Source SILGENEVE PUBLIC

**Dernières modifications au 19 septembre 2020**

# Loi sur le réseau des transports publics (LRTP) H 1 50

*du 17 mars 1988*

(Entrée en vigueur : 2 juillet 1988)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

## Chapitre I[1] Dispositions générales

### Art. 1 Principe

[1] L'ensemble des modes de transports collectifs et semi-collectifs est organisé de manière à offrir un réseau complet au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

[2] Les modes de transports cités à l'alinéa 1 et les modes de déplacement individuels sont conçus et organisés dans une perspective complémentaire. Pour le surplus, la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016, est applicable.[13]

[3] D'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions du réseau des transports collectifs qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle.[13]

[4] La réalisation d'un service public de taxis efficace est assurée de manière complémentaire à celui offert par les transports publics. Le plan d'action du réseau des transports collectifs intègre cette complémentarité et définit les lignes directrices relatives à la coordination de ce service public avec l'offre de transports publics.[13]

### Art. 2 Offre de base

Par étapes, le plan d'actions du réseau des transports collectifs conduit à la réalisation d'une offre de transports publics répondant au moins aux objectifs suivants dans tout le canton :[13]

a) la vitesse commerciale d'un bout à l'autre de la ligne est supérieure à 18 km/h pour les lignes importantes du réseau qui empruntent le réseau routier, elle est supérieure à 30 km/h pour les lignes en site propre intégral;
b) en dehors des heures de pointe, tous les passagers disposent en principe d'une place assise; durant les heures de pointe, il ne doit pas être nécessaire de refuser des passagers;
c) dans l'agglomération urbaine, le réseau et l'horaire sont organisés de telle sorte que la durée de parcours de n'importe quel arrêt de transports publics à l'arrêt le moins accessible est inférieure à 60 minutes;
d) toutes les lignes régulières sont desservies tous les jours entre 6 h et 24 h; sur les lignes importantes du réseau, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 6 minutes entre 7 h et 19 h 30 du lundi au vendredi; sur les autres lignes, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 30 minutes en début de matinée, en milieu de journée et en fin d'après-midi et 60 minutes en dehors de ces heures;
e) la distance entre le point de départ ou le point de destination d'un déplacement et l'arrêt de transports publics le plus proche ne dépasse en principe pas 300 mètres ou 5 minutes à pied dans l'agglomération urbaine, 500 mètres ou 10 minutes à pied dans le reste des zones habitées du canton.

### Art. 3[6] Harmonisation des prestations

[1] Les horaires, tarifs et titres de transport sont harmonisés de manière à permettre l'accès à l'ensemble du réseau.

[2] Afin de renforcer l'attrait des transports publics en facilitant leur usage, notamment par une offre tarifaire régionale globale et cohérente, l'Etat peut conclure un contrat de prestations pluriannuel avec les Chemins de Fer Fédéraux Suisses SA (CFF), les Transports publics genevois (TPG), la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) et tout autre opérateur de transport dont les prestations poursuivent des buts analogues, afin de permettre aux usagers de bénéficier de titres de transport combinés dans un périmètre arrêté par les autorités organisatrices de transport.

[3] L'Etat requiert des opérateurs de transport qu'ils se regroupent pour assumer leurs missions dans le cadre d'une Communauté tarifaire intégrale.

### Art. 3A[14] Principe de compensation tarifaire

[1] Les tarifs et les rabais octroyés par l'Etat, les communes, les communautés de communes ou toutes autres autorités organisatrices de transport doivent être fixés en appliquant le mécanisme de compensation prévu par les articles 28 et suivants de la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009, et les articles 5 et suivants de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs, du 11 novembre 2009.

[2] Toute augmentation des tarifs des transports décidée par l'Union des transports publics doit être compensée, afin de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres.

[3] Une augmentation des tarifs ne peut en aucun cas donner lieu à une réduction de subvention pour les opérateurs.

[4] Une baisse des tarifs pour les usagers doit être compensée par un complément de subvention aux opérateurs de transports permettant de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres, en vigueur avant la baisse des tarifs. Une baisse des tarifs ne peut en aucun cas être compensée par une détérioration des conditions de travail des salariés des opérateurs de transports.

[5] Chaque année, un complément de subvention annuelle est accordé aux opérateurs de transports subventionnés pour compenser le manque à gagner des opérateurs causé par la baisse des tarifs du 14 décembre 2014 faisant suite à l'adoption de l'IN 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! ». Ce complément doit permettre de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres, telle que contenue dans le contrat de prestations pour l'année 2014, sans détérioration des conditions de travail pour les salariés des opérateurs de transports.

## Chapitre II[1] Infrastructures du réseau

### Art. 4[7] Réseau

[1] Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2030, en conformité avec les différentes générations du projet d'agglomération et le plan directeur cantonal, dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale et transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci par les mesures suivantes :[15]

a) Transports régionaux

La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de fer est développée avec les projets principaux suivants :

1° la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives (CEVA);
2° l'extension de capacité du nœud de Genève incluant notamment la construction d'une nouvelle gare souterraine au droit de la gare de Genève;
3° les aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire express régional (Léman Express) avec l'étude d'une nouvelle liaison diamétrale Bernex – Cherpines – Lancy-Pont-Rouge – Genève – Genève-Aéroport – Meyrin – Zimeysa.

Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du programme de développement stratégique ferroviaire de la Confédération suisse.[15]

b) Tramways

1° Des lignes de tramways sont développées par étapes; elles sont réalisées en principe partout où cela est possible en site protégé, tout en réservant des possibilités d'extension aux extrémités et d'interconnexion de lignes supplémentaires. La réalisation des étapes du réseau global peut être modifiée en fonction des autorisations fédérales et des possibilités d'ouverture des chantiers.
2° La première étape de cette construction de lignes porte sur le prolongement Cornavin – rond-point de Plainpalais – Acacias, – Grand-Lancy – Palettes, ainsi que les lignes Cornavin – Meyrin et Cornavin – Nations.[15]
3° La deuxième étape porte sur :
   a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, dès que la route des Nations est construite, avec dans une deuxième étape une extension en direction de Ferney-Voltaire (et/ou une éventuelle branche entre le Grand-Saconnex et l'Aéroport);[15]
   b) l'achèvement d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly, sans retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex;
   c) le prolongement en deux étapes de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien. La traversée de Lancy doit se faire sans diminution de la capacité routière, celle de Perly ne peut se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional;[15]

d) le réaménagement ponctuel du réseau existant, dans le cadre du développement des interfaces publiques autour des gares CEVA;(15)
e) le raccordement de la ligne de tramway de Moillesulaz à son prolongement de Gaillard jusqu'au centre d'Annemasse, réalisé sous maîtrise d'ouvrage française;(10)
f) la réorganisation du nœud tramway de Cornavin en prévision du réaménagement de l'espace public et de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève.(15)

4° Toutes les extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant partout où cela est possible des sites propres intégraux; l'ensemble du réseau à réaliser doit au moins être en voies réservées partout où cela est possible afin de permettre d'atteindre des vitesses commerciales attractives; enfin, les aménagements des lignes doivent prévoir des terminus ou des terminus intermédiaires avec des possibilités de garage.(15)

c) Autobus, trolleybus et autobus électrique à recharge rapide
Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées, partout où cela est possible, en site réservé; les lignes secondaires et suburbaines sont conçues de façon à faciliter l'accès aux gares ferroviaires et aux nœuds du réseau urbain principal.
Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau sont entrepris, sous forme d'aménagement en sites propres, de requalifications d'axes routiers, de prolongement ou d'électrification de lignes. Sont concernés les axes suivants : Aéroport – Rive – Communaux d'Ambilly, Avenue Louis-Casaï, CERN – Frontière (en direction de Saint-Genis), Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, Genève – Vernier, Hôpital – Grands Esserts, interface Aéroport, Jonction – stade de la Praille, moyenne ceinture (Av. de l'Ain, Etang, Pré-Bois), Nations – Plan-les-Ouates, Onex – Cressy, Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Grands Esserts – Veyrier, Rive – Cornavin, et Route de Saint-Julien.
Concernant la ligne entre Rive et les Communaux d'Ambilly, elle doit être réalisée sans réduire la capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels dans l'attente d'une traversée lacustre.(15)

d) Transports semi-collectifs
Des transports semi-collectifs peuvent être mis en place dans les secteurs ou aux heures où l'exploitation de lignes régulières n'est pas adéquate.

e) Mesures d'accompagnement
Les développements mentionnés dans le présent alinéa doivent s'accompagner de mesures de promotion propres à rendre attractif l'usage des transports publics tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses.

f) Projets à long terme
D'autres extensions du réseau en site propre sont à étudier en vue d'une réalisation ultérieure : Genève – Vésenaz, Thônex – Communaux d'Ambilly, Genève – Lignon, Genève – Vernier (tramway), Rive – pont du Mont-Blanc, route de Malagnou et moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.
Sur ces axes, les aménagements peuvent prendre la forme d'une ligne de bus à haut niveau de service ou de tramway. Le mode de transport devra être pensé comme évolutif (du bus au tramway) afin de permettre la prise en compte de leur éventuelle montée en charge.
Avant la réalisation d'une traversée lacustre, la mise en place de ces aménagements n'a pas d'impact sur la capacité routière globale utile du U lacustre (mouvements quai Gustave-Ador, quai Général-Guisan, pont du Mont-Blanc, quai du Mont-Blanc, quai Wilson et inverse).(15)

2 Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a, b et f, est défini par le schéma directeur du réseau sur rail, annexé à la présente loi.(15)

3 Tout projet de modification du schéma directeur du réseau sur rail doit faire l'objet, avant d'être approuvé par le Grand Conseil, d'une enquête publique de 30 jours annoncée par le département, par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle et d'affichage dans les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance du dossier à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations.(10)

4 Les projets de modification du schéma directeur du réseau sur rail sont également soumis pour avis au Conseil municipal des communes concernées. Le Conseil municipal se prononce sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication du projet à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve.(10)

5 Les modalités d'exploitation des lignes sont définies d'entente entre l'autorité compétente et les opérateurs de transport concernés.

### Art. 5(1) Réalisation

1 Le Conseil d'Etat veille à ce qu'une collaboration adéquate s'instaure entre toutes les instances concernées, notamment les communes et l'entreprise des Transports publics genevois, dans le cadre des études et de la construction des lignes du réseau sur rail à écartement métrique à créer en vertu de l'article 4.(3)

[2] L'élaboration, la réalisation et l'exploitation des infrastructures nouvelles peuvent être confiées, en tout ou en partie, à une entreprise ou une association d'entreprises; dans ce cas, le Conseil d'Etat conclut le contrat et le soumet à l'approbation du Grand Conseil sous forme de projet de loi.

[3] Dans le cadre d'un traitement de façade à façade de projet d'axe de transport en site propre sur domaine public communal, le Conseil d'Etat peut décider d'accorder un subventionnement à la construction dans un périmètre donné et pour un maximum de 50% des coûts de l'aménagement concerné, déduction faite d'éventuelles subventions et participations de tiers. Les règles d'application, périmètre et modalités de calcul de la subvention sont définies dans le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987.(15)

### Art. 6(1) Suivi

***Concertation***

[1] Le Conseil d'Etat veille à l'information et à la consultation régulière sur la réalisation des infrastructures prévues à l'article 4 du Grand Conseil, des communes, des populations particulièrement concernées et des associations intéressées.

***Contrôle parlementaire***

[2] Il présente tous les 2 ans au Grand Conseil un rapport sur :

a) l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures prévues à l'article 4;
b) la prochaine étape de réalisation;
c) les aménagements induits pour les modes de déplacements individuels et les autres lignes de transports publics;
d) les modalités de financement des nouvelles infrastructures et de l'exploitation du réseau.

[3] Le Conseil d'Etat présente à la commission des travaux le budget d'investissement ainsi que les plans de construction de toute nouvelle ligne du réseau sur rail à écartement métrique avant leur présentation à l'autorité fédérale, conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957. Le budget mentionne le montant et l'affectation des subventions d'investissement accordées éventuellement par la Confédération, les montants à charge des communes, des entreprises de transport et de tout autre entité publique ou privée concernée. Le Conseil d'Etat présente simultanément un récapitulatif financier de l'ensemble des projets d'infrastructures de transports publics détaillant les montants dépensés, les montants engagés par rapport à des travaux adjugés, ainsi que les montants prévus pour la ligne projetée.(8)

### Art. 7(1) Concession

[1] Les lignes du réseau sur rail à écartement métrique à créer font l'objet d'une demande de concession auprès de l'autorité fédérale, conformément aux articles 5 à 8b de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957.(15)

[2] Dans le cadre des demandes de concession, le dossier présenté à l'autorité fédérale est soumis à une enquête publique de 30 jours annoncée par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle et d'affichage dans les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance du dossier à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations.

[3] Le dossier est également soumis pour avis au Conseil municipal des communes concernées. Le Conseil municipal se prononce sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication des plans à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve.

### Art. 8(1) Plans de construction

[1] Les plans de construction des lignes du réseau sur rail ainsi que trolleybus sont soumis à l'approbation de l'autorité fédérale et à enquête publique conformément aux articles 18 et suivants de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957.(15)

[2] Les éléments des projets de construction qui ne font pas l'objet de la procédure d'approbation fédérale sont soumis aux procédures cantonales d'autorisation instituées par la loi sur les routes, du 28 avril 1967, et la loi sur les constructions et les installations diverses, du 14 avril 1988.(15)

## Chapitre III(15) Crédits d'étude et d'investissement

### Art. 9(1) Ressources

Lors de la présentation de toute nouvelle infrastructure du réseau sur rail à écartement métrique, le Conseil d'Etat présente à la commission des travaux et des transports les incidences de l'investissement sur le budget de fonctionnement des Transports publics genevois pour approbation. Après validation, ces dépenses seront intégrées dans le contrat de prestations quadriennal des Transports publics genevois.(15)

### Art. 9A(15) Crédits d'étude et d'investissement

[1] Des crédits d'étude et d'investissement bruts de 826 800 000 francs (base francs avril 2018, hors TVA et renchérissement, y compris activation du personnel) sont ouverts au Conseil d'Etat pour le développement du réseau sur rail à écartement métrique et du réseau routier de transports publics.

[2] Ils se décomposent de la manière suivante :

| | |
|---|---|
| – Tram Cornavin – Meyrin, dernière étape | 2 000 000 fr. |
| – Prolongement tram Meyrin – Cornavin – Bernex à Vailly | 100 000 000 fr. |
| – Tram Genève – Plan-les-Ouates – Saint-Julien-en-Genevois en deux étapes | 242 200 000 fr. |
| – Prolongement tram Cornavin – Nations jusqu'au Grand-Saconnex (P47) puis jusqu'à Ferney-Voltaire et éventuellement l'aéroport | 193 000 000 fr. |
| – Compléments au réseau tram et interfaces (réaménagements plateforme Moillesulaz, interfaces tramway de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), interfaces principales) | 44 800 000 fr. |
| – Aménagements routiers et requalification pour bus à haut niveau de service entre Genève et Vernier | 86 300 000 fr. |
| – Aménagements routiers et requalification pour fluidification des lignes de bus sur l'avenue Louis-Casaï | 40 000 000 fr. |
| – Aménagements routiers pour nouvelles lignes desservant le grand projet des Grands Esserts | 31 200 000 fr. |
| – Autres projets d'aménagements pour les bus, trolleybus et bus électrique à recharge rapide : CERN – Frontière, Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, interface Aéroport, Jonction – Stade de la Praille, moyenne ceinture (avenue de l'Ain, secteur Etang, route de Pré Bois), Rive – Communaux d'Ambilly (Axe Frontenex), Rive – Cornavin et Onex – Cressy | 87 300 000 fr. |
| **Total** | **826 800 000 fr.** |

### Art. 9B[15] Planification financière

[1] Ces crédits d'investissement sont ouverts dès 2019. Ils sont inscrits sous la politique publique M – Mobilité, sous les natures 5000 et 5010 et les centres de responsabilités suivants :

0603 office cantonal des transports
0611 office cantonal du génie civil

[2] L'exécution de ces crédits est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

### Art. 9C[15] Subvention fédérale

[1] Une subvention fédérale sur une majorité des projets listés à l'article 9A est prévue au titre de contribution issue du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

[2] Elle est estimée à un montant de 166 780 000 francs et est comptabilisée sous la politique publique M – Mobilité.

## Chapitre IV[15] Subvention d'investissement

### Art. 9D[15] Subvention d'investissement

[1] Un crédit maximal de 77 000 000 francs (base francs avril 2018, hors TVA et hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement accordée aux communes pour l'accompagnement des mesures relatives aux aménagements sur le domaine public communal.

[2] Cette subvention, versée à titre exceptionnel sur la base d'un projet arrêté et précis, est calculée conformément aux dispositions de l'article 5, alinéa 3.

### Art. 9E[15] Planification financière

[1] Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2019 au titre de subvention d'investissement. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité, sous la nature 5620 et le centre de responsabilités suivant :

0611 office cantonal du génie civil.

[2] L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

**Art. 9F**[15] **Durée**

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint au terme des travaux.

**Art. 9G**[15] **Aliénation**

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

## Chapitre V[15] Dispositions finales et transitoires

**Art. 10**[1] **Règlement d'exécution**

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'application de la présente loi.

**Art. 11**[1] **Dispositions transitoires**

L'article 7, alinéas 2 et 3, et l'article 8, alinéas 2 et 3, ne sont pas applicables aux tronçons de lignes pour lesquels la concession a été délivrée avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

**Art. 12**[5] **Suivi des projets et des travaux**[11]

[1] La commission des transports du Grand Conseil désigne une délégation formée d'un député par parti représenté en son sein, dont elle désigne le président et le vice-président, pour suivre l'élaboration du projet de réseau au sens de l'article 4 de la présente loi et l'avancement de sa réalisation.

[2] La délégation convoque régulièrement les responsables des projets et des travaux pour remplir la mission qui lui est confiée. Elle présente tous les 6 mois un rapport à la commission des transports. Celle-ci le transmet ensuite au Grand Conseil accompagné, le cas échéant, de ses recommandations.

**Art. 13**[15] **Amortissement**

L'amortissement des investissements est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

**Art. 14**[15] **Clause d'indexation**

Le montant des crédits prévus aux articles 9A et 9D doit être indexé à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) pour la phase projet et à l'indice genevois de la construction (SSE) pour la phase construction. Pour ces crédits, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.

**Art. 15**[15] **Loi de bouclement**

Les crédits d'investissement prévus aux articles 9A et 9D doivent être bouclés en application de l'article 40 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

**Art. 16**[15] **Utilité publique**

L'ensemble des travaux pour les mesures prévues dans la présente loi est déclaré d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933.

| RSG | Intitulé | Date d'adoption | Entrée en vigueur |
|---|---|---|---|
| **H 1 50** | **L sur le réseau des transports publics** | 17.03.1988 | 02.07.1988 |
| *Modifications :* | | | |
| 1. | ***n.*** : chap. I, (*d.* : 1/2 >> 1/3) 1/2, chap. II, 8, chap. III, 9, chap. IV, 10, 11; ***n.t.*** : 2 phr. 1, 4, 5, 6, 7 | 12.02.1993 | 17.04.1993 |
| 2. | ***n.t.*** : 1/3 | 28.06.1996 | 24.08.1996 |
| 3. | ***n.t.*** : 4, 5/1, 7/1, 8/1, 9 phr. 1 | 12.06.1998 | 22.08.1998 |
| 4. | ***n.t.*** : 9/a | 21.05.1999 | 10.07.1999 |
| 5. | ***n.*** : 12 | 27.10.2000 | 23.12.2000 |
| 6. | ***n.t.*** : 3 | 30.11.2001 | 26.01.2002 |

| | | |
|---|---|---|
| 7. ***n.t.*** : 4 | 27.08.2004 | 26.10.2004 |
| 8. ***n.*** : 6/3, 9/2, 9/3; ***n.t.*** : 9/1a; ***a.*** : 9/1c | 02.09.2010 | 09.11.2010 |
| 9. ***n.*** : (*d.* : 9/1b >> 9/1c) 9/1b | 27.01.2011 | 29.03.2011 |
| 10. ***n.*** : 9/1d;<br>***n.t.*** : 4/1 phr. 1, 4/1a, 4/1b 3°, 4/1b 4°, 4/1c, 4/2, 4/3, 4/4, 9/1 phr. 1, 9/1b, 9/1c | 08.11.2013 | 18.01.2014 |
| 11. ***n.t.*** : 1/3, 12 (note); ***a.*** : 12/3 | 14.11.2014 | 17.01.2015 |
| 12. ***n.*** : 5A | 13.03.2015 | 09.05.2015 |
| 13. ***n.*** : 1/4; ***n.t.*** : 1/2, 1/3, 2 phr. 1 | 23.09.2016 | 19.11.2016 |
| 14. ***n.*** : 3A | 21.09.2017 | 18.11.2017 |
| 15. ***n.*** : 4/1b 3°f, 4/1f, 5/3, 9A, 9B, 9C, (*d.* : chap. IV >> chap. V) chap. IV, 9D, 9E, 9F, 9G, 13, 14, 15, 16;<br>***n.t.*** : 4/1 phr. 1, 4/1a, 4/1b 2°, 4/1b 3°a, 4/1b 3°c, 4/1b 3°d, 4/1b 4°, 4/1c, 4/2, 7/1, 8/1, chap. III;<br>***a.*** : 5A, 8/2, 8/3 (*d.* : 8/4 >> 8/2), 9/1, 9/3 (*d.* : 9/2 >> 9/1) | 26.06.2020 | 19.09.2020 |