

Proposition du Conseil administratif du 26 mars 2003 en vue de l'ouverture d'un crédit de 760 350 francs destiné à l'étude de rehaussement des quais des arrêts de tram à une hauteur de 25 cm sur le territoire de la Ville de Genève, dont à déduire une participation de l'Etat de 380 175 francs.

Mesdames et Messieurs les conseillers,

Préambule

En automne 2001, un groupe de travail a été mis sur pied, constitué, d'une part, d'associations de personnes à mobilité réduite, à savoir HAU (Handicapés, architecture, urbanisme), Pro Infirmis, HTP (Handicapés et transports publics), ABA (Association pour le bien des aveugles et malvoyants), et, d'autre part, de divers autres intervenants: TPG (Transports publics genevois), CITRAP (Communauté d'intérêts pour les transports publics), ACG (Association des communes genevoises) et les services compétents de la Ville de Genève.

Le groupe de travail a défini un principe d'aménagement des arrêts permettant à tout un chacun l'accès aux trams de manière aisée, ce qui implique une différence de niveau la plus faible possible entre les véhicules et les quais. Un rehaussement des quais à une hauteur de 25 cm a ainsi été retenu. Cette amélioration de l'accessibilité vise tous les véhicules des transports publics, existants ou futurs.

A ce jour, ce type d'aménagement est en cours d'exécution sur la section de tram Sécheron pour l'ensemble de ses arrêts. Ces travaux engendreront une plus-value négligeable. Le coût financier est pris en charge à raison de 50% par l'Etat et 50% par la Ville de Genève au travers des crédits votés pour ces travaux.

Il en va de même pour la section de tram Acacias, tronçon rond-point de Plainpalais-rue de la Gabelle, ainsi que pour le tram Cornavin-Meyrin-CERN, tronçon gare de Cornavin-place du Bouchet.

Précédemment, les arrêts «Amandolier» et «Rive» avaient été exécutés avec une hauteur de quai à 25 cm, à titre expérimental.

Un sondage effectué par les TPG auprès de leurs clients a été réalisé à l'arrêt «Rive». Les résultats de cette enquête ont montré que, dans une large mesure, les utilisateurs y ont trouvé un bénéfice, une sécurité accrue ainsi qu'un meilleur confort.

Dans le cadre de l'appel d'offres lancé au printemps 2002 pour acquérir de nouvelles rames, les TPG ont tenu compte des caractéristiques d'un quai de 25 cm de haut. A la fin de juin, le choix du conseil d'administration des TPG s'est porté sur l'acquisition de trams Bombardier, bidirectionnels, à plancher surbaissé.

Exposé des motifs

Pour les lignes de tram actuelles, les quais des arrêts d'une hauteur de 15 cm rendent souvent difficile l'accès aux trams, vu la différence de niveau.

Pour y remédier, la présente demande de crédit a pour but de mandater architectes et ingénieurs civils, afin d'établir une liste exhaustive des arrêts possibles à adapter à une hauteur de quai de 25 cm, d'en mesurer l'impact et d'en établir les coûts, sur la base d'une mise en soumission.

Les arrêts de tram sur le territoire de la Ville de Genève sont les suivants: Amandolier, Roches, Villereuse, Terrassière, Rive, Molard, Bel-Air (Cité), Stand (quai de la Poste), Goulart, Gare Cornavin (au droit du Rialto), Isaac-Mercier, Stand (boulevard Georges-Favon), Cirque, Plainpalais, Pont-d'Arve, Augustins, Blanche, Place de Neuve.

Pour chaque arrêt, l'étude de rehaussement sera réalisée distinctement pour chaque sens.

Le cahier des charges de l'étude reste encore à préciser. Il doit tout d'abord définir l'objectif de faisabilité du rehaussement. Il comprendra l'étude générale et particulière des lieux, le relevé et la description des éléments de base à intégrer (gabarits, rampes, largeur, hauteur, etc.), l'élaboration de chaque projet en fonction de l'objectif de faisabilité, l'évaluation et l'analyse de l'impact sur les arrêts et leur environnement immédiat.

La participation de l'Etat émane du cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois H 1 55.04 (entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1989), article 7, alinéa 2, lettre a), à savoir:

«Les frais occasionnés par la construction de places d'arrêts, de chaussées, de parties de chaussées et de tout autre site propre réservé aux véhicules des TPG, de places de rebroussements et de stationnement et de refuges sont pris à raison de: a) 50% par la Ville et 50% par l'Etat sur le territoire de la Ville.»

Réponses aux motions, postulats, questions écrites

Cet objet répond à la question écrite QE-38, «Rehaussement des trottoirs aux arrêts des transports publics», de M. Michel Ducret, du 30 septembre 2000.

Obligation légale et de sécurité

A ce jour, aucune législation fédérale, cantonale ou communale concernant l'accessibilité des personnes handicapées aux transports publics n'est en vigueur. Il existe toutefois certaines recommandations et projets de lois concernant ce sujet, dont, entre autres:

- «Rues, chemins, places» du Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés;
- «Concept pour handicapés bus et tram» de l'Union des transports publics, Office fédéral des transports, Bureau suisse personnes handicapées et transports publics;
- projet de «Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées», en particulier l'article 3, alinéa 1, lettre b, et l'article 5.

Estimation du coût

Honoraires d'architecte	245 000	
Honoraires ingénieurs civils	378 000	
Honoraires géomètre	50 000	
Sous-total 1		<u>673 000</u>
Divers et imprévus 5%	33 650	
Sous-total 2		<u>706 650</u>
TVA 7,6%	53 700	
Sous-total 3		<u>760 350</u>
A déduire participation de l'Etat à raison de 50%	- 380 175	
Total du crédit demandé		<u><u>380 175</u></u>

Programme des travaux

Le délai référendaire écoulé, l'étude pourra commencer immédiatement après le vote du Conseil municipal et durera douze mois.

Autorisations de construire

Une requête en autorisation de construire APA auprès du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement sera présentée pour chaque objet dont l'étude démontrera la faisabilité de rehausser les quais à 25 cm.

Régime foncier

L'ensemble des arrêts à étudier fait partie du domaine public de la Ville de Genève.

Programme financier quadriennal

Cet objet n'est pas prévu au programme financier quadriennal.

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Le service gestionnaire de ce crédit est le Service entretien du domaine public et le service bénéficiaire de ce crédit est le Service entretien du domaine public.

Charge financière

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 annuelle financière sur le crédit d'étude de 380 175 francs, comprenant les intérêts au taux de 3,75% et un amortissement au moyen de 3 annuités, se montera à 136 350 francs.

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

PROJET D'ARRÊTÉ

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;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 380 175 francs, déduction faite d'une participation de l'Etat de Genève de 380 175 francs, soit un montant brut de 760 350 francs, destiné à l'étude de rehaussement des quais des arrêts de tram à une hauteur de 25 cm, sur le territoire de la Ville de Genève.

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 380 175 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. En cas de non-réalisation, l'étude sera amortie en 3 annuités.