

Date de dépôt : 6 février 2018

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Boris Calame, François Lefort, Delphine Klopfenstein Broggin, Jean-Michel Bugnion, Frédérique Perler, Emilie Flamand-Lew, Mathias Buschbeck, Yves de Matteis, Sophie Forster Carbonnier, Magali Orsini, Olivier Baud, Nicole Valiquer Grecuccio, Isabelle Brunier, Marc Falquet, Christian Zaugg, Roger Deneys, Christina Meissner pour que les supports, mâts et autres équipements techniques de service public soient intégrés aux milieux récepteurs des espaces publics

Rapport de majorité de M. Christian Flury (page 1)

Rapport de minorité de M. Christo Ivanov (page 47)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Christian Flury

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M. Guy Mettan, la Commission des travaux a examiné cette motion lors de ses séances des 10 octobre, 7 et 28 novembre ainsi que 5 et 19 décembre 2017.

M. Alan Rosset, responsable budget investissements du département des finances, et M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique près le Secrétariat général du Grand Conseil, assistaient aux travaux de la commission. Qu'ils soient remerciés pour leur précieuse contribution.

Nous remercions également M. Sébastien Pasche pour son méticuleux et précis travail de procès-verbaliste.

En préambule :

Cette proposition de motion vise essentiellement à réduire, clarifier et harmoniser les différents équipements techniques de service public qui sont présents sur la voie publique. Il s'agit notamment de la forêt de poteaux divers, des « blocs » techniques, de poubelles et autres effets qui encombrant les trottoirs et qui représentent autant d'atteintes à l'esthétique de l'espace public, que d'obstacles au déplacement des piétons.

Pour des raisons de simplification de lecture et de recherche, voici les renvois à la présentation et aux auditions :

Présentation de la proposition de motion par son auteur	p. 2
Audition de MM. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint, Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, DGT, Raphaël Wittwer, chef du service des infrastructures transports publics, DGGC, DETA, et Pascal Ganty, directeur infrastructures et bâtiments aux TPG	p. 8
Audition M ^{me} Sabine Nemeč-Piguet, directrice générale et conservatrice des monuments, et M. Philippe Viala, chef du service des interfaces CEVA, DALE	p. 13
Audition de MM. Philippe Rossé, président, et Serge Serafin, vice-président, de la commission d'urbanisme	p. 16
Audition de M ^{me} Erica Deuber Ziegler, historienne de l'art, et M. Benoit Dubesset, architecte, membres de la CMNS	p. 20

Séance du 10 octobre 2017 :

Présentation de la proposition de motion par son auteur, Monsieur le député Boris Calame

M. Calame remercie la commission et indique en premier lieu qu'il a eu pour le moment plutôt des retours positifs. Il précise que, sur la première image de sa présentation, l'on voit qu'il s'agit d'un mur de 1719 (à la Treille) et que l'on y suspend des câbles. Il estime que cela est important car cela montre qu'il est possible de le faire, malgré l'ancienneté de ce mur. Ensuite, il évoque une image de la route de Meyrin, qui est l'une des premières voies historiques de Suisse. Il souligne que l'on y a installé des portiques industriels et, ce, sans aucune réflexion paysagère.

Il montre ensuite à la commission des images d'un poteau qui se trouve au milieu d'un trottoir ; il relève que l'on aurait très bien pu utiliser la façade du bâtiment adjacent pour y accrocher les câbles électriques.

Il évoque ensuite la présence de poteaux situés à côté d'un immeuble récent vers Uni Mail, lequel est pourtant équipé de points d'accrochage. Il montre ensuite un poteau et une bouche à incendie situés à côté du cimetière des Rois et relève en outre des armoires techniques situées à côté d'un poteau, puis d'autres armoires techniques devant un bâtiment très récent à la Jonction, le tout placé sans apparente réflexion esthétique ou pratique. Il aborde ensuite les câbles aériens TPG, notamment à Bel-Air, où certains sont rouges. Il précise que, dès que l'on commence à regarder ce type d'éléments, l'on se rend compte qu'ils sont omniprésents dans la ville. Il évoque ensuite le problème des doublons, à savoir les situations où des poteaux sont implantés à proximité d'une façade possédant des points d'accrochage. Il relève qu'il n'y a donc pas de coordination du tout. Il précise que, dans le vieux Carouge, qui est protégé, il y a pourtant des points d'accrochage sur les maisons et qu'il n'y a là pas de poteaux dans les rues. Il montre encore des pièces d'accrochage sur le MEG, sur l'Uni Carl-Vogt et sur le Palais Eynard, ce qui démontre selon lui que l'on peut placer ces points d'accroches sur de tels immeubles et éviter les poteaux si on le souhaite vraiment. Il évoque enfin la plaine de Plainpalais où il montre qu'il n'y a aucune réflexion par rapport aux poteaux et à la future lignée d'arbres. Il précise qu'il y a des traverses pour les lignes aériennes sur certains poteaux, mais pas sur d'autres.

Il indique qu'il reste persuadé qu'il y a des solutions et que le Grand Conseil a son mot à dire sur ces installations. Il précise qu'il y a des endroits où il y a des armoires techniques et ailleurs où il n'y en a pas du tout. Il termine en soulignant qu'il y avait par le passé une obligation pour les propriétaires des bâtiments en front de rue d'accueillir l'accrochage des lignes. Il relève qu'en fin de compte, aujourd'hui, c'est tellement compliqué au niveau des autorisations, que l'on préfère poser des poteaux car cela est plus simple ; il n'est pas sûr néanmoins que cela soit moins cher pour le contribuable. Il précise qu'actuellement il existe un règlement qui prévoit la possibilité de s'accrocher aux bâtiments, mais uniquement selon le bon vouloir du propriétaire. Il souligne par ailleurs que, sur conseil de l'une de ses collègues, il a intégré dans sa motion une invite au sujet du risque des vibrations qui pourraient être transmises par l'accrochage d'un câble à un bâtiment.

Il survole les différentes invites et précise que la première vise donc à être très large au niveau des différents objets qui s'imposent dans l'espace public et qui sont faits sans préoccupation esthétique. Il considère qu'il y a plein de solutions. Concernant la coordination entre les services, il estime qu'il y a des

progrès à faire et que l'on constate qu'il y a des aberrations, par exemple à la Jonction où il y a un poteau impactant un aménagement végétalisé, alors que l'on aurait pu se concerter avec les architectes pour voir comment l'on pouvait l'intégrer au projet. Il estime donc que la coordination entre les différents spécialistes est essentielle. Concernant la troisième invite, il souligne qu'il s'agirait de créer une structure qui permette d'assurer le suivi des projets, avec un certain rôle d'autorité. Il ajoute que, ensuite, il demande au Conseil d'Etat de clarifier le cadre législatif, car la situation actuelle n'est pas satisfaisante car non contraignante. Il souligne que, dans certains cas, un intérêt prépondérant pourrait néanmoins s'opposer à un accrochage en façade. Il évoque ensuite les bruits solidiens et souligne que cela pourrait constituer par exemple un intérêt prépondérant.

Il ajoute enfin qu'il n'a pas de problème à ce que la commission décide de faire évoluer les différentes invites, mais il estime qu'elle comprend bien l'esprit de cet objet, à savoir la protection du paysage et du patrimoine.

Questions des commissaires

A un député (Ve) qui demande, en ce qui concerne Plainpalais, où l'on voit sur la photo des nouvelles fosses de plantation, si l'on a planté des poteaux juste à côté, M. Calame répond que c'est le contraire et que les fosses de plantation sont installées juste à côté des poteaux, lesquels ne sont pas remis en question. Il relève que les alignements ne sont donc pas très heureux.

Ce député (Ve) aborde l'antépénultième photo de la présentation, où un poteau est fixé à un immeuble ; il se demande si l'on a eu peur ici que le poteau tombe et, au fond, de manière plus générale, si l'on sait si tous ces poteaux sont bel et bien utiles. M. Calame évoque l'article d'un journaliste de La Tribune de Genève qui a regardé les projets d'aménagement des trams en direction d'Annemasse et de Saint-Julien, respectivement sur un tronçon en France et sur un tronçon en Suisse. Il indique que, en France, la distance entre les poteaux est 2,5 fois plus longue qu'en Suisse. Il ajoute que les poteaux du côté suisse sont particulièrement imposants et qu'il s'agit d'objets purement industriels. Il relève qu'il existe une étude faite à la demande du département qui visait à aller voir ce qui se faisait ailleurs, dans d'autres villes. Il pense que la commission pourrait demander cette étude. Il précise que, à Genève, l'on n'est pas du tout dans une démarche de mobilier urbain. Il pense que l'on pourrait au moins se dire que la couleur n'est peut-être pas la bonne, ou alors que l'on décide de supprimer certains poteaux. Il évoque ensuite les îlots végétalisés à Lancy-Pont-Rouge, dans lesquels les gros poteaux se trouvent. Il ajoute qu'il y a en outre à l'extérieur des candélabres. Il estime que c'est époustoufflant.

Au même député (Ve) qui considère que toutes ces choses sont normalement prévues dans un plan d'aménagement, M. Calame indique qu'il pense que personne n'est vraiment attentif, lorsqu'un aménagement est prévu, à ce que cela va donner, en particulier au niveau de la troisième dimension. Il estime qu'il n'y a pas de véritable questionnement.

Une députée (S) pense que le mobilier urbain ne se trouve pas sur les plans d'aménagement et qu'il vient seulement après coup, car ce ne sont pas les mêmes personnes qui les dessinent. Elle se demande si M. Calame a pu déterminer l'aspect des autorisations, car elle relève que l'on a l'impression qu'il n'y a pas d'autorisation pour la pose de ces objets et elle se demande en outre s'il a pu exemplifier ce qu'il se passe dans d'autres villes, où il n'y a pas du tout un tel foisonnement de poteaux.

M. Calame indique que l'autorisation de pose de ces objets apparaît sur les plans d'aménagement, notamment pour tout ce qui relève du ferroviaire, mais il ajoute que cela se limite sur les plans à des points ou à des croix. Il estime qu'il ne s'agit cependant pas de mobilier urbain car ce ne sont pas des éléments qui peuvent être déplacés comme un banc ou une poubelle. Il pense que cela relève plutôt de l'immobilier. Il indique ne pas avoir d'élément précis sur ce qu'il se fait dans d'autres villes, mais il ajoute qu'une alimentation au sol n'a pas été choisie pour l'ensemble du réseau du tram à Genève, comme cela s'est fait par exemple à Bordeaux. Il indique que l'on aura bientôt les bus TOSA et qu'il y a actuellement des choix qui se font au niveau des éléments pour le système de charge. Il précise qu'il y a eu un concours au niveau de la HEPIA pour réaliser ces objets, mais il trouve étonnant que cela ait été confié à des étudiants, mêmes si les résultats peuvent être très bons.

Un député (UDC) souligne que le fait de faire appel à la HEPIA découle d'une demande du Grand Conseil, suite au placement d'œuvres d'art sur l'axe du tram, ce qui avait été fait sans la collaboration des étudiants en art. Il espère que c'est bien cela qui s'est passé et pas un nouveau concours chiffré en millions. M. Calame précise que, pour le TCOB, il y a eu un concours artistique avec de vraies interventions artistiques, mais qu'ici, l'on n'est pas dans le même domaine puisqu'il s'agit plutôt d'ingénierie et il ne sait pas si la HEPIA les bonnes compétences. Il relève qu'il s'agira d'objets d'importance que l'on retrouvera à chaque arrêt.

Ce même député (UDC) observe que M. Calame a mentionné la question de la distance entre les poteaux, mais il estime que tout dépend au fond du type de câblage et qu'il faut donc bien compenser les tonnes de câblage avec des accrochages. M. Calame souligne qu'il a entendu que le fait que deux installations soient éloignées créait plus de flexion sur la ligne de contact. Il pense qu'il serait peut-être intéressant d'avoir une comparaison avec ce qu'il

se fait ailleurs en Suisse. Il relève en outre qu'il est relativement facile de poser un poteau, tandis qu'en termes de procédures, il est plus compliqué d'aller interpellier divers propriétaires, même si cela fait plus de sens sur le long terme.

A ce même député qui demande quelles sont les normes qui sont actuellement en vigueur, M. Calame répond qu'il s'agit du Règlement sur l'utilisation du domaine public (RUDP) qui stipule qu'il faut une entente spécifique avec le propriétaire.

A ce même député (UDC) qui observe que ce règlement ne concerne qu'une partie du problème, M. Calame précise qu'il n'a pas de références plus globales pour l'ensemble de la pose d'objets, mais il ajoute que la préparation d'un dossier, pour l'aménagement d'un tram ou d'un trolley, se fait à Genève, que chaque intervenant y fait figurer les éléments dont il a besoin, mais que personne ne se pose la question de l'impact paysager.

Un député (PLR) remercie M. Calame pour ce travail ; il considère que le projet a un intérêt public, mais il estime qu'il y a néanmoins un certain paradoxe à ce projet, concernant l'efficacité et l'efficacités des procédures, notamment lorsque l'on voit la lenteur pour le traitement d'une autorisation de construire. Il se demande si cet objet concerne seulement les futurs développements ou alors si cela concerne aussi les objets existants. Par ailleurs, il relève que l'on voit toutes les complications qu'il existe pour poser une enseigne, mais que l'on a cependant juste à côté des accrochages immondes. Il se demande donc si cette compétence ne devrait pas être simplement déléguée à la CMNS et si ce n'est pas le rôle du DETA d'observer cela dans les préavis. Il ajoute que l'analyse du dossier sur plan n'est pas très valable car il y a des changements au fil du temps, par exemple les arbres qui grandissent. Il ajoute qu'il se dit interpellé par le fait que beaucoup des objets concernent les TPG, que l'on va avoir bientôt le TOSA avec des batteries rechargeables et il se demande au fond si, dans 10 ou 15 ans, l'on n'aura simplement plus de poteaux pour soutenir les lignes, mais simplement par endroit des récepteurs d'énergie photovoltaïque. Il ajoute qu'en ce qui concerne l'assainissement des bâtiments, avec des isolations périphériques, il ne pourra pas y avoir d'accrochages.

M. Calame observe qu'il a parlé des risques de procédures longues et chères, mais il pense que l'on doit relativiser. Il estime que, lorsque l'on met en place un aménagement qui va avoir un impact réel sur notre cadre de vie, il vaut la peine que le cadre soit clair. Il estime que la loi devrait donc être contraignante, sauf pour quelques exceptions. Concernant l'effet rétroactif, il indique qu'il regrette de ne pas avoir déposé ce PL plus tôt, notamment avant le chantier de Plainpalais. Il estime que, quelle que soit la façon de faire, il faut agir, même s'il ne croit pas vraiment à l'effet rétroactif. Il relève que l'on retrouve cependant des aberrations et que, dans certains cas, l'effet rétroactif

devrait en effet s'appliquer. Concernant les enseignes, il observe qu'à Carouge, en effet, l'on ne fait pas ce que l'on veut car le site est protégé, mais il observe qu'ailleurs, l'on fait ce que l'on veut et que tout le monde se contente au fond de mettre simplement des croix sur le plan d'aménagement concerné. Concernant la délégation, il relève qu'il y a trois commissions compétentes et il pense qu'il vaudrait la peine de les auditionner ensemble : la commission d'architecture pour l'immobilier, la CMNS qui a une vision patrimoniale et la commission de l'urbanisme, mais il estime qu'en fin de compte, il faut qu'il y ait un organe qui soit compétent. Il relève ensuite que les infrastructures des TPG sont en effet souvent les plus visibles, mais il ajoute qu'il y a aussi des éléments d'opérateurs de télécommunication, des SIG ou encore d'autres choses. Il souligne enfin que sa motion n'est pas limitée aux TPG ou aux SIG, mais qu'elle est au contraire ouverte à tout ce qui impacte l'environnement urbain.

Une députée (S) indique que cette problématique auparavant ne la touchait pas vraiment beaucoup, mais elle précise qu'il y a 3 ans, l'on a changé toutes poubelles en Ville de Genève et que l'on a alors vu qu'il y avait ainsi une certaine homogénéisation à ce niveau. Elle se demande si l'on ne pourrait donc pas demander aux communes de relever ce défi et d'essayer de créer des éléments qui permettent de s'identifier à ces différentes communes. Elle pense qu'il y a peut-être une promotion à faire autour de cette réflexion, laquelle dépasserait au fond le seul volet des procédures.

M. Calame pense que ce point de vue est valable pour le mobilier urbain comme les bancs ou les poubelles, mais il ajoute que sa motion concerne en revanche des éléments plus grands, à savoir des équipements techniques qui relèvent plus de l'immobilier et qui sont souvent placés par des entités publiques ; il considère donc que cela va de la responsabilité du canton. Il en revient à la photo des cadres autour de la route de Meyrin. Il estime que cela est inconcevable sur une voie qui était la voie historique qui reliait Genève à Paris. Il précise que nous avons chacun notre propre sensibilité et que nous pouvons avoir des avis divergents pour les types de poubelles et les interventions artistiques, mais il souligne qu'ici, il s'agit d'un problème avant tout technocratique et que nous risquons encore des éléments absurdes sur les nouveaux équipements, si nous n'intervenons pas.

Le président souligne qu'à Doha, en allant à l'aéroport, au lieu de mettre des cadres comme sur la route de Meyrin, ils ont mis des éléments luminescents discrets, ce qui donne un beau résultat.

Séance du 7 novembre 2017

Audition de MM. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint, Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, DGT, Raphaël Wittwer, chef du service des infrastructures transports publics, DGGC, DETA, et Pascal Ganty, directeur infrastructures et bâtiments aux TPG

M. Ferey remercie la commission et explique tout d'abord qu'ils vont entrer directement dans le vif du sujet avec une présentation de M. Ganty, en charge de cette thématique aux TPG. Il relève que bien des points de la motion sont pleins de bons sens, vers lesquels ils tendent et qu'ils aimeraient aussi peut-être améliorer. Il observe en outre que l'on verra par la suite s'il y a des besoins de modifications législatives, pour peut-être contraindre un peu plus certains propriétaires de manière à faire en sorte que l'on puisse se connecter un peu plus facilement à leurs façades, dans l'optique d'une meilleure intégration urbaine.

M. Ganty indique qu'il va d'abord faire un rappel technico-financier, puis ensuite évoquer l'optimisation des processus et des procédures, démarche qui va dans le sens des motionnaires. Il montre en premier lieu l'image de lignes de contact, avec des fils de contact situés au-dessus d'une voie de tramway. Il explique qu'ils sont placés en zigzag pour assurer leur stabilité, mais aussi pour des questions d'usure des pantographes. Il ajoute qu'il y a des transversales de support qui permettent de supporter toutes les infrastructures aériennes, mais également des câbles d'alimentation pour assurer une liaison équipotentielle. Il explique que l'on voit aussi une armoire d'alimentation. Il indique que tous ces équipements ont un poids propre, lequel est repris par des transversales de support qui sont accrochées soit à un poteau, soit à une façade. Il précise que le fil de contact est tendu à une certaine force (9630 N à $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$), ce qui génère des forces de traction sur les transversales de supports, lesquelles génèrent à leur tour des forces de traction sur le poteau. Il souligne que ces forces permettent de dimensionner le poteau mais, si les efforts sont trop importants, cela empêchera alors de s'accrocher à une façade. Il ajoute ensuite que ces forces engendrent un moment de flexion au pied du poteau et qu'il faut donc dimensionner le socle enterré du poteau en fonction. Concernant les plans d'infrastructures, il explique que l'on a, dans les bouts droits, des espacements entre les poteaux de l'ordre de 30 mètres, avec des efforts peu importants sur les poteaux, ce qui montre que l'on peut s'accrocher assez facilement à des façades dans ce type de configuration, ce qui est néanmoins plus compliqué dans des sections courbées. Il montre ensuite une image du plan d'occupation du sous-sol à la Place Bel-Air, où il y a à la fois des équipements de Swisscom, des SIG, etc., ce qui rend de plus en plus compliquée l'installation de gros socles dans les sous-sols. Il ajoute que les lignes de contacts tramway sont des

lignes tendues à l'aide de contrepoids et explique que ce type d'équipement ne peut pas être accroché à une façade, mais que l'avantage est que le fil est alors vraiment plat et que le pantographe glisse très bien dessus. Il ajoute qu'il y a ainsi également des gains au niveau de l'usure du fil ; il souligne qu'en été, les fils de cuivre, sur certains tronçons de trolleybus, commencent parfois à faire des bouts qui pendouillent, ce qui provoque d'énormes usures, d'où l'intérêt d'avoir des fils tendus pour éviter cela. Concernant le site de la Route de Meyrin, il relève qu'il y a des contraintes de hauteur à cause de l'aviation civile et son cône de sécurité, raison pour laquelle ils ont été obligés de tirer vers le bas les fils, en construisant les portiques qui se trouvent sur cet axe, en lieu et place de poteaux. Par ailleurs, il explique qu'ils sont exploitants d'un réseau de transports collectifs, sont en charge de l'entretien de ces infrastructures et qu'ils sont attentifs aux éléments économiques. Il indique qu'ils essaient d'avoir un nombre minimum de types de mâts différents pour avoir des coûts de fabrication meilleur marché car il y a bien sûr des économies d'échelle. Il ajoute qu'en ayant une faible variété de mâts, cela permet une meilleure interchangeabilité et un stockage plus faible.

Concernant les aspects législatifs, M. Ganty souligne qu'il existe un règlement de l'occupation du domaine public qui leur permet de s'accrocher aux façades en fond de rue. Il indique que ce texte, à l'Art. 37 al. 1, pourrait être amélioré en permettant aux TPG de s'accrocher aux façades qui sont un peu en retrait et non seulement à celles qui sont en fond de rue. Par ailleurs, concernant l'Art. 37, al. 2, il estime que l'on pourrait le préciser afin que les TPG aient plus d'opportunités pour pouvoir s'accrocher. Il estime que le texte porte un peu à confusion car les TPG l'interprètent de manière technique, tandis que les propriétaires considèrent parfois qu'ils ont le choix de décider si les TPG s'accrochent à leur façade ou pas. Il relève par ailleurs qu'il existe une structure qui s'occupe de gérer tous les projets de développements, d'infrastructures et les développements de transports collectifs. Il s'agit de TC2020.

Il relève que l'on pourrait en effet améliorer le fonctionnement de cette cellule, mais il ajoute qu'une réflexion est en cours et qu'ils vont à l'avenir fonctionner en mode projet de manière plus transversale au sein des services de l'Etat et avec les communes. Il ajoute qu'en matière d'élaboration de projets, en tant que maître d'ouvrage, l'Etat doit s'appuyer sur des mandataires pour assurer la maîtrise d'œuvre. Il estime qu'il apparaît important d'exiger que ces groupements de maîtrise d'œuvre intègrent des spécialistes tels qu'un paysagiste ou un urbaniste. Il relève que cela se fait de plus en plus et considère que cela amène vraiment de la valeur ajoutée aux projets. Il ajoute que le rapport relatif aux potentialités d'évolution des mâts présente en effet un

intérêt, mais il estime qu'il faut capitaliser les conclusions de ce rapport. Il indique qu'ils l'ont déjà fait au pont de Carouge, au pont de la Coulouvrenière ou encore au Bachet de Pesay.

Concernant la mutualisation de l'utilisation des poteaux TPG, il indique qu'ils le font déjà dans chaque projet, mais qu'en effet, ils pourraient intensifier ces efforts. Il ajoute qu'il convient de favoriser l'accrochage de supports transversaux des lignes de contact sur les façades, quand cela est possible. Concernant les poteaux, il pense qu'il faut essayer d'éviter le schéma qu'apparaissait sur le premier slide et plutôt favoriser les poteaux centraux entre les voies. Il relève que le déploiement de ce type de solutions doit continuer en effet à être intensifié.

Concernant les autorisations de construire, il précise que la loi sur les chemins de fer indique clairement que les projets qui sont exclusivement ou essentiellement ferroviaires doivent faire l'objet d'une approbation des plans par la Confédération et, si ce n'est pas le cas, qu'il s'agit alors d'une procédure d'autorisation de construire cantonale. Il ajoute que les procédures ordinaires fédérales prévoient des mises à l'enquête publique et donc que tous les tiers concernés ont l'opportunité de se prononcer sur la qualité du projet.

Concernant la réalisation du projet, il explique qu'il y a beaucoup de choses techniques que l'on peut faire des choses pour que l'infrastructure s'intègre mieux dans l'environnement, typiquement des matériaux qui s'intègrent mieux dans le bâti, par exemple en changeant la couleur des câbles, dont certains sont passés de l'orange au gris ; il relève que cela se fait néanmoins progressivement et que cela est un effort qui doit être poursuivi. Il ajoute en outre que la teinte des poteaux peut être ponctuellement d'une autre couleur que le gris. Concernant les armoires techniques, il observe qu'il y a aussi beaucoup d'armoires de la DGT qui contiennent les régulateurs des carrefours ; il relève enfin que les TPG ont 160 armoires et que, sur ces dernières, 75% d'entre elles ont été décorées et qu'il y en a en moyenne 10 de plus par année qui sont ainsi décorées.

M. Pavageau ajoute que cela se fait aussi pour les armoires TOSA.

M. Ganty ajoute que ce qu'ils ont voulu faire passer le message que les structures pour gérer cette problématique existent déjà, même s'ils peuvent faire encore mieux en continuant leurs efforts ; il considère que les structures existantes sont néanmoins largement suffisantes pour gérer cette problématique.

Questions des députés

A un député (UDC) qui demande, en ce qui concerne les fixations en façade, si ces dernières obligent à rapprocher les câbles transversaux, M. Ganty répond que cela ne change pas la distance entre les câbles.

Le même député (UDC) demande qui définit les emplacements des poteaux. M. Ganty indique que cela est souvent déterminé par les contraintes sur le site, notamment au niveau du sous-sol. Il ajoute que l'objectif, sans contrainte, est d'aligner les poteaux.

M. Pavageau ajoute qu'il y a aussi des questions de sécurité, notamment en cas d'embarquée, de manière à ce qu'un poteau ne vienne pas coïncider un piéton. Il ajoute par ailleurs qu'il n'y a pas toujours une homogénéité sur l'ensemble du réseau même si le souhait est toujours une mutualisation.

Ce même député relève qu'il y a soit des poteaux avec une traverse, soit un poteau de chaque côté de la ligne ; il se demande si les distances varient selon le type de poteaux.

M. Ganty souligne que l'alignement ne change pas, mais que la taille du poteau varie selon les tractions, lesquelles sont plus importantes dans un secteur courbé.

M. Pavageau ajoute qu'avec un poteau axial, il y a des lames d'air de protection qui viennent se rajouter à la largeur de la plateforme, ce qui consomme in fine plus d'espace dans la rue que lorsque l'on met les poteaux sur le côté, où il y a par ailleurs déjà des poteaux d'éclairage et de feux.

M. Ganty précise en outre que l'élément dimensionnant pour un poteau provient des efforts engendrés par les lignes de contact.

Un député (PLR) remercie M. Ganty pour sa vision opérative. Il se demande par ailleurs au niveau de l'accrochage, s'il y a déjà eu des cas d'arrachage de ligne, auquel cas l'on pourrait comprendre les éventuelles réticences des propriétaires à ce que l'on s'accroche sur leurs belles façades. Par ailleurs, au niveau de la planification, il considère qu'il y a une certaine logique dans les nouvelles approches, mais il se demande s'il existe une réflexion des TPG en amont avec les concepteurs au niveau de l'accroche sur les bâtiments, notamment en ce qui concerne les plaques permettant d'accrochage.

M. Pavageau précise qu'ils travaillent avec le DALE et que dans les nouveaux quartiers, lesquels sont plutôt constitués d'îlots quelque peu en retrait, ils n'ont pas eu vraiment l'occasion d'anticiper à ce niveau.

M. Ganty relève que le dimensionnement des lignes de contact définit les forces de traction qu'ils doivent ensuite transmettre sur un poteau ou une

façade. Il indique qu'ils ont de l'expérience et savent quelle force peut être exercée sur un type de façade. Il précise que les cas d'arrachage restent marginaux et qu'il n'en a connu que 2, en 17 ans aux TPG. Par ailleurs, concernant les questions chronologiques, il souligne que c'est avant tout une question de coût et de type de façade. Il ajoute qu'ils ont des règles de base définies pour le matériel utilisé pour l'accrochage sur les façades et qu'ils rentrent généralement assez rapidement en contact avec les promoteurs pour savoir en amont s'ils peuvent s'accrocher ou pas.

M. Pavageau souligne que le parti architectural du concepteur était de s'aligner sur les plantations d'arbres afin de minimiser l'impact des poteaux.

A un député (MCG) qui demande si les 9630 N de tension mentionnés sont bel et bien dans la longueur, M. Ganty répond qu'ils dimensionnent avec les contraintes de traction de 9630 N et donc que cette tension génère des efforts sur les transversales de supports qui doivent être retenues par des poteaux ou des ancrages en façade. Il relève qu'à ces efforts se rajoute le poids propre de l'ensemble.

Au même député (MCG) qui demande quelle est la durée de vie d'une ligne de contact, M. Ganty indique que le fil de contact a une durée de vie de 10 à 15 ans selon la fréquence de passage, tandis que les fils de support ont une durée de vie d'environ 40 ans.

A ce même député (MCG) qui demande si les espacements entre poteaux de support sont les mêmes lorsqu'ils prolongent une ligne en France, M. Pavageau répond qu'il y a une différence au niveau de l'emplacement du fil électrique, lequel se trouve en Suisse en extérieur, tandis qu'en France, il se situe dans un tuyau béton et donc que, s'il y a une panne, il faut alors casser le béton.

M. Ganty précise que cela est valable à Annemasse, mais qu'à Saint-Julien, ce sera le système TPG qui sera appliqué. Il indique en outre que le fait de mettre des poteaux très espacés va générer l'obligation de mettre d'autres poteaux pour l'éclairage public.

A un député (Ve) qui demande quel est le coût d'un poteau, M. Ganty indique qu'il s'agit d'environ 8000 F avec le socle.

Ce député (Ve) comprend qu'il y a parfois un besoin de poteaux pour l'éclairage, mais il estime néanmoins qu'il y a des zones où c'est moins le cas, par exemple sur des tronçons de la ligne à Plan-les-Ouates.

M. Pavageau ajoute que dans la future ligne de la ZIPLO, l'on se trouve tout à fait dans cette optique qualitative et avec une maîtrise financière qui sera plus facile.

M. Ganty ajoute qu'ils profitent de leurs poteaux pour y mettre de l'éclairage public.

Le même député (Ve) relève que, dans des zones patrimoniales, il s'agit d'endroits où l'on peut choisir des solutions mixtes, comme à Nice, ce qui a néanmoins un coût supplémentaire.

M. Pavageau précise qu'à Nice, il s'agit d'un tram avec une alimentation autonome, qui va se recharger comme les bus TOSA. Il précise néanmoins qu'à Reims, Nice ou Dubaï, il s'agit de réseaux neufs, tandis qu'à Genève, il y a déjà un réseau existant et que se pose alors un problème, si l'on décide de mettre un tel système notamment à la Corraterie, puisque les lignes 18, 14 et 12 doivent alors être changées en termes de matériel roulant. Il ne connaît pas d'exemples de grandes villes ayant décidé de renouveler leur matériel roulant de cette manière, alors qu'elles ont déjà un réseau existant, principalement à cause des énormes coûts au niveau de l'amortissement qui est dans ces cas très long.

Ce député (Ve) souligne qu'à Nice, il s'agit d'un tram mixte.

M. Pavageau souligne que le matériel a été acheté spécifiquement pour cela, tandis que M. Ganty pense que l'on aura sûrement des opportunités de basculer dans des solutions où il y a une certaine autonomie à l'horizon 2030.

Audition M^{me} Sabine Nemeç-Piguet, directrice générale et conservatrice des monuments, et M. Philippe Viala, chef du service des interfaces CEVA, DALE

M^{me} Nemeç-Piguet remercie la commission et explique en premier lieu que cette motion est très complète et contient des documents photographiques très explicites et donc qu'elle ne reviendra pas sur la motion elle-même, mais au contraire expliquera comment, à l'OPS, ils sont confrontés à la problématique de l'occupation du domaine public. Elle relève que le fait de se prononcer sur les sites protégés revient à une parcellisation de l'espace public puisque l'on se concentre sur certains lieux, mais qu'en dehors de ces zones, l'examen du domaine public ne se fait pas de la même manière et donc que pour le citoyen qui pratique la Ville, cette division n'est pas perceptible, même si l'on perçoit bien une certaine cohérence dans des lieux comme Carouge.

Elle ajoute que la réflexion pourrait être étendue à beaucoup d'autres objets (caisses à journaux, abribus, coffret de gaz, poubelles, publicité, etc.). Elle relève en outre que l'on ne parle pas ici de la signalétique routière qui a donc une prédominance liée à la sécurité. Elle relève qu'il n'existe pas de concept de l'occupation du domaine public, que l'on arrive à une superposition de couches, ce qui fait que la perception globale de l'espace public disparaît.

Concernant les sites protégés, elle explique que l'OPS suit toute l'installation des trams, donne des préavis sur l'installation des mâts, mais avec des effets limités (petits déplacements, etc.), dont l'impact reste donc minime.

Elle rappelle que les discussions avec les opérateurs se sont parfois avérées positives, notamment à Hermance où les SIG devaient poser en 2011 des coffrets électriques dans la commune. Elle souligne qu'il y a eu un dialogue pour améliorer cette pose. Elle ajoute néanmoins qu'il y avait un problème de timing car ils intervenaient lors de l'ouverture du chantier, ce qui a occasionné des difficultés et des tensions. Elle relève qu'il est donc hautement souhaitable de pouvoir intervenir en amont. Concernant les nouveaux coffrets de gaz lesquels sont maintenant plutôt placés hors-sol, des contacts préliminaires avec les opérateurs ont permis de convenir sur le fait que la situation actuelle de coffrets enterrés pouvait perdurer, ce qui était souhaitable sous l'angle esthétique.

Concernant le Musée international de la Réforme (MIR) et le site archéologique sous la Cathédral St-Pierre, elle explique qu'ils ont pu développer un concept graphique, au niveau de la signalétique autour de la Cathédrale, avec la Ville de Genève et la Fondation des Clés de Saint-Pierre. Elle relève que le fait de proposer des solutions pour des poteaux TPG est pour eux très compliqué car les contraintes techniques s'imposent à tout argumentaire. Elle observe qu'il serait néanmoins très efficace de pouvoir disposer d'un concept de l'espace public qui réunisse tous les opérateurs amenés à intervenir dans le domaine public, ce qui serait donc plus facile pour la gestion de tous les objets. Elle pense que cela éviterait d'intervenir souvent très tard et donc que cela permettrait en outre d'intégrer pleinement les questions soulevées dans cette motion, lesquelles sont d'ordre esthétique et concernent notre cadre de vie.

Elle pense qu'il y a deux sites qui vont être prochainement construits et pour lesquels il conviendrait de développer une méthode d'approche nouvelle : la route de Ferney où il y a un cadre végétal très présent et où l'arrivée du tram pose problème ; le Rond-Point de Rive, suite au projet de parking et de réaménagement de l'espace piétonnier. Elle relève enfin que la Ville travaille à un projet de distribution de supports des cathéters qui puissent s'inscrire dans la topographie du Rond-Point de Rive ; elle pense que cela pourrait peut-être servir de modèle si l'on trouve des solutions architecturales intéressantes.

Questions des commissaires

Au président qui demande ce qui empêche la genèse d'un plan général d'occupation du domaine public, M^{me} Nemeç-Piguet répond que cela est dû,

selon elle, au fait que les opérateurs ont des agendas, objectifs et contraintes différents. Elle relève que ce n'est ni la commune, ni l'Etat, ni les commissions qui peuvent concentrer les pouvoirs et qu'il n'y a pas d'opérateur particulier qui puisse donc concentrer les pouvoirs. Elle ne pense néanmoins pas qu'il y a de vrais obstacles, même s'il n'y a pas non plus de vision globale.

M. Viala souligne qu'il travaille au sein de l'Office de l'urbanisme sur les interfaces CEVA et qu'il travaille actuellement avec les TPG sur certains secteurs. Il indique qu'il partage entièrement le diagnostic de cette motion et qu'il s'agit en effet d'une thématique qui influe sur le cadre de vie. Il ajoute que ce qui leur semble important à l'OU en termes de constat, c'est la fragmentation au niveau des interventions. Il relève qu'il ne faut pas non plus mettre au pilori les TPG, qui ne sont qu'un acteur parmi d'autres, mais qu'il y a néanmoins une incapacité à avoir une vision d'ensemble par tous les maîtres d'ouvrage.

Il relève par ailleurs qu'il y a une cinquantaine de mobiliers différents sur l'espace public et, en ce qui concerne les 3 propositions de la motion, qu'ils ont comme éléments de discussion en cours avec les TPG et la DGGC, d'éviter de tomber dans le piège de l'opposition entre les architectes et les ingénieurs car il estime qu'il convient plutôt de revoir les modes projets avec les communes et au sein du Canton, de manière à redonner cette sensibilité aux différents corps de métiers.

Il évoque par ailleurs le projet de tram à Zurich, pour lequel M. Klostermann, architecte-urbaniste, a travaillé dès le départ ainsi que dans les phases de réalisation des travaux. Il souligne qu'il avait les capacités de voir les questions d'échelles et d'espaces publics, en allant au-delà de la seule fonctionnalité de l'objet. Il pense donc qu'il convient de mettre davantage d'architectes-paysagistes en lien avec ces ingénieurs, qui font d'ailleurs un travail très compliqué.

Une députée (S) les remercie pour leurs interventions, indique qu'elle partage leur volonté de travailler en amont et leur plaidoyer pour l'intégration d'un architecte-paysagiste dans les projets. Elle relève qu'ils sont les deux amenés à émettre des préavis dans leurs services et elle se demande quelle est leur recommandation pour pouvoir initier ce débat afin que leurs vœux puissent se concrétiser, par exemple une interpellation du DETA ou autre chose.

M^{me} Nemeç-Piguet relève que le domaine public est le lieu partagé par excellence. Elle pense que le concept général de domaine public est la voie vers laquelle il faut tendre, dans le but de réunir l'ensemble des acteurs afin d'articuler les obligations de chacun au lieu de cumuler les diverses contraintes.

M. Viala ajoute que, lorsque l'on fait un projet de tram, l'on fait avant tout un projet de territoire. Il considère que le travail en cours sur la voie en direction de St-Julien a profondément évolué dans ce sens par rapport au TCOB et il souhaite que cela aille encore plus de l'avant au niveau du tram du Grand-Saconnex. Il souligne que ce travail est initié entre les départements, que la motion met un point d'exergue sur les mâts, mais que ce travail est donc initié par les différentes directions générales ; il ajoute qu'ils prennent en considération cette problématique, en intégrant par ailleurs les SIG et les TPG qui ont aussi un rôle majeur à jouer. Il pense donc que l'on va dans le bon sens mais que l'on doit peut-être accélérer encore ce mouvement pour en faire de véritables projets de territoire.

A un député (MCG) qui demande s'ils peuvent se prononcer sur la boucle du futur tram, aux Palettes, laquelle ne va servir que quelques années, M. Viala indique ne pas être directement sur ce dossier, mais ajoute que les trams sont en autorisation fédérale et pas cantonale. Concernant ce secteur, il relève qu'il y a un PLQ au niveau de l'urbanisation du secteur, qu'ils sont associés à ce projet et qu'il sait qu'il y a eu beaucoup de discussions sur cette question, même s'il n'en connaît pas le résultat final. Il relève en outre que la coordination a donc eu lieu. Il souligne enfin que l'on ne se trouve pas ici dans un système de préavis cantonal puisqu'il s'agit d'une procédure de préavis fédérale.

Séance du 28 novembre 2017

Audition de MM. Philippe Rossé, président, et Serge Sérafin, vice-président de la commission d'urbanisme

M. Sérafin indique qu'ils sont très motivés à exprimer leur avis car ils sont soucieux de constater que, dans l'installation des mobiliers urbains et des feux de signalisation, les impératifs techniques priment souvent sur tous les autres paramètres du projet. Il pense qu'il y a un manque de réflexion au niveau de l'impact urbain visuel et fonctionnel. Il explique qu'ils se sont déjà plaints de ne pas être consultés lors du dépôt de projets d'infrastructures ; ils constatent souvent après coup que l'on a oublié de tenir compte d'un certain nombre de paramètres. Il pense que des cahiers des charges ne sont parfois pas suffisamment ouverts à cette problématique urbanistique. Il souligne qu'ils font donc la demande d'être associés à la réflexion du développement des projets. Il indique que le développement des nouveaux secteurs urbains dépend aussi de la qualité des infrastructures qui vont les desservir. Il explique qu'ils appuient donc la motion et pense que leur commission a un rôle à jouer en mettant le doigt sur certains éléments qui sont peut-être incomplets, dans les

projets qui ne leur sont malheureusement pas soumis aujourd'hui. Il précise qu'ils se sont aussi manifestés auprès de la direction de leurs services, mais qu'on leur a gentiment dit que les infrastructures ne sont pas régies par l'aménagement, mais par d'autres départements. Il pense qu'ils peuvent peut-être obtenir une écoute à travers cette séance et précise qu'ils tiendront bien entendu compte des revendications faites dans le soin à apporter à tous les équipements que l'on évoque, notamment les trottoirs et les bords de chaussées, comme cela est présenté dans l'argumentaire de la motion.

Questions des commissaires

Une députée (S) relève qu'ils ont dit qu'ils ont eu l'occasion de se manifester auprès de la direction de leur service ; elle désire des précisions à ce sujet, M. Rossé souligne qu'ils se sont manifestés auprès de l'Office de l'urbanisme, tout en envoyant des copies dans les autres départements.

La même députée (S) comprend que cet office n'a donc pas vraiment relayé leur préoccupation auprès du Conseiller d'Etat en charge du département.

M. Sérafin pense qu'il y aura plutôt des relations entre les Conseillers d'Etat. Il ajoute que les infrastructures en lien avec le développement des quartiers font l'objet de projets importants qui génèrent des incidences sur l'environnement urbain et qui sont aussi soumis théoriquement aux préavis de la commission de l'urbanisme. Il affirme qu'ils n'entendent pas être des partenaires qui se contentent de donner des préavis négatifs à la fin des projets, mais qu'ils désirent plutôt donner leur point de vue dans les prémices des différents projets, afin de mettre en évidence en amont les enjeux urbanistiques qui sont liés à la technique des infrastructures et à l'évolution des systèmes de transport. Il pense donc plutôt à l'avenir et aux enjeux qui seront à relever par la suite.

A cette même députée (S) qui souligne qu'elle partage leurs soucis, mais comprend donc que leurs soucis ne sont peut-être pas parvenus à M. Barthassat et M. Hodgson, M. Sérafin répond qu'ils n'ont en tout cas pas eu de retours.

Toujours à la même députée (S) qui demande si le souci qu'ils manifestent fera un point du rapport de la commission d'urbanisme, M. Séraphin répond par l'affirmative.

Un député (PLR) relève que l'on parle beaucoup de simplification des procédures et il se demande si le fait de demander une consultation comme le fait la motion ne va pas un peu à l'encontre de l'efficacité des différents services. Il relève qu'il y a quand même des choses assez précises dans les invites de la motion, notamment : « proposer au Grand Conseil un cadre législatif qui précise les obligations faites aux opérateurs et propriétaires de

bâtiments : en rendant obligatoire et gratuit l'usage des façades, en front de rue ou situées à proximité directe, pour la pose et l'accrochage d'équipements de service public, à moins qu'un intérêt prépondérant ne s'y oppose ; en garantissant la protection des bâtiments d'habitations et d'activités de tous transferts de vibrations ou de bruits solidiens. » Il relève que cela impacte tout le processus d'une autorisation de construire. Il se demande si l'on n'est pas en train de charger le bateau de structures qui ralentissent les procédures.

M. Séraphin indique qu'ils ont profité de cette opportunité car l'on a cette problématique dans les sites urbains en développement, auxquels leurs compétences sont plus liées, ou alors dans le remaniement d'installations d'importance, notamment le remaniement du rond-point de Rive qui va comprendre une boucle de rebroussement pour le tram. Il estime qu'en 2017, l'on peut se demander pourquoi l'on choisit cette solution, alors que l'on sait que l'on aura des trams à deux sens d'ici quelques années. Il précise en outre qu'ils ont été consultés dans ce cas présent. Il ajoute que ce projet génère une électrification très intensive de tout le rond-point, avec un impact visible. Il pense qu'il est normal que, dans le processus de l'autorisation, ils aient un mot à dire. Néanmoins, par rapport au droit des tiers et à l'usage des façades, il estime qu'ils n'ont rien à dire et qu'ils ne vont donc pas se prononcer sur ce sujet. Il ajoute qu'ils sont plus intéressés à se prononcer avant la mise en œuvre technique des projets.

M. Rossé considère que cette consultation ne va pas alourdir la procédure. Il estime que l'on est là dans une application de mise en œuvre d'une autorisation déjà obtenue, tandis que les installations de câbles sur les façades relèvent du droit public vis-à-vis d'un privé ou d'un tiers. Concernant la gratuité de la procédure, il estime qu'il s'agit d'un débat en soi. Il ajoute que le droit sur les façades reste également un débat en soi, mais il pense que la commission de l'urbanisme n'est pas là pour se prononcer là-dessus. Il ajoute que la commission de l'architecture par contre se prononce sur ce qui touche les bâtiments, mais pas pour les équipements publics, ni transports publics ou encore la nappe de câbles que l'on peut rencontrer au-dessus des rues.

Un député (Ve) souligne qu'il parle, dans la motion, de leur commission, de celle de l'architecture et de la CMNS. Il désire savoir quelle est celle qui serait, selon eux, la plus à même d'apporter un préavis pertinent.

M. Rossé précise que la commission de l'architecture ne se concentre véritablement que sur les objets construits, que la commission de l'urbanisme par contre se concentre en effet sur l'espace public et donc sur le vide, mais aussi par conséquent sur le plein qui reste ensuite, tandis que la CMNS se préoccupe plutôt du patrimoine et des objets.

A ce même député (Ve) qui demande si, dans les dossiers qui leur sont remis, les équipements techniques et le mobilier urbain leur sont présentés, M. Rossé indique qu'il s'agit toujours de plans techniques et qu'il n'a jamais vu, en 15 ans, des plans avec des poteaux ou des mâts. Il explique que, lorsqu'il y a un projet d'aménagement d'une place et qu'un urbaniste a été mandaté, ce dernier leur fait en effet des propositions de mobilier urbain, de surfaces, etc., pour avoir une cohérence de l'espace. Il ajoute que, là encore, l'on ne voit néanmoins pas toujours la mise en œuvre précise du concept souhaité.

M. Séraphin souligne que pour l'exemple de Rive, le parking des Clés-de-Rive est en cours d'autorisation et est accompagné d'un réaménagement urbain. Il indique qu'ils ont donc pu faire un certain nombre de remarques pour ce projet et il pense qu'elles seront prises en compte, mais il relève que cela est assez exceptionnel. Il explique que c'est en ce sens qu'ils se positionnent, par rapport aux différents projets, soit pour favoriser un projet vis-à-vis de certains opposants, soit en contre-valeur à des impératifs techniques un peu envahissants, lesquels ont selon lui malgré tout un peu de souplesse.

A ce député (Ve) qui désire savoir s'ils ont été consultés pour les poteaux sur la Plaine de Plainpalais ou pour les portiques à la Rte de Meyrin, M. Séraphin répond par la négative.

Au même député (Ve) qui demande si leurs préavis sont rendus publics, M. Rossé explique qu'il y a un procès-verbal avec un développement du sujet, puis le préavis à proprement parler qui résume les directives qu'ils donnent au mandataire.

Toujours au même député (Ve) qui demande si l'on peut accéder à cela sur internet, M. Séraphin répond que ce n'est pas le cas sur internet, mais que le PV fait néanmoins partie de l'autorisation de construire.

Une députée (S) relève qu'un délégué de la CMNS siège à la Commission de l'urbanisme. Elle pense donc que l'on pourrait prendre en compte l'avis de la CMNS, dans le cadre de la CU, afin de ne pas rallonger les procédures, comme le craint un député (PLR).

M. Séraphin relève que la commission de l'urbanisme intervient dans la plupart des cas durant la phase projet, car c'est le moment le plus opportun pour intervenir. Il ajoute que la consultation préalable ne s'inscrit pas dans un processus d'autorisation finale, mais en amont, dans les phases préalables.

Séance du 5 décembre 2017

Audition de M^{me} Erica Deuber Ziegler, historienne de l'art, et M. Benoit Dubesset, architecte, membres de la CMNS

M^{me} Deuber Ziegler remercie la commission et indique en premier lieu qu'ils ont en effet pris connaissance de cette motion, largement cosignée par l'ensemble des représentants des partis, qu'ils la jugent extrêmement bienvenue et excellente car elle vient répondre à leurs préoccupations qu'ils ont exprimé depuis très longue date, notamment au niveau des zones et des immeubles protégés, lesquels sont aujourd'hui très nombreux, notamment les ensembles des XIX^e et début du XX^e siècle, les plans de site ou encore les zones spéciales protégées de la Ville, ce qui fait un grand nombre de cas pour lesquels ils ont été amenés à se préoccuper et émettre des préavis sur l'envahissement de l'espace public par ce mobilier. Elle observe qu'ils ont remporté un succès très mesuré, par exemple au niveau de la signalétique culturelle dans la Vieille Ville, qui est désormais limitée, notamment dans la Cour Saint-Pierre. Elle relève que cela a pris du temps pour réussir à convaincre tous les partenaires de veiller à ne pas altérer la vision que l'on a de l'architecture. Elle ajoute que dans d'autres cas, ils ont complètement échoué, par exemple avec la ligne Onex-Cornavin, avec les tramways à Coutance, autour de Notre-Dame ou encore la traversée d'Onex et du Petit-Lancy. Elle ajoute qu'ils avaient aussi émis un préavis qui n'a pas été suivi pour la voie historique de la rte de Meyrin qui a été complètement défigurée par les poteaux. Elle ajoute qu'ils n'ont pas obtenu la moindre concession pour les poteaux de tramway, alors qu'ils disaient qu'il faudrait s'inspirer du modèle bordelais, avec un enterrement de l'alimentation électrique, qu'ils se sont réunis avec les TPG ou encore avec l'OFROU ; elle relève qu'il y a donc eu de nombreuses interventions en vain au cours de ces 20 dernières années. Elle ajoute ensuite qu'il existe des lois et des règlements qui régissent les procédés de réclame, que l'éclairage nocturne fait l'objet d'un plan en ville de Genève mis à jour périodiquement, que l'occupation des sols fait l'objet de l'attention des légistes, que le domaine public également et donc qu'il serait, selon elle, parfaitement concevable de légiférer en matière d'armoires électriques SIG et de poteaux TPG. Elle relève en outre que, lorsque les immeubles ne sont ni classés, ni placés dans une zone protégée, autant dire que l'on ne les voit pas à la commission des sites. Elle relève que l'on peut par contre parcourir la ville et voir que certains lieux sont envahis de poteaux, de panneaux, d'abribus, de poubelles, etc. Elle souligne que la CMNS avait consacré un chapitre à l'espace public, dans son dernier rapport de législation 2006-2010, dans lequel elle demandait que l'on consacre une meilleure attention aux voies publiques.

M. Dubesset estime qu'il y a heureusement quelques cas dans lesquels l'on prend en compte les interventions des architectes ou autres qui permettent d'améliorer la coordination, par exemple à la Coulouvrenière où il se félicite qu'il y a eu malgré tout un dialogue. Il précise qu'il s'agit néanmoins de situations extrêmement ténues.

Questions des députés

Une députée (S) relève que la commission des travaux a eu l'occasion d'auditionner la commission de l'urbanisme, qui va *grosso modo* dans le sens de cette motion, mais elle désire savoir, pour permettre que les commissions s'expriment sans non plus que cette consultation devienne une surcharge dans le processus, si les personnes auditionnées considèrent que le fait que la CMNS ait un représentant au sein de la commission de l'urbanisme permettrait que l'on ne consulte que cette dernière ou alors si elles souhaitent plutôt une consultation systématique de chaque commission.

M^{me} Deuber Ziegler précise que le fonctionnement de ces deux commissions est réglé par la Loi : la LPMNS et la LCI. Elle relève qu'il arrive que l'on soit dans certains cas à la croisée des deux compétences et qu'il y a dans ces cas des séances communes. Elle observe qu'il n'y a par contre pas de délégué de la commission de l'urbanisme chez eux, ni de la commission d'architecture. Elle relève ensuite qu'il arrive qu'ils se concertent, mais que c'est assez rare car les compétences sont régies par la loi et qu'eux se concentrent sur les zones et bâtiments protégés. Concernant la ligne Onex-Cornavin, ils se sont pour leur part occupés de la traversée d'Onex et de Lancy, de la zone protégée de St-Gervais, du monument de Notre-Dame et de la place Cornavin.

Un député (S) la remercie pour le qualificatif élogieux qu'elle a attribué à la motion. Il relève que M^{me} Deuber Ziegler estime qu'il faut légiférer et il observe qu'elle a une grande expérience quant au massacre de la ville par le mobilier urbain. Il se demande donc pourquoi l'on n'arrive pas à appliquer ces lois aux TPG ou aux SIG et se demande en outre ce qu'il faudrait faire pour qu'ils prennent en compte mieux cet aspect légal.

M^{me} Deuber Ziegler explique qu'ils leur arrivent très souvent d'être consultés sur l'espace public, par exemple lorsqu'un village souhaite améliorer son environnement ou limiter le trafic, ce qui suppose du pavage, du marquage au sol, des bacs à fleurs, etc. Elle indique que la CMNS en est arrivée à la conclusion que moins l'on en met, mieux c'est. Elle ajoute qu'il vaut même mieux que les voitures se garent le long des routes, ce qui ralentit le trafic, plutôt que de disposer des murets ou des bacs à fleurs, lesquels sont des

dispositifs pérennes, contrairement aux voitures qui s'en vont parfois. Elle relève qu'ils sont écoutés et qu'ils préavisent donc souvent sur des aménagements de sol ou des éléments d'accompagnement d'une route dans un village, en somme tout ce qui a trait à la technique, aux services ou aux usages de sécurité. Concernant les procédés de réclame, elle rappelle qu'il y a une loi spécifique et que, dans le cadre de l'éclairage nocturne, l'on a adopté des conventions. Pour les tramways, elle relève que l'option choisie de poteaux gigantesques à intervalle resserré et qui défigurent les rues est très dommageable. Elle observe que des rues, qui étaient très agréables, comme Coutance qui était animée par un marché, sont désormais mortes. Elle souligne en outre qu'il y a d'autres quartiers qui sont devenus morts comme le Grand-Lancy, où l'on a un paysage surréaliste avec seulement des poteaux et des arrêts de tram, qui sont la seule composante encore vivante, hormis les voitures. Elle pense que l'on devrait pouvoir trouver des systèmes de régulation de ces problèmes.

M. Dubesset estime que l'on assiste à la puissance des SIG et des TPG, avec des ingénieurs qui n'écoutent pas les questions relevant du patrimoine et de l'urbanisme, malgré la présence d'un urbaniste dans les projets, que l'on met, selon lui, comme simple caution. A la CMNS, il souligne qu'ils sont de fait attachés à certaines zones et que, dès que l'on sort d'une zone protégée, l'on ne les consulte plus, ce qui est un problème car l'on peut se trouver dans une situation dommageable sans qu'ils puissent intervenir. Par rapport aux projets des grands organismes parapublics comme les SIG et les TPG, il précise qu'ils ne sont pas consultés.

M^{me} Deuber Ziegler ajoute qu'ils ne sont consultés qu'après coup et non lors de la conception des places et du matériel.

M. Dubesset estime que la Place Bel-Air est à cet égard emblématique. Il observe que l'architecte engagé pour le projet n'a pas eu de marge de manœuvre et qu'il n'a pas pu faire autre chose que ce qu'on lui a imposé, y compris au niveau de la largeur des marquises.

M^{me} Deuber Ziegler souligne qu'elle a 20 préavis sous les yeux s'étalant entre 2003 et 2017 ; elle précise que ce ne sont que des préavis de dissuasion. Elle souligne qu'ils ont obtenu par exemple gain de cause pour que certains poteaux à Coutance soient supprimés et que les caténaies soient rattachées aux maisons, de même pour la Corraterie, mais parce que c'est la Corraterie.

M. Dubesset ajoute que c'est aussi le cas à la Place du Rhône, où les TPG ont pu tirer un câble pour éviter d'avoir un poteau sur la place ; il relève qu'ils peuvent donc le faire, mais qu'il faut le demander très fort.

Un député (S) pense que c'est plutôt dans la LCI que l'on devrait être plus impératif.

M^{me} Deuber Ziegler estime que les armoires SIG et les poteaux TPG devraient être nommément cités dans la loi. Elle considère que le reste peut être géré, notamment la signalétique culturelle.

Un député (MCG) abonde dans leur sens en ce qui concerne le Grand-Lancy ; il relève qu'un commerce a fait faillite après le déplacement de l'arrêt de tram. Il entend leurs doléances quant à l'enterrement de l'alimentation électrique pour les TPG, mais il se demande si leur commission dispose d'un budget pour compenser les surcoûts liés à cette demande ; il relève que les TPG ont souligné que l'enfouissement de l'alimentation était excessivement cher. Par ailleurs, il désire savoir si la CMNS a été consultée pour les armoires techniques de TOSA, qui viennent d'être mises en place sur la route du Pont Butin, notamment au niveau de l'Ecole de mécanique. Il relève que le terrain jouxtant le trottoir est propriété de l'Etat et que le fait de reculer les armoires de 2 mètres aurait libéré ce trottoir.

M^{me} Deuber Ziegler lui répond par la négative et explique que cela est dû au fait que la zone n'est pas protégée. Elle ajoute que le Service des monuments de la CMNS gère certes un budget pour l'amélioration des interventions pour la conservation du patrimoine, quand celles-ci entraînent un surcoût. Elle ajoute que l'on ne se trouve pas ici dans ce cas de figure, puisqu'une option est prise au départ et que c'est le fait de revenir en arrière qui va coûter cher. Par ailleurs, elle relève que l'entretien de l'électricité enterrée est plus coûteux que celui des lignes aériennes. Elle souligne qu'ils n'ont donc pas de budget pour cela.

Un député (PLR) relève que la dernière invite consiste à « proposer au Grand Conseil un cadre législatif qui précise les obligations faites aux opérateurs et propriétaires de bâtiments. », notamment « en rendant obligatoire et gratuit l'usage des façades, en front de rue ou situées à proximité directe, pour la pose et l'accrochage d'équipements de service public, à moins qu'un intérêt prépondérant ne s'y oppose. » Il imagine que certains accrochages peuvent poser problème en Vieille Ville à cause de façades en molasse ou autres et il relève qu'il y a aussi la notion de proportionnalité, laquelle est liée à la deuxième invite : « en garantissant la protection des bâtiments d'habitations et d'activités de tous transferts de vibrations ou de bruits solidiens ». Il pense qu'à ce moment, l'on peut alors se dire que, pour ne pas être embêté par de telles vibrations, il suffit de mettre poteau et c'est terminé.

M^{me} Deuber Ziegler précise que l'expérience à Coutance n'a pas produit de protestations de la part des propriétaires, lesquels n'ont par ailleurs pas été payés.

M. Dubesset relève que, lorsque l'on met un poteau avec 6 ou 7 alimentations tendues, cela est en effet plus économique que le fait de rechercher 7 ancrages sur les murs. Il souligne qu'un poteau fonctionne pourtant avec un maillage extrêmement précis, qu'il y a des questions de tensions et autres et donc que les accrochages sont peut-être un peu plus chers, mais il estime que cela ne va pas chercher non plus dans des montants énormes, en particulier par rapport à l'impact. Il estime qu'il s'agit de choses dont ils ont envie de discuter et pour lesquelles des tests devraient être effectués.

M^{me} Deuber Ziegler observe que l'on empêche un propriétaire de mettre des volets d'une telle couleur, d'ouvrir une lucarne pour son toit, mais qu'on laisse pourtant l'installation d'énormes poteaux qui massacrent le paysage. Elle estime que c'est quelque chose de disproportionné.

Un député (PLR) indique que, lorsqu'il va à Bâle ou à Zurich, où il y a des réseaux de trams assez denses, il n'est pas frappé par la laideur du mobilier technique et urbain ; il se demande ce qui est donc différent par rapport à Genève ; s'il y a un arsenal législatif plus contraignant qui leur impose d'avoir des mesures de protection ou alors s'il s'agit d'une question de sensibilité culturelle.

M^{me} Deuber Ziegler pense qu'il serait intéressant de faire une investigation dans leur appareil légal ; elle ne sait pas pourquoi il n'y a pas de mobilier immonde ou de réseau de fils partout. Néanmoins, elle relève qu'à Zurich, à chaque fois qu'il y a un projet urbain d'une certaine importance, il y a rapidement de grandes levées de boucliers de la part des milieux de défense du patrimoine ; elle relève qu'il y a donc une sensibilité de la population qui tient aussi au fait que c'est, dans une large proportion, une population qui est zurichoise, alors qu'à Genève, une grande partie de la population n'est pas genevoise et ne se souvient pas comment Genève était belle avant ces envahissements. Elle ajoute qu'en parallèle, l'on admire pourtant le réseau TPG qui est commode et confortable et elle précise que la CMNS ne s'est jamais opposée au réseau TPG, mais qu'elle demande que l'on s'y prenne mieux.

Une députée (S) remarque qu'ils ont mentionné des préavis qui étaient à chaque fois négatifs ou en tout cas incitatifs à plusieurs améliorations. Elle se demande qui fait la synthèse des différents préavis pour ces sujets.

M^{me} Deuber Ziegler souligne que c'est l'OAC qui fait la synthèse.

A la même députée (S) qui demande s'ils ont eu un retour sur la raison pour laquelle ces préavis étaient négatifs, M^{me} Deuber-Ziegler répond qu'il s'agit de l'argument de l'intérêt général supérieur du développement des voies de trams qui est plus fort que les préavis de la CMNS. Concernant les SIG, elle relève qu'il y a des exemples caricaturaux, par exemple un château qui se vend par étage et les SIG qui viennent s'adosser à son portail datant du XVIII^e avec une armoire technique ; elle souligne qu'ils dénoncent alors le cas mais que 10 ans plus tard, l'armoire est toujours là. Elle observe qu'ils n'arrivent donc pas du tout à l'emporter face à ces techniciens qui viennent et posent leurs armoires. Elle souligne en outre que l'Etat ne les met pas à l'amende comme on le ferait avec un particulier.

M. Dubesset ajoute qu'ils ont eu dernièrement la présentation de la station de pompage pour le projet du lac au Vengeron et il explique que toute la partie qui est liée aux SIG est absolument inamovible.

Suite des travaux

Un député (Ve) indique qu'il a déjà mentionné plusieurs fois l'audition de Patrimoine Suisse ; il pense qu'il serait utile d'entendre leur avis.

Un député (PLR) estime qu'après avoir effectué toutes les différentes auditions, il n'y a pas de plus-value à entendre encore un autre organisme lié au patrimoine.

Le président soumet au vote cette demande d'audition :

Pour :	1 (1 Ve)
Contre :	3 (2 PLR ; 1 PDC)
Abstentions :	11 (1 EAG ; 3 S ; 2 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG)

La demande d'audition est **refusée**.

Un député (PLR) demande s'il serait possible de voter la motion la semaine prochaine afin de voir s'il y a de petits amendements à apporter.

Le président indique que l'on peut tout à fait consulter l'ensemble des partis et voir s'il y a des amendements proposés et, dans le cas contraire, l'on vote la motion ce soir.

Après discussion, la commission décide de reporter le vote à la prochaine séance afin de laisser aux commissaires le temps de consulter leurs groupes et déposer d'éventuels amendements.

Séance du 19 décembre 2017

Déclarations des partis

Aucun amendement n'étant parvenu, le président ouvre un temps de parole pour les déclarations des partis.

Un député (UDC) relève que l'étude est bien faite, que l'on a compris qu'il n'était pas toujours facile de savoir où mettre les poteaux, mais il pense que les départements sont conscients de ces difficultés, notamment compte tenu de l'occupation chargée du sous-sol où se trouvent les poteaux. Il trouve que la motion ressemble à une usine à gaz car il estime que les problèmes relatés sont déjà largement identifiés. Il indique donc que l'UDC refusera cette motion.

Un député (PLR) partage l'avis de son préopinant, mais trouve néanmoins la démarche de M. Calame intéressante. Il relève qu'il y a déjà un changement au niveau de la réflexion globale dans les nouveaux projets d'urbanisation. Il observe que l'on a bien entendu vu que les différents services essaient de faire le maximum ; il pense qu'il y a une volonté d'intégrer cela au mieux. En termes de complication, il observe que l'on voit que l'aspect paysager n'est pas optimum, mais que sur certaines places, comme la place Bel-Air, il y a un sous-sol tellement saturé qu'il y a un arbitrage à faire, notamment au niveau de la sécurité, par les différents services de l'Etat, raison pour laquelle il ne va pas soutenir cette motion.

Un député (S) indique être cosignataire de la motion ; il relève qu'il était convaincu qu'il y avait un vrai souci d'identification des poteaux dans l'espace public, mais il pense aujourd'hui que la formulation des invites est peut-être trop détaillée pour une motion. Il pense que la motion a néanmoins un sens car son but est de faire une ville plus belle et d'améliorer l'esthétique globale des espaces publics. Il pense que les efforts qui sont actuellement faits sont faibles car l'on doit respecter des normes et que l'on n'a pas le temps de tout faire en même temps. Il indique que le groupe PS va donc voter la motion.

Le président souligne que le PDC va également voter la motion car il relève que l'on a vu que certains services de l'Etat n'étaient peut-être pas consultés à la hauteur qu'il faudrait et qu'un effort doit quand même être fait pour éviter cette cacophonie esthétique.

Un député (EAG) souligne que son groupe va également voter cette motion et maintient sa position sur le fait que l'on aurait aussi pu voter cette motion il y a 15 jours car il n'y a rien eu de nouveau entre-temps. Il estime que la motion est assez complète dans ses invites et peut permettre de corriger ce qui peut encore l'être. Il pense que, s'il y a eu un effet motion, comme le souligne un député (PLR), c'est tant mieux, mais il estime qu'il y a encore beaucoup de

choses à améliorer et il ne voit pas ce qui pourrait retenir celles et ceux qui veulent améliorer le canton de voter cette motion.

Un député (MCG) indique que son groupe va soutenir cette motion, entre autres dans le cadre de la demande d'une meilleure coordination entre les services. Il estime que cette motion va dans le bon sens.

Vote final

Le président soumet au vote la **M 2408** :

Pour :	9 (1 EAG ; 3 S ; 1 Ve ; 1 PDC ; 3 MCG)
Contre :	6 (4 PLR ; 2 UDC)
Abstention :	–

La M 2408 est **adoptée**.

La commission préavise le traitement de cette motion en catégorie II.

Remarques finales

Cette motion pose de bonnes questions sur l'intégration des supports, mâts et autres équipements techniques dans l'espace urbain. Dans beaucoup d'endroits, le « mal » est déjà fait ; la volonté et le financement pour des mesures correctives manquent. A la place Bel-Air, par exemple, qui est un des points névralgiques de Genève, tous les espaces sont surencombrés, que nous considérons la voirie, l'espace aérien ou le sous-sol. Il devrait être possible, lors du remplacement des lignes de contact des bus et trams de revoir les emplacements des inesthétiques poteaux et supports, voire de réduire leur nombre.

Il conviendra qu'à l'avenir les représentants des différents services concernés puissent s'asseoir à une table de discussion, se concerter avant de poser de nouvelles installations techniques et trouver des solutions pouvant tenir compte des demandes de la CMNS entre autres.

La majorité de la Commission des travaux vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de donner une suite favorable à cette motion.

Annexes :

- 1. Présentation de M. Calame*
- 2. Présentation des TPG*

Proposition de motion (2408-A)

pour que les supports, mâts et autres équipements techniques de service public soient intégrés aux milieux récepteurs des espaces publics

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- que les équipements techniques¹, implantés dans l'espace public et à proximité de celui-ci, ne doivent pas altérer la qualité paysagère et fonctionnelle du milieu récepteur, mais au contraire être pensés et réalisés pour s'intégrer au mieux au contexte urbain et paysager existant ou projeté ;
- que l'encombrement des trottoirs et places doit être évité au maximum afin d'assurer le confort des usagers-ères, notamment une circulation fluide et aisée, et aussi faciliter l'entretien de ces espaces ;
- que les services de planification et les opérateurs de réseaux concernés (TPG, SIG, etc.) doivent porter, en sus des contraintes techniques, une attention particulière à l'aspect (design) et à l'intégration de leurs installations techniques afin de limiter au maximum l'impact fonctionnel et paysager de celles-ci ;
- que les services techniques doivent collaborer, de façon transversale, avec les autres acteurs de l'urbanisme d'aménagement² afin d'assurer que dans tous les projets les éléments techniques de service public soient intégrés ;
- que les façades en front de rue se doivent d'accueillir, autant que possible, l'accrochage des lignes aériennes et autres équipements de services publics ;

¹ Il faut considérer sous cette abréviation les poteaux et autres mâts permettant de soutenir les lignes électriques et éclairages de service public, implantés notamment par les TPG et SIG, mais aussi les armoires techniques d'opérateurs, que ce soit en matière de distribution de fluides ou de réseaux de tous types.

² Il existe à Genève trois commissions officielles qui pourraient servir de relais et/ou d'autorité en termes d'autorisation et d'obligation, d'installation. Ce sont en l'état la commission d'urbanisme (CU), la commission d'architecture (CA) et la commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS). Les lois qui les régissent (LCUA - L 1 55 et LPMNS L 4 05) permettraient, le cas échéant, de leur attribuer une fonction de ce type.

- que toutes sortes de solutions existent afin d'intégrer et de limiter l'impact des supports et équipements techniques dans l'espace public, mais que la volonté et la réunion des compétences manquent bien trop souvent ;
- que le cadre réglementaire existant est extrêmement léger³, peu connu et trop rarement utilisé – il nécessite en plus une entente spécifique avec les propriétaires et se limite à l'accrochage en façade de plaques de rue et d'installations aériennes de service public,

invite le Conseil d'Etat à :

- étudier et développer un « concept cantonal d'intégration des équipements de service public », ou tous autres outils de conception et planification jugés utiles, qui puissent assurer que, dans l'espace public et visible du domaine public, les opérateurs et planificateurs d'équipements techniques de service public procèdent à une intégration harmonieuse et concertée de leurs installations ;
- assurer que la coordination entre les différents services, les opérateurs en charge de la planification et de la réalisation d'infrastructures de service public et les spécialistes de l'aménagement soit effective ;
- mettre en place ou développer toute structure utile à la coordination et au suivi de projet, avec des compétences d'aménagement et un pouvoir d'autorité, afin que soit assurée l'intégration des équipements techniques dans les espaces récepteurs, notamment en termes d'esthétique et de design, de fonctionnalité, de sécurité, d'entretien, de protection et de préservation du patrimoine paysager ;
- proposer au Grand Conseil un cadre législatif qui précise les obligations faites aux opérateurs et propriétaires de bâtiments :
 - en rendant obligatoire et gratuit l'usage des façades, en front de rue ou situées à proximité directe, pour la pose et l'accrochage d'équipements de service public, à moins qu'un intérêt prépondérant ne s'y oppose ;
 - en garantissant la protection des bâtiments d'habitations et d'activités de tous transferts de vibrations ou de bruits solidiens ;
 - en précisant la responsabilité des parties et les conditions applicables, notamment en cas de refus d'installations ;

³ Règlement concernant l'utilisation du domaine public (RUDP) (L 1 10.12), art. 37, al. 1 et 2, voir sous : https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/rsg_11_10p12.html

- en considérant, par défaut, la limite de propriété comme l'emplacement d'implantation des équipements techniques et, le cas échéant, en prévoyant les conditions y relatives ;
- en assurant l'intégration des équipements techniques de service public à leur environnement, en garantissant que les projets à dimensions spatiales soient accompagnés des compétences d'évaluation, notamment en matière d'architecture, d'aménagement, d'urbanisme et encore de préservation du patrimoine.

Mercredi 16 août 2017

Tribune de Genève

Genève & culture

Les cordistes, ces ouvriers acrobates qui permettent d'éviter la pose d'échafaudages
Lire en page 15



Espace public

Genève chérit les poteaux de tram. Annemasse les limite

La future ligne 15 sera bardée d'une multitude de mâts. La ville voisine, elle, fait d'autres choix techniques pour les limiter au maximum

Christian Bernet

Les lignes de tram à Genève ne passent pas inaperçues. La multitude de mâts et de câbles suspendus a un impact fort sur le paysage. On l'a vu ces dernières années, avec les mises en service des lignes 14 et 15. On ne compte plus les innombrables poteaux qui s'égrainent le long de la route de Meyrin ou de Chancy, ou encore au centre-ville. A l'époque, l'Office du patrimoine – et même l'Office fédéral de la culture – s'était ému de cette colonisation. Des conseillers d'Etat de retour de voyage avaient aussi fait part de leur étonnement.

Ce n'est pas près de changer. La future ligne de tram qui reliera Lancy à Saint-Julien, via le quartier des Cherpines à Plan-les-Ouates, est conçue sur le même modèle, on tente d'en limiter l'impact sur l'espace public. On pourra néanmoins en voir le résultat sur la ligne qui, prolongant la 12, desservira Annemasse. «La distance entre les poteaux sera de 50, au pire 40 mètres sur les rectilignes, indique Pierre-Jean Crastes, responsable des grands projets à Annemasse Agglomération.

L'exemple d'Annemasse
Cette prolifération ne fait guère plaisir à Genève. En France, au contraire, on tente d'en limiter l'impact sur l'espace public. On pourra néanmoins en voir le résultat sur la ligne qui, prolongant la 12, desservira Annemasse. «La distance entre les poteaux sera de 50, au pire 40 mètres sur les rectilignes, indique Pierre-Jean Crastes, responsable des grands projets à Annemasse Agglomération.



Les poteaux de tram sont très nombreux dans certains secteurs de Genève, comme ici à la place des Vingt-Deux-Cantons.

Bientôt des trolleys sans fil

● Des trolleybus rouleront bientôt sans fil. Les TPG vont mettre en service leur bus électrique Tosa à partir de la fin de l'année. La ligne choisie est la 23, qui relie Plan-les-Ouates à l'Aéroport, exploitée aujourd'hui par des bus diesel. Le Tosa fonctionne grâce à une recharge ultrarapide de ses batteries. Elle est effectuée à certains arrêts durant une quinzaine de secondes. Un bras repliable situé sur le toit du guidé par un capteur laser permet de

se brancher à la station de recharge. Les TPG réclament trois avantages à ce système: des bus moins polluants que les diesel, l'absence de lignes aériennes et une réduction du bruit.

A terme, les bus Tosa remplaceront les bus fonctionnant au diesel. Ils équiperont également toutes les nouvelles lignes de trolleybus. Voilà qui devrait alléger l'encombrement des lignes aériennes dans la ville. **C.B.**

Et nous les limiterons au maximum en accrochant les câbles aux façades des immeubles.»

Cette parcimonie s'explique par des choix techniques qui n'ont pas été faciles à imposer aux TPG, s'il y a eu quelques arbitrages importants avec nos partenaires suisses, indique Pierre-Jean Crastes. Ils ont fini par accepter nos options car nous prendrions en charge la maintenance.»

Double ligne électrique
Parlons technique. Il faut savoir que deux lignes électriques longent le parcours d'un tram. La première, dite ligne de contact, est celle que le pantographe du véhicule touche pour recevoir le cou-

rant. La seconde, appelée feeder, alimente la ligne de contact à intervalles réguliers pour en assurer la puissance. A Annemasse, ce feeder sera enterré. A Genève, en revanche, il est aérien et installé à côté de la ligne de contact, qu'il alimente par le biais de ces gros câbles orange très visibles. Ce dispositif totalement aérien, plus lourd, nécessite donc la présence plus fréquente de poteaux pour le soutenir.

«Nous héritons de choix techniques faits il y a des décennies, explique Pascal Gantny, directeur des infrastructures aux TPG. Et nous devons répondre à des normes fédérales, puisque les trams

sont des projets ferroviaires.» L'ingénieur défend toutefois le système helvétique. «Le feeder aérien est moins onéreux à la construction car il nécessite peu de travaux de génie civil. Et il est moins coûteux à l'entretien.» Les TPG préfèrent aussi conserver un seul système pour en faciliter l'exploitation. Le système en place à Genève entraînerait aussi moins d'œuvre des installations. «En France, on a réintroduit récemment les trams et les exploitants n'ont pas encore l'expérience sur le long terme», explique Bernard Zurbrugg, ingénieur aux TPG.

Prise de conscience

«Cela étant dit, et même si nous devons rester dans notre cadre légal, nous avons revu nos positions», reconnaît Pascal Gantny. Sur certains tronçons, les poteaux ont été davantage espacés et nous favorisons aussi l'ancrage en façade quand c'est possible.» Les gros câbles orange sont aussi remplacés par des spécimens moins visibles.

Bref, on perçoit une prise de conscience aux TPG, avouée par des architectes qui, lors de l'élaboration des projets, gèrent peu l'impact de ces installations. «Mais nos choix sont déterminés par notre longue expérience d'entretien des lignes et un réseau plus que centenaire», conclut Pascal Gantny.

Quant à mettre en place des lignes sans installations aériennes, comme c'est le cas notamment à Bordeaux, il n'en est pas question actuellement. «A Bordeaux, le réseau est tout neuf, le réseau est très récent. Ici, il est coté à coté de millions pour adapter une seule ligne. Et nos véhicules actuels ne pourraient pas circuler sur la ligne où le captage au sol serait introduit. Nous perdriions en souplesse dans l'exploitation.»

Lire d'éditionnel en page 106. «Annemasse fait mieux que Genève»

Bus et motos cohabitent depuis lundi le long de la route des Jeunes

L'Etat procédé au premier de ses tests controversés

Une nouveauté souvent promise depuis deux ans et passablement décriée se concrétise. Scooters et motos peuvent rouler depuis lundi sur la voie réservée aux bus, taxis et vélos sur un tronçon de la route des Jeunes, de l'Ecluse au stade. Dans trois mois, un premier bilan sera fait avec la police de ce test de une durée d'un an. Le Département des

transports l'a annoncé mardi tout en publiant un guide avec six associations de motards et le TCS.

Cet essai n'est qu'un des six que l'Etat avait annoncés il y a un an. La Justice en a annulé trois qui étaient prévus sur le sol de la Ville de Genève, laquille à recroquer avec succès. Quant à ceux prévus sur la route de Ferney, au Grand-Saconnex, et sur la route de Dèze, à Carouge, ils patienteront. «Mon collègue Pierre Maudet (n'ait) responsable de la police) avait aussi quelques craintes, qui sont au-



Le nouveau marquage.

jour d'hui levées», rapporte le conseiller d'Etat Luc Barthassat, qui peut procéder par étapes. Le premier site est jugé facile: cette voie de bus n'est empruntée que par deux lignes (D et 20) et on n'y trouve qu'un feu.

Hors du test, la Ville de Carouge y est hostile, selon son magistrat chargé de la Mobilité. «Cela gênera les transports publics et les vélos qui, à cet endroit, sont déviés sur la voie de bus faute de piste cyclable, redoute le Vert Nicolas Wälder. L'Etat incline les per-

sonnelles à se mettre au scooter ou à la moto, souvent plus bruyantes et polluantes que la voiture, alors qu'au centre-ville les trottinets en sont déjà envahis.» Pour Luc Barthassat, en revanche, «il faut aussi favoriser les usagers de deux-roues motorisés, car pour un coup, ils ont fait l'effort de renoncer à leur voiture», moins vorace en espace. L'Etat doit exiger des motards des efforts en termes de bruit et de respect des règles, les vélos doivent être récompensés.

L'ATE, elle, déplore que l'Etat

évalue une pratique dangereuse et pénalise la progression des bus. «Notre plus gros souci est sécuritaire, commente pour sa part Philippe Schaedler, président de l'ASIP, syndicat actif aux TPG. Nous avons avverti Barthassat. Il faut s'assurer que pour nous mettre les motards dans la poche avant les élections.» Le lobby Ci Motards, lui, salue une «politique constructive de mobilité». En 2014, 69% des Genevois sondés par l'Etat avaient répondu de ce test de mesure. **Marc Moulin**

«C'EST L'ANARCHIE TOTALE»



EQUIPEMENTS URBAINS Au fil des ans, mâts et cabines électriques ont poussé comme des champignons en ville de Genève. Un député écologiste dit: «Ça suffit.»

On n'y prête peut-être plus guère attention. Mais toutes ces installations ont poussé comme des champignons dans nos cités. Au fil des ans, des armoires électriques, des poteaux gigantesques et des cabines techniques en tout genre se sont implantés en milieu urbain pour répondre à des besoins toujours plus importants en termes d'électricité, de téléphonie, de gestion de réseaux, etc. Résultat? «Aujourd'hui, c'est l'anarchie la plus totale et un encombrement sans limites de notre espace urbain», constate Boris Calame. Le député du parti Les Verts est à l'origine d'une proposition de motion pour remédier à cet état de fait. Le texte a été déposé à la fin de l'été au Grand Conseil genevois et sera examiné, mardi prochain, par la Commission des travaux du Parlement genevois. «Les réactions sont positives, relève Boris Calame. Même si, en année des hannetons (*ndlr*: année

qui précède les élections), beaucoup de groupes ne signent pas les textes des autres partis.»

Le constat de ce designer et écologue de profession est clair: que l'on évoque des mâts, des poteaux ou des candélabres mais aussi des armoires et cabines techniques pour les opérateurs téléphoniques, les SIG, etc., «ces éléments techniques ont été implantés sans

« Il manque cruellement un regard esthétique »

Boris Calame, député Les Verts

aucune prise en considération des caractéristiques fonctionnelles et esthétiques d'un lieu». Sans prise en compte de leur intégration dans le paysage. Et, comme il ne s'agit malheureusement pas d'équipements installés dans le domaine public pour six mois mais plutôt

pour vingt ans, on se dit qu'on en a encore pour un bon moment à les voir. «Il manque cruellement un regard esthétique», constate Boris Calame. Ce dernier a pris son appareil photo et a arpenté la ville. Ces clichés sont ajoutés à la motion et sont on ne peut plus explicites...

Choix aberrants

Des poteaux installés «de façon abusive» juste au milieu du trottoir, des mâts électriques implantés pour soutenir les lignes des trolleybus alors que les façades à proximité sont munies de points d'ancrage, «les exemples d'aménagements d'espaces publics déplaçants ou ratés sont légion à Genève», sourit Boris Calame, citant également plusieurs exemples, à Carouge, où «l'on voit bien qu'il est possible de faire mieux! La cité sarde étant protégée, on ne peut – heureusement – pas y faire n'importe quoi.

Pour le député écologiste, la faute en revient aux «technocrates». «Lorsqu'un opérateur définit

DEUX EXEMPLES EXPLICITES



Un poteau ou une armoire électrique au beau milieu du trottoir, c'est moche et mal pensé.



Photo B. 2017

le positionnement d'un support sur un plan, avec un regard uniquement technique, il ne se rend sans doute pas compte que l'aménagement qui va en découler a un autre impact sur notre qualité de vie.»

Certes, de-ci de-là existent quelques tentatives de dissimuler les affreuses cabines électriques, recouvertes avec des auto-collants arborant un paysage floral ou d'autres motifs. «Un moindre mal» pour Boris Calame, qui rappelle que «la préservation du paysage urbain, tout comme son embellissement, fait partie des tâches que la collectivité se doit de réaliser».

Un peu de réflexion

Ce que la proposition de motion reconnaît, c'est qu'il suffit parfois de «peu de chose pour réaliser un aménagement de qualité». Ce qu'il faut surtout, voire simplement, a-t-on envie de dire, c'est réfléchir. «Il faut se concerter entre les différents services, que l'on parle des opérateurs chargés de la

planification et de la réalisation d'infrastructures de service public et les spécialistes de l'aménagement. Il faut maintenant quitter le système de solutions purement technocratiques!» Ce mobilier urbain particulier doit trouver «la place qu'il mérite et non celle que certains souhaitent».

Boris Calame invite le Conseil d'État à développer un concept cantonal d'intégration des équipements de service public, afin d'assurer une intégration harmonieuse dans leur environnement. Il demande aussi qu'un cadre légal contraignant soit établi afin de préciser les obligations faites aux opérateurs et propriétaires de bâtiments. Par exemple pour favoriser systématiquement les ancrages en façade des câbles transversaux soutenant les lignes de contact, sans avoir besoin d'installer des mâts de plusieurs mètres de hauteur sur les trottoirs.

● TEXTE VALÉRIE DURY

valerie.dury@lematin.ch

● PHOTO CHRISTIAN BONZON

Motion 2048
pour que les supports, mâts et autres équipements techniques
de service public soient intégrés aux milieux récepteurs des espaces publics



Audition du 10 octobre 2017
devant la commission des travaux du Grand Conseil

Boris Calame, députés des Verts, octobre 2017

Ceci est une voie historique ...



... avec ses portiques industriels ...



... implantés là où je veux ...



... comme je veux ...



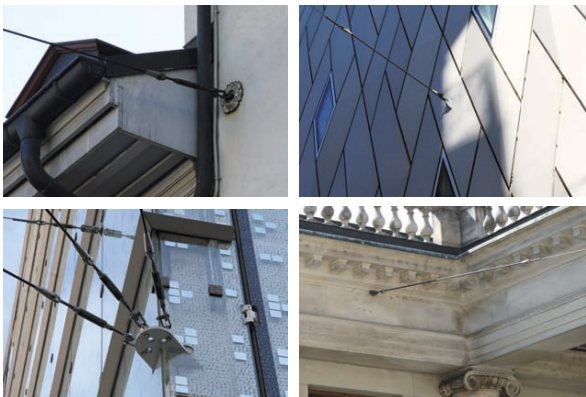
... au ciel aussi ...



... et ses doublons ...



... et pourtant c'est possible ...



... encore et encore ...



Questions réponses

Je vous remercie pour votre attention

Boris Calame, député des Verts, 10 octobre 2017

**Grand Conseil**

Séance plénière de la Commission des travaux

7 novembre 2017

Motion «M 2408»

243'892



stpg

M 2408

Pascal Ganty

Directeur Infrastructures & Bâtiments

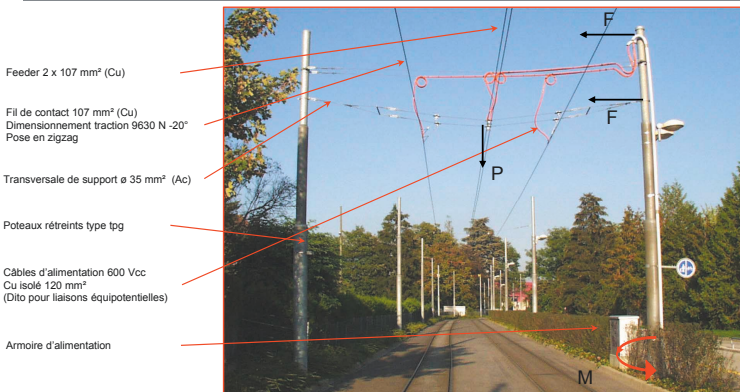
M 2408

Sommaire

1. Contexte technico - financier
2. Optimisation des processus et procédures
3. Questions

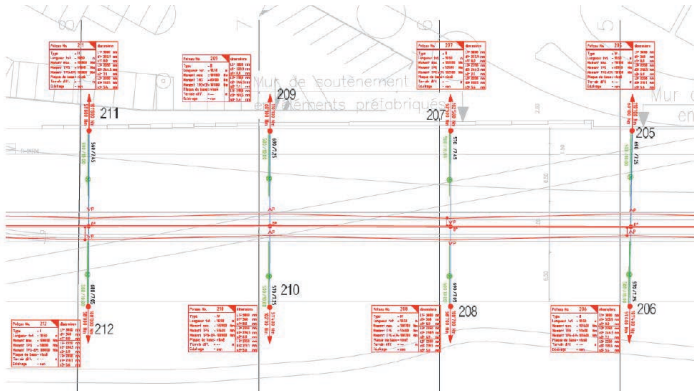
M 2408

1. Contexte technico - financier



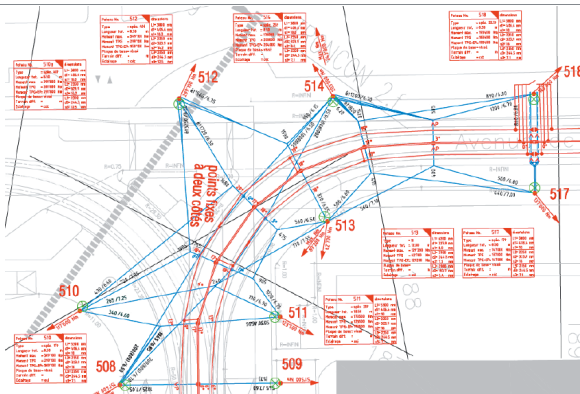
M 2408

1. Contexte technico - financier



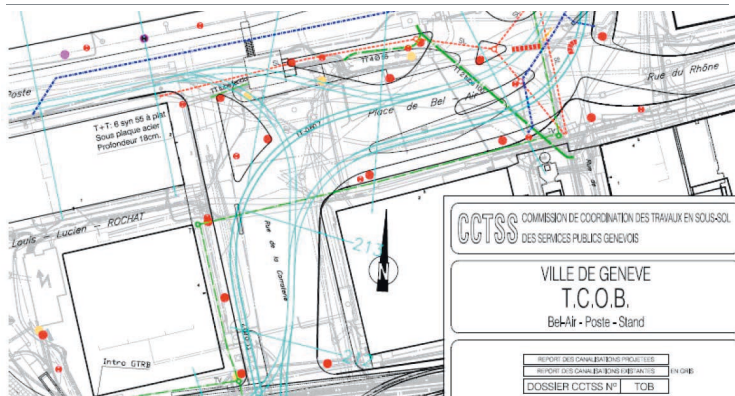
M 2408

1. Contexte technico - financier



M 2408

1. Contexte technico - financier



M 2408

1. Contexte technico - financier

Lignes / LAC tendues

- Gain Vcom
- Gain s/usure fil



M 2408

1. Contexte technico - financier

Rte de Meyrin

Cône de sécurité de l'aviation civile (AIG)



M 2408

1. Contexte technico - financier

Gestion des stocks

Ne pas multiplier les types de poteaux de support des LAC présente plusieurs avantages, à savoir :

- Industrialisation de la fabrication => Fourniture à moindre coût
- Stock moindre => Immobilisation financière moindre
- Interchangeabilité aisée

M 2408

2. Optimisation des processus et procédures

Législation

Règlement concernant l'utilisation du domaine public (RUDP – L1 10.12)

- Article 37 al. 1 : « *Le propriétaire qui construit à front de rue autorise implicitement les services publics à poser contre la face de son immeuble les plaques indicatrices et toutes fixations destinées à supporter des installations aériennes de services publics*».
=> *Etendre ce droit aux façades qui sont en retrait du front de rue*
- Article 37 al. 2 : «*La pose de ces divers objets est faite après entente avec le propriétaire*».
=> *Cette formulation est sujette à interprétation et pourrait être précisée.*

M 2408

2. Optimisation des processus et procédures

Législation

Règlement d'exécution de la Loi sur le réseau des transports publics (RRTP – H1 50.01)

- Article 5 : « *Le Président du Collège de direction TC 2005 (TC2020) est désigné par le Conseil d'Etat. Les autres membres sont désignés par la délégation*».
=> *R. à s.*
- Article 6 : «*Le Collège a la responsabilité opérationnelle de l'extension des transports collectifs urbains décidés par le Grand Conseil et figurant dans la Loi, sur la base des plans généraux établis par la Direction générale des transports, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports au niveau cantonal et des dispositions du plan directeur cantonal*».
=> *Optimisation en cours de l'organisation actuelle avec le déploiement d'un fonctionnement en mode projets pour favoriser la transversalité à l'échelle cantonale*

M 2408

2. Optimisation des processus et procédures

Elaboration de projet

- Recherche par appel d'offres de groupements de mandataires pour assurer la Maîtrise d'œuvre.
=> Confirmation de l'intérêt d'exiger l'intégration d'un Architecte paysagiste, voire d'un Urbaniste dans la structure organisationnelle des candidats.
- Rapport relatif aux potentialités d'évolution des mâts tpg
=> Capitaliser sur les opportunités et conclusions de ce rapport
Exemples concrets : 1) Pont de la Coulouvronière
 2) Pont de Carouge
- Mutualisation de l'utilisation des poteaux tpg avec la signalisation lumineuse, la signalisation verticale, les sémaphores tpg, l'éclairage public
=> Travail de coordination à poursuivre et intensifier.

M 2408

2. Optimisation des processus et procédures

Elaboration de projet

- Favoriser les accrochages en façade
=> Travail à poursuivre et intensifier
- Favoriser des solutions permettant d'éviter l'installation de poteaux tpg de part et d'autre de l'infrastructure fixe tramway ou trolleybus
=> Travail à poursuivre et intensifier
 - 1) Poteaux avec console
 - 2) Poteaux centraux avec consoles (Axe voies tramway)

M 2408

2. Optimisation des processus et procédures

Autorisation de construire

Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF – RS 742.101)

Article 18 m al. 1 : «L'établissement et la modification de constructions ou d'installations ne servant pas exclusivement ou principalement à l'exploitation ferroviaire (installations annexes) sont régis par le droit cantonal. Ils ne peuvent être autorisés qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire si l'installation annexe :

- a. affecte des immeubles appartenant à l'entreprise ferroviaire ou leur est contiguë
- b. risque de compromettre la sécurité de l'exploitation

- => *Décision d'approbation des plans fédérale, dispositif éprouvé, consultation large par enquête publique préalable : R. à s.*
- => *DD cantonale , dispositif éprouvé : R. à s.*

M 2408

2. Optimisation des processus et procédures

Réalisation du projet

Développer, tant que faire se peut, l'utilisation de matériaux s'intégrant dans le bâti.

- Liaisons équipotentielles et alimentations avec des câbles isolés de couleur neutre
=> Abandon des câbles électriques avec isolation de couleur rouge au profit d'isolation de couleur grise.
Orientation prise en ~2011
Pour les LAC existantes, ce changement se fait au fur et à mesure des renouvellements.
- Teinte des poteaux adaptée à l'emplacement, plus particulièrement si ces derniers sont situés sur un site emblématique
=> A poursuivre et intensifier
Par exemple, Rue De-Candolle et Place De-Neuve dans le Jardin des Bastions

M 2408

2. Optimisation des processus et procédures

Réalisation du projet

Armoires sur le domaine public pour la gestion de l'alimentation en énergie de traction 600Vcc des lignes de contact (LAC)

- Décoration en trompe l'œil ou thématique
=> A poursuivre et intensifier
A ce jour xxx armoires tpg sont décorées, soit ~xx% des équipements
- Positionnement des armoires effectué en collaboration avec les spécialistes Cantonaux et Communaux en charge de l'aménagement des espaces publics
=> A poursuivre et intensifier
La dimension sécuritaire n'est pas à minimiser dans cette réflexion (OCF ; DE-OCF)

M 2408

3. Questions

QUESTIONS

?

Merci de votre attention

Date de dépôt : 6 février 2018

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette motion invite le Conseil d'Etat à étudier et développer, je cite :
*« un concept cantonal d'intégration des équipements de service public »,
mettre en place une coordination entre les différents services et développer
une structure de coordination.*

Il est cocasse de constater que notre Grand Conseil a refusé une motion que j'avais déposée (la M 2307 demandant un coordinateur cantonal de chantier). Elle aurait été applicable dans ce cadre-là !

Nul n'est prophète ni dans son canton ni dans son pays !

Les contraintes géologiques, techniques et même pratiques sont d'une rare évidence. Il convient de jeter un œil lorsque telle ou telle entreprise de génie civil fait des fouilles pour faire passer le gaz, l'eau, ou la fibre optique.

Il convient ici de faire un peu d'analyse factuelle pour constater que les travaux de terrassements, de fouilles ou d'électrifications sont complexes. En effet, lorsqu'il s'agit de développer une ligne de tramway ou de faire passer de la fibre optique par exemple, beaucoup de services de l'Etat sont concernés au niveau de la conception, de la réalisation sans parler des problèmes juridiques.

Tout n'est pas possible, ni réalisable dans le domaine de l'électrification ou des fouilles pour ne prendre qu'un seul exemple : Comment être sûr du sous-sol avec les problèmes géologiques, la présence ou non d'eau potable, donc de la nappe phréatique. Il s'agit de maîtriser tous ces paramètres avant d'émettre un avis favorable ou défavorable.

La commission d'architecture se prononce quant à elle sur tout ce qui touche aux bâtiments, mais pas pour les équipements publics, ni pour les transports publics ou encore la quantité de câbles que l'on peut rencontrer dans les rues. Elle ne se concentre que sur les objets construits, alors que la commission de l'urbanisme, par contre, se concentre en effet sur l'espace

public et donc sur la ville ; tandis que la CMNS se préoccupe plutôt du patrimoine et des bâtiments classés ou à l'inventaire.

Il est prévu, au préalable, que le plan d'urbanisme soit étudié et validé par le département de tutelle. Cela paraît d'une telle évidence.

Il existe des lois et des règlements qui régissent les procédés de réclame, l'éclairage nocturne fait l'objet d'un plan en ville de Genève de mise à jour périodique, l'occupation des sols fait l'objet de l'attention des légistes, le domaine public également, et donc il serait parfaitement concevable de légiférer en matière d'armoires électriques SIG et de poteaux TPG.

Sur la gratuité de la procédure, il s'agit d'un débat en soi. La commission de l'urbanisme n'est pas là pour se prononcer ou non sur ce problème.

La minorité de la commission relève que tous les partis représentés au Grand Conseil sont représentés dans les conseils d'administration des régies publiques que sont les TPG et les SIG. Il revient donc aux commissaires de ces entités de faire les démarches nécessaires afin que les problématiques de cette motion soient appliquées.

Cette motion part d'un bon sentiment, mais rate complètement sa cible. Ces invites doivent être discutées dans le cadre des conseils d'administration des régies publiques concernées, en l'occurrence les TPG et les SIG.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la Commission des travaux vous recommande de refuser la motion 2408.