natures, essentiellement budgétaires pour l'Etat de Genève et par des crédits d'investissement soumis au Conseil municipal pour la Ville de Genève. Tant par le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement que par le Département de l'Intérieur, de l'agriculture, de l'environnement, les services techniques de l'Etat de Genève participent à la réalisation du Plan directeur des transports publics 2003 – 2006 suivant leurs compétences réciproques. La Ville de Genève, doit également être en mesure de participer à cette réalisation. C'est la raison pour laquelle deux crédits sont proposés, l'un pour l'étude d'aménagements urbains, l'autre pour des travaux d'adaptation de carrefours, de voies réservées, d'arrêts et du réseau d'assainissement (eaux pluviales).

En effet, les modifications dans la structure du réseau de transports publics peuvent avoir des conséquences importantes en matière d'organisation de l'espace, que ce soit en sous-sol par l'amélioration de la portance des chaussées pour assurer le passage des véhicules lourds de transports collectifs, les revêtements de chaussée et des arrêts, mais également l'aménagement des arrêts pour assurer le plus grand confort des usagers, l'amélioration des parcours piétonniers alentours.

Du point de vue de la circulation, on s'aperçoit que les pertes de temps dans la progression des véhicules des Transports publics genevois sur leurs lignes sont en quasi-totalité en ville, et pour plus de 40 % dans l'hyper-centre. Ici, il s'agira d'améliorer la fluidité des carrefours par l'adaptation de la régulation lumineuse essentiellement. Ceci est à charge de l'Office des transports et de la circulation, mais en lien avec la Ville de Genève concernant le déplacement des cycles et des piétons.

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

Par ailleurs, l'aménagement des arrêts devrait plus souvent être mis en relation avec les notions de reconnaissance de lignes et d'accessibilité par les piétons, ceci entraînant des aménagements, souvent modestes, des parcours piétonniers et de la mise en place d'éléments urbains de confort.

Tout cela doit encore être coordonné avec la mise en œuvre des projets plus conséquents d'aménagement de places et de rues de la ville.

Par exemple, dans le cas de la ligne 1 de bus des Transports publics genevois, l'Etat et la Ville de Genève ont défini, en commun, les modifications de tracé de cette ligne afin d'en améliorer la reconnaissance et sa capacité de desserte des quartiers entourant le centre –ville. Par la suite, ce tracé sera confronté à plusieurs analyses techniques (circulation, portance des chaussées, assainissement) et coordonné avec les projets d'aménagement urbain situés dans les lieux significatifs des quartiers ou aux points centraux d'échanges pour pouvoir organiser sa mise en œuvre progressive. Dans le cadre de la proposition PR-117, un crédit d'étude est réservé à cet effet.

Le même processus sera progressivement appliqué aux lignes urbaines principales, notamment la ligne 3 au Petit-Saconnex dès fin 2002.

## Concertation et information publique

L'étude et la réalisation des mesures décrites ci-dessus feront l'objet d'une information publique auprès des riverains, des associations locales et faïtières, organisée par l'Office des transports et de la circulation.

Le Conseil municipal sera régulièrement informé de l'engagement des crédits d'étude et de travaux.

## Réponses aux motions, postulats, questions écrites, pétitions

La présente proposition répond à la motion n° 163 de M Jean-Pierre Lyon, Mmes Fatiha Eberle, Isabelle Nerny, et Evelyne Strubin, Conseillers municipaux, intitulée : "Priorité aux TPG", acceptées par le Conseil municipal le 25 juin 2001.

## Estimation du coût des études

• <b>Aménagement urbain</b>	francs
• Architecte coordination	350 000
• Architecte projet	500 000
• Ingénieur civil	580 000
• Etude de circulation	300 000
• <b>Information publique</b>	
• Information publique	173 000
	<hr/>
Sous-total I :	1 903 000
55 Prestations du maître de l'ouvrage	
Honoraires de promotion	
- aménagement urbain (5% du sous-total I)	95 150
	<hr/>
<b>Total du crédit demandé pour les études (Arrêté I) :</b>	<b>1 998 150</b>
<b>Arrondi à :</b>	<b>2 000 000</b>

### Estimation du coût pour les divers travaux d'aménagement (prix mars 2002)

Aménagement de voies bus, arrêts, trottoirs, modifications de carrefour et travaux pour l'adaptation de la signalisation lumineuse	SFr.	2'500'000.00
Adaptation du réseau d'assainissement (eaux pluviales)	SFr.	1'000'000.00
<b>TOTAL A</b>	<b>SFr.</b>	<b>3'500'000.00</b>
Ingénieurs civils	SFr.	350'000.00
Géomètres	SFr.	120'000.00
Huissier judiciaire	SFr.	30'000.00
<b>TOTAL B</b>	<b>SFr.</b>	<b>500'000.00</b>
Essais de matériaux	SFr.	35'000.00
Héliographie	SFr.	20'000.00
<b>TOTAL C</b>	<b>SFr.</b>	<b>55'000.00</b>
<b>TOTAL A+B+C</b>	<b>SFr.</b>	<b>4'055'000.00</b>
TVA 7,6% environ	SFr.	310'000.00
<b>TOTAL TTC</b>	<b>SFr.</b>	<b>4'365'000.00</b>
Frais de promotion, environ 4%	SFr.	175'000.00
<b>Intérêts intercalaires</b> $\frac{4'540'000}{2} \times \frac{48 \text{ mois}}{12} \times 4\%$	SFr.	363'200.00
<b>TOTAL GENERAL du crédit demandé pour les travaux d'aménagement (Arrêté II)</b>	<b>SFr.</b>	<b>4'903'200.00</b>
<b>Arrondi à</b>	<b>SFr.</b>	<b>4'905'000.00</b>

#### **Validité des coûts**

Les prix indiqués sont ceux du mois de mars 2002 et ne comprennent aucune variation.

## **Programme financier quadriennal**

L'étude de cet objet est inscrite sous le n° 101.84.01, pour un montant de 270 000 francs, « Aménagement, Construction et Voirie. Etudes liées à l'aménagement urbain et aux transports publics 2002 - 2004 » du 20<sup>e</sup> Programme financier quadriennal. La réalisation est inscrite sous le No 101.83.06, pour un montant de 5 000 000 de francs.

## **Budget prévisionnel d'exploitation et charge financière**

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

Arrêté I : Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée totale d'amortissement de la réalisation.

En l'absence de réalisation, la charge financière annuelle sur le crédit d'étude de Fr. 2'000'000.--, comprenant les intérêts au taux de 4 % et un amortissement au moyen de 5 annuités, elle se montera à Fr. 449'254.--.

Arrêté II : La charge financière comprenant le taux d'intérêt de 4 % et l'amortissement au moyen de 20 annuités, elle se montera à Fr. 360'918.--.

Soit au total 818'172.-- francs.

## **Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre**

Le service gestionnaire du crédit d'étude est le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public et celui du crédit de travaux le Service des études et constructions. Le service bénéficiaire est le Service d'entretien du domaine public.

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

## **PROJET D'ARRETE I**

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984,

Vu le projet de Plan directeur des transports publics 2003 - 2006,

Sur proposition du Conseil administratif,

### **arrête**

*Article premier* - Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 000 000 francs destiné à l'étude d'aménagements urbains liés au Plan directeur des transports publics 2003 – 2006.

*Art. 2.* - 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 2 000 000 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. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en 5 annuités.

## PROJET D'ARRETE II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984, 22 et suivant 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 2003 - 2006,

Sur proposition du Conseil administratif,

### **arrête**

*Article premier* - Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 4 905 000 francs destiné aux travaux d'adaptation de carrefours, de voies réservées, d'arrêts et du réseau d'assainissement (eaux pluviales) liés au Plan directeur des transports publics 2003 – 2006.

*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 4 905 000 francs.

*Art. 3.* - La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan 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 2004 à 2023.