

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

- a) P 1943-A** **Pétition en faveur d'une politique d'éco-mobilité pour la prolongation du tram 15 à Lancy**
- b) P 1948-A** **Pétition contre la prolongation du tram 15 depuis l'arrêt « Palettes » à Lancy, par le chemin des Palettes, l'avenue Curé-Baud et la route de Base et desservant les Cherpines jusqu'à Perly**
- c) P 1952-A** **Pétition pour le droit à l'information sur le projet de prolongation du tram 15 de Lancy à Saint-Julien durant les phases d'études et avant la demande de concession au département fédéral**
- d) P 1953-A** **Pétition en faveur d'une intégration respectueuse du tram 15 à Plan-les-Ouates**

Rapport de majorité de M. Michel Ducret (page 1)

Rapport de minorité sur la P 1943 de M^{me} Salima Moyard (page 47)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Michel Ducret

Mesdames et
Messieurs les députés,

Introduction

C'est sous la présidence de M. Pascal Spuhler que la Commission des transports a traité dans ses séances du 25 août ainsi que des 6 et 15 octobre 2015 de ces quatre pétitions. Elles ont en commun de traiter de l'implantation du prolongement de la ligne de tram « 15 » en direction de Saint-Julien-en-Genevois, entre le terminus actuel aux Palettes jusqu'à la frontière suisse à Perly, ainsi que de l'information et de la concertation à ce propos ; M^{mes} Agnès Cantale et Clémentine Cyprien prenaient les notes de séances ; qu'elles en soient remerciées ici.

Des représentants du département des transports et de l'agriculture (DETA) et de sa direction générale des transports (DGT) ont assisté aux diverses séances, dont :

M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat
M. David Favre, secrétaire gén. adjoint ; secrétariat gén. du DETA
M. J.-Baptiste Ferey, secrétaire gén. adjoint ; secrétariat gén. du DETA
M. Alexandre Prina, directeur ; DGT – dir. de la planification générale
M. Benoît Pavageau, directeur ; DGT – dir. des transports collectifs
M. Cédric Labey, ingénieur ; DGT – dir. régionale Rhône-Arve
M^{me} Claire Lesage, ingénieure ; DGT – dir. des transports collectifs

Présentation des pétitions

1.1 Pétition 1943

Pétition en faveur d'une politique d'éco-mobilité pour la prolongation du tram 15 à Lancy

Cette pétition demande de mettre en lien ce prolongement du réseau de tram avec un projet d'éco-mobilité sur le territoire de la commune de Lancy et demande la suppression de l'art. 4, al. 1 de la LRTP H 1 50 prévoyant que « la traversée de Lancy devra se faire sans diminution de la capacité routière ».

1.2 Audition des pétitionnaires

Lors de sa séance du 25 août 2017, la Commission des transports a auditionné M^{me} Erika Brandemann et M. Guy Maurin, représentants des pétitionnaires.

M^{me} Brandemann rappelle qu'un des objectifs principaux des pétitionnaires est de préserver voire améliorer la qualité de vie dans leur quartier. Or ils estiment que celle-ci est menacée par la prolongation du tram 15. Ils craignent entre autres les conséquences de ce tracé du tram, comme la grande gare d'échange, à l'entrée d'un quartier dédié à l'habitation, la suppression des places des parkings, la diminution des espaces verts et ils posent la question du trafic de transit.

Elle ajoute qu'ils ont mené à bien leur initiative « Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy ». Cette initiative a été partiellement acceptée par le Conseil d'Etat. Parmi les points acceptés figure la demande contenue dans la pétition, à savoir la promotion d'une politique d'éco-mobilité. La pétition va cependant un peu plus loin : en effet, elle demande la modification de l'art. 4 al. 1 LRTP H 1 50 en supprimant le paragraphe prévoyant que la traversée de Lancy en tram devra se faire sans diminution de la capacité routière. M^{me} Brandemann estime que ce paragraphe est injuste, et que cela n'existe que pour ce tronçon du trajet du tram 15 ; aucun autre tracé n'a connu une limitation similaire. Par ailleurs, leur quartier souffre déjà d'un trafic de transit insupportable engendrant des queues interminables aux heures de pointe, lequel trafic va augmenter avec l'arrivée des habitants et travailleurs des Cherpines. Elle est donc inquiète de ce qu'il adviendra de la qualité de vie de leur quartier.

A la question d'un commissaire qui demande s'il n'est pas égoïste de refuser que le trafic traverse les Palettes, M^{me} Brandemann répond qu'il est injuste que cela soit toujours au travers des Palettes. Ce quartier est à leur sens défavorisé depuis longtemps. Soit il faut laisser le trafic, soit il faut placer le tram, mais pas les deux en même temps.

M. Maurin rappelle que 5000 habitants résident dans ces quartiers, et pourtant il s'agit du seul endroit sur le tracé du tram où sur plus de 200 mètres on maintient la totalité du trafic malgré l'adjonction des deux voies d'une ligne de tram. De plus, les places de parking vont être supprimées, aucune disposition n'étant prévue pour augmenter leur nombre. Il juge cela déraisonnable. M^{me} Brandemann ajoute qu'elle se demande pourquoi la loi disposant que les places supprimées en surface doivent être compensées en sous-sol ne s'appliquerait pas également ici, puisque Lancy fait presque partie

de la Ville. M^{me} Brandemann soulève aussi la question des vélos. En effet, il n'existe aucune piste cyclable sur le chemin des Palettes.

Une commissaire demande où, selon les pétitionnaires, devrait passer le trafic de transit dans ce quartier, si ce n'est pas par Curé-Baud et les Palettes. Elle n'est par ailleurs pas persuadée qu'une solution de limitation de vitesse à 30 km/h comme proposée par les pétitionnaires réduira le nombre de voitures, les longues files étant dues plus au nombre de véhicules qu'à la vitesse autorisée dans ce quartier. Elle demande également ce que préféreraient les pétitionnaires, entre le tram et le trafic de transit. Elle demande également s'ils souhaitent que les places de parking supprimées soient compensées en sous-sol.

M. Maurin répond que c'est le tram, et M^{me} Brandemann ajoute que ce n'est pas une initiative contre le tram, mais pour que le tram soit utilisé de sorte à mieux aménager l'ensemble. Pour les places de parkings, elle répond par l'affirmative. Il s'agit d'un point admis par le Conseil d'Etat et le Conseil municipal de Lancy. M. Maurin explique qu'aucune étude n'a été entreprise dans le cadre du projet du tram pour savoir comment le trafic allait s'organiser. Il n'y a pas non plus eu d'étude d'impact sur la vie quotidienne des résidents du quartier. Il y a des services de l'Etat qui sont là pour ça et qui devraient le faire. Un commissaire demande si les pétitionnaires souhaitent concrètement que la construction d'une piste cyclable soit entreprise pour le cas du chemin des Palettes, ce que confirme M^{me} Brandemann.

M. Maurin émet une remarque d'ordre général. On parle de l'éco-quartier des Cherpines qui réunira un jour 5000 habitants. Mais les secteurs Palettes, Curé-Baud et Semailles représentent déjà 5000 habitants, et cela n'est pas suffisamment pris en compte lorsque l'on veut faire passer deux voies de tram. Il aurait dû y avoir un certain nombre d'études, lesquelles selon lui n'ont pas été entreprises.

Sollicitée par une commissaire, M^{me} Brandemann explique que la consultation était le premier point abordé dans leur initiative, à savoir de pouvoir faire partie de la réflexion, d'être consultés. Mais de facto ils n'ont jamais été appelés en tant qu'habitants. Une fois qu'ils ont eu vent de l'avance du projet, ils ont décidé de créer une association et ils se sont alors présentés aux différentes instances, mais ils n'ont cependant jamais été concertés. Ils ont donc été contraints de faire une pétition pour être reçus et entendus ici. Le service technique de la Ville de Lancy les a invités il y a une semaine, afin de présenter ce qui est prévu. Mais on ne leur a pas demandé leur avis en amont. La commune a pu donner le sien, mais pas les habitants.

Concernant l'aménagement prévu aux Palettes, M. Maurin ajoute qu'il est question de passer d'une gare de 1000 m² à 5000 m² dans le cadre du projet de prolongement du tram. Il y a eu trois réunions de concertation à ce sujet, et c'est un choix économique qui a été fait : on a choisi des trams monodirectionnels. Ce n'est pas ce qu'ils attendaient de cette concertation. Ils ont demandé à la mairie de Lancy, qui a relayé cela à M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat afin qu'une étude soit effectuée sur la possibilité d'avoir des trams bidirectionnels, ce qui changerait la donne s'agissant de la gare. Ils n'ont jamais obtenu de réponse sérieuse sur ce point.

Un commissaire remercie les auditionnés de faire entendre la voix des communes. Selon lui, sous les auspices de la mobilité douce, on a péjoré la qualité de vie dans certains quartiers des grandes communes suburbaines. Aujourd'hui, ils présentent le point de vue de Lancy, mais le Grand Conseil doit tenter d'imaginer une solution répondant à une problématique au niveau cantonal. M^{me} Brandemann déclare qu'ils sont en contact avec d'autres associations de Lancy ainsi que Bien Vivre aux Cherpines. Ils essaient en effet d'unir leur force. C'est entre autres grâce aux autres associations qu'ils ont pu récolter en peu de temps 2490 signatures. Ils n'écartent pas la possibilité d'une initiative (qui ne pourrait être que communale) afin que le tram s'intègre de façon respectueuse.

Par rapport au fait qu'il faut considérer l'ensemble de la région économique qui va ascender à près d'un million d'habitants, M. Maurin propose aussi l'instauration de parkings de dissuasion, ce qui lui paraîtrait une mesure appropriée.

Un commissaire explique qu'une unanimité est en train de se créer en sous-commission afin de présenter un projet de loi qui reformera complètement la mobilité à Genève. Ce n'est pas parce que Genève a la chance d'être un pôle économique attirant que cela doit asphyxier ses résidents. Il pense qu'étendre la restriction de circulation de l'intérieur de la ville jusqu'aux limites du canton serait une mesure plus efficace que les seuls parkings de dissuasion. Lorsqu'un automobiliste prendra une heure pour faire en voiture ce qu'il peut faire en dix minutes en tram, il abandonnera sa voiture au profit du transport collectif. M^{me} Brandemann lui répond que cette méthode fonctionnera peut-être dans le cadre de Meyrin, Onex ou autres, mais pas à Lancy. En effet, selon elle, dans son tracé actuel le tram sera inefficace en termes de durée de trajet car il y a 4 angles droits sur 500 mètres. Cela prendra selon elle 40 minutes pour aller de Saint-Julien à Pont-Rouge, et donc 1 h pour se rendre au centre-ville. Même les membres du Conseil municipal ont déclaré qu'ils préféreraient passer 1 h dans leur voiture plutôt que dans les TPG. Elle considère donc qu'il s'agit d'un tracé inefficace.

A une question d'un commissaire sur les rapports qu'ils ont avec les auteurs des autres pétitions portant sur le même sujet, M^{me} Brandemann confirme en effet être en contact avec eux. Ceux-ci ont formulé deux pétitions, l'une demandant à être inclus dans les concertations, l'autre concernant la suite de l'avenue du Curé-Baud sur la commune de Plan-les-Ouates. Elles seront présentées à la commission très prochainement. Dans le cadre de la demande de concession, ils se sont d'ailleurs aperçus qu'il y avait un tronçon où voitures et trams se partageaient la chaussée ; si cela est faisable plus loin du côté de Perly, elle se demande pourquoi cela n'est pas faisable sur le secteur qui les préoccupe.

Un commissaire revient sur la déclaration quant au tracé du tram comportant 4 virages sur 500 mètres. Il remarque que le tram doit passer là où il y a des passagers, et non à travers champ. Il demande par ailleurs à combien les pétitionnaires estiment l'augmentation du trafic de transit une fois les Cherpines réalisées et en comptant les véhicules provenant de France. M^{me} Brandemann répond qu'en tous les cas, cela ne va pas diminuer mais forcément augmenter ; elle ne peut toutefois pas donner de chiffres. M. Maurin ajoute que ce n'est pas à eux de donner des chiffres. Ils sont ici pour tirer la sonnette d'alarme. Il y a des services de l'Etat qui ont piloté ce projet et c'est à eux de répondre à ce genre de question.

A la question de savoir s'ils auraient tout de même lancé une pétition s'ils avaient été consultés, M. Maurin ne peut que répondre « peut-être » à une question en « si ». Ce qui est certain, c'est qu'ils n'ont eu aucune information. Ils ont dû aller la chercher eux-mêmes et la communiquer aux habitants. M^{me} Brandemann ajoute que si cela n'a pas été effectué, c'est que c'était sans doute par crainte qu'ils réagissent négativement. Les gens du quartier se disent que les politiciens font des promesses, puis qu'ils les oublient une fois élus. Ces signatures montrent qu'ils désirent être pris au sérieux. M. Maurin ne pense pas qu'il faille supposer que s'ils avaient été concertés ils auraient nécessairement été favorables au projet. En revanche, il est certain que les choses auraient été différentes.

2.1 Pétition 1948

Pétition contre la prolongation du tram 15 depuis l'arrêt « Palettes » à Lancy, par le chemin des Palettes, l'avenue Curé-Baud et la route de Base et desservant les Cherpines jusqu'à Perly

Cette pétition demande de remettre en cause le tracé prévu pour ce prolongement entre Lancy et Perly au profit d'un parcours plus direct au travers du village de Plan-les-Ouates et de remplacer le tram desservant les

Cherpines par une ligne de bus. Par le fait que le tracé du tramway a été arrêté depuis un certain temps, il a semblé d'emblée difficile aux commissaires aux transports d'envisager pouvoir donner une suite favorable à cette pétition.

En préalable, le rapporteur souligne ici que toute la problématique de l'implantation de l'importante station de tramway des Palettes a été l'objet du traitement par notre commission de la pétition P 1939, qu'une large majorité de notre commission a décidé de déposer sur le bureau du Grand Conseil lors de la séance du 23 juin 2015. On se rapportera donc avec avantage au rapport de M^{me} la députée Salima Moyard à ce sujet.

2.2 Audition des pétitionnaires

Lors de sa séance du 25 août 2017, la commission a procédé à l'audition de M. Hartmut Kugler, pétitionnaire, résidant aux Palettes depuis 1970.

M. Kugler présente tout d'abord un schéma directeur du réseau daté de 2011 contenant, à l'horizon 2030, un seul tracé de tram pour la région de Lancy. Il montre ensuite le tracé non rectiligne prévu pour le tram reliant les Palettes à Saint-Julien et mentionne l'opposition de l'association ALMA à ce sujet. Il montre ensuite la plateforme d'échanges prévue en tant que gare de tramways aux Palettes.

M. Kugler résume la situation actuelle en mentionnant les bouchons automobiles existants entre le chemin des Palettes et l'avenue du Curé-Baud. A cela s'ajouteraient quatre lignes de bus et deux lignes de trams, l'interface d'échange situé entre le chemin des Palettes et l'avenue des Communes-Réunies ainsi que les sorties et entrées de l'autoroute. Il souligne que le quartier des Palettes subit actuellement de fortes nuisances. La densité de celui-ci est de 240 habitants par hectare, soit bien plus que la Ville de Lancy ou la commune de Plan-les-Ouates. Le quartier des Palettes est donc une agglomération avec un habitat très dense. M. Kugler prévoit que, en tenant compte de la construction du quartier des Cherpines et de la prolongation de la ligne de tram, le trafic transitant par les Palettes sera augmenté du fait des déplacements générés par les habitants de Saint-Julien, Perly et du nouveau quartier notamment.

Par ailleurs, M. Kugler s'attend à ce que le tram soit sous-utilisé car il le juge trop lent en raison d'un tracé comportant de nombreux virages. De ce fait, le débit de passagers va rester faible, et ceci générera un report sur des modes de transport privés et augmentera les encombrements.

M. Kugler présente deux alternatives ayant pour but de distinguer le trafic provenant des Cherpines de celui venant de plus loin. La première alternative serait selon lui la mise en place d'un bus électrique TOSA entre les Cherpines,

les Palettes et le Bachet. Cette solution aurait l'avantage de réduire les nuisances pour les habitants des Palettes et de proposer un tram direct Bachet – Plan-les-Ouates – Perly – Saint-Julien par la route de Saint-Julien. Une deuxième alternative, qui nécessiterait toujours un tram direct Bachet – Plan-les-Ouates – Perly – Saint-Julien par la route de Saint-Julien, offrirait depuis cet axe une branche Plan-les-Ouates – Cherpines. L'avantage de cette solution résiderait pour lui en un tracé rectiligne du tram, permettant une meilleure vitesse commerciale.

M. Kugler liste ensuite les problèmes posés par les deux alternatives envisagées. Il s'agit du gabarit insuffisant de la route de Saint-Julien à Plan-les-Ouates, des perturbations possibles aux activités des entreprises Piaget et Clarins et des traversées des multiples branches de l'autoroute entre Plan-les-Ouates et Perly. Il propose la solution suivante à ces problèmes : créer un tunnel pour les voitures en transit avec un trafic en surface strictement local et une priorité donnée au tram, à l'exemple de Meyrin, où une solution similaire a été mise en place. Il continue sa présentation en mentionnant l'amélioration de la route de contournement de Plan-les-Ouates existante avec un accès depuis la route du Camp, et mentionne que des mesures antivibratoires au droit des entreprises Clarins et Piaget devraient être prises pour le tram. M. Kugler souligne les atouts principaux qu'il voit à ces solutions qui seraient selon lui l'absence de nuisances liées à un grand chantier, un transfert de passagers vers des transports publics plus efficace limitant les nuisances et les bouchons, la conservation d'une zone verte vieille de 50 ans, et un trajet direct Bachet – Plan-les-Ouates – Saint-Julien. Il conclut en affirmant que les propositions discutées permettraient de préserver les aménagements de surface à Plan-les-Ouates, de développer la qualité de vie dans le village et de créer une vraie interface entre tram, bus et train à la future gare du Bachet.

Une commissaire s'interroge sur la raison de l'existence de la pétition 1948 puisque l'ALMA en présente déjà deux autres sur le même objet. M. Kugler répond que la pétition 1948 est « plus genevoise » et ne s'occupe pas uniquement des Palettes. Il affirme que, selon lui, les différentes pétitions ne se contredisent pas et il souhaiterait une intégration de ses propres propositions dans les pétitions d'ALMA.

Une commissaire demande si l'interface prévue par les TPG et conçue de façon à absorber les passagers des trams 12 et 15, notamment pour un meilleur service du futur quartier des Cherpines, n'est pas un avantage malgré les nuisances. M. Kugler répond que les Palettes ont déjà une bonne offre en transports publics. Seul un changement drastique pourrait justifier la mise en place de transports supplémentaires. Hors la zone est déjà saturée avec 240 habitants par hectare. Cette densité ne va pas augmenter en construisant

quelques bâtiments supplémentaires. Il ajoute que les arrêts supplémentaires proposés sur la ligne du tracé de tram ne sont pas nécessaires. Un bus TOSA pourrait venir le cas échéant compléter l'offre des transports. M. Kugler ne voit actuellement aucune nécessité à étoffer l'offre des transports publics.

Une commissaire revient sur les propos de M. Kugler au sujet des bus TOSA en rappelant que la capacité d'emport de ces bus reste celle d'un bus normal, donc la moitié de celle d'un tram, mais M. Kugler rétorque que selon lui le débit passagers du bus sera tout de même supérieur à celui d'un tram circulant sur une trajectoire non rectiligne. La même commissaire souligne que les virages ne sont présents que sur une portion réduite du trajet du tram et que, s'il devait passer par la route de Saint-Julien, de nombreux travaux seraient à prévoir à Plan-les-Ouates. M. Kugler précise que la partie la plus sinueuse du trajet se situe justement dans le quartier des Palettes et que c'est selon lui ce qui est problématique.

Un commissaire indique que toute densité est relative et que l'argument avancé par M. Kugler n'est pas convaincant. IL souligne également qu'il est faux de parler de deux lignes de tram et quatre lignes de bus puisque certains bus seront remplacés par des trams. Il ne voit également pas où il y aurait une réelle différence quant à la vitesse de circulation des trams et des bus dans les virages. M. Kugler répète qu'il faut faire la distinction entre le trafic provenant des Cherpines et celui provenant de Saint-Julien ou au-delà. Ainsi, le bus desservirait le quartier des Cherpines uniquement. Le commissaire indique qu'une telle solution impliquant un changement aux Palettes désavantagerait les habitants du quartier, mais pour M. Kugler cette proposition éviterait que les transports soient « surutilisés » par des passagers provenant d'au-delà du quartier, ce à quoi le commissaire relève que le même problème se poserait alors lorsque les usagers passeraient du bus au tram pour poursuivre leur trajet vers le centre.

Le même commissaire demande encore si, pour M. Kugler, les nuisances des travaux sont plus acceptables à Plan-les-Ouates qu'aux Palettes, ce à quoi M. Kugler répond que les densités d'habitants des deux zones ne sont pas comparables ; le commissaire remarque alors que le tram doit passer par des zones densément peuplées pour être utile, ce à quoi M. Kugler affirme qu'il faut privilégier des solutions évitant aux populations de subir des nuisances trop importantes. Le commissaire souligne la contradiction qu'il y a entre la volonté d'implanter un tram dans une zone dense et d'éviter les nuisances liées à des travaux pour cette même zone.

Les documents remis à la commission par M. Kugler sont joints en annexe au présent rapport.

3.1 Pétitions 1952 et 1953

Pétition pour le droit à l'information sur le projet de prolongation du tram 15 de Lancy à Saint-Julien durant les phases d'études et avant la demande de concession au département fédéral (P 1952)

Cette pétition demande un droit à l'information sur le prolongement du réseau de tram de Lancy à Saint-Julien durant les phases d'études et avant la demande de concession auprès du Département fédéral des transports. A titre liminaire, il faut noter que ladite concession a déjà été octroyée au moment où cette pétition est traitée. Toutefois, la Commission des transports a estimé devoir examiner tout de même cette pétition en ce sens qu'une bonne information aux riverains est par principe souhaitable et que tant le DETA que les communes concernées y sont accusés de ne pas avoir informé correctement les riverains.

Pétition en faveur d'une intégration respectueuse du tram 15 à Plan-les-Ouates (P 1953)

Cette pétition, déposée par l'association « Bien Vivre aux Cherpines » demande globalement diverses mesures de modération et de limitation du trafic liées à l'implantation de ce prolongement du réseau de tram sur le territoire de la commune de Plan-les-Ouates (en relevant que l'art. 4, al. 1 de la LRTP H 1 50 ne concerne pas celle-ci). Cette pétition est donc en phase avec la demande exprimée dans la P 1943 pour le territoire de la commune de Plan-les-Ouates.

Il est à noter que la Commission des transports ayant décidé d'auditionner les pétitionnaires sur ces deux objets simultanément, au vu du fait qu'ils en étaient les mêmes auteurs, le déroulement de l'audition ne permettait pas de rapporter de manière séparée sur les deux objets.

3.2 Audition des pétitionnaires

Lors de sa séance du 22 septembre 2015, la commission a auditionné MM. Fausto Marques et Damien Baumgartner, représentants des pétitionnaires, et leur donne la parole.

M. Baumgartner présente l'association « Bien Vivre Aux Cherpines » dont il fait partie. Celle-ci est née suite au déclassement en mai 2011 de la zone des Cherpines. Le but poursuivi est le développement harmonieux du quartier. M. Baumgartner liste les actions entreprises par l'association dans ce cadre. Il s'agit pour elle d'agir en tant que partenaire de l'Etat sur les questions de mobilité ou d'urbanisme notamment en participant aux ateliers, tables rondes

et discussions proposés par les différents services. Il souligne le fait que le quartier des Cherpines se situe dans un cul-de-sac. Cette situation fait que des problèmes concernant la mobilité sont donc à attendre. Il remarque que les résultats des études effectuées ne sont pas parvenus jusqu'aux associations ou riverains.

M. Baumgartner explique que la pétition P 1952 s'appuie sur le droit constitutionnel à être informé et le manque de communication dont fait preuve le DETA sur ce projet. Il relate encore que le DALE, lui, propose des ateliers participatifs. Il souligne que l'association n'est pas contre le projet du tram ; il faut simplement que les solutions de mobilité douce ne soient pas réservées aux nouveaux habitants du quartier. M. Baumgartner constate que le tronçon concerné par le projet du tram subit déjà des bouchons importants et il avance que le long de la route de base, soit sur environ 250 mètres, des expropriations seront nécessaires.

M. Marques, membre de l'association ALMA, souligne que peu d'informations ont été transmises par le DETA au sujet du projet de tram en comparaison avec le projet d'urbanisation des Cherpines. Il estime que le droit à l'information n'est pas assuré en l'espèce, ce qui explique la création de la pétition 1952. M. Marques mentionne que les différentes solutions présentées, notamment la maquette avec un tram en site propre, posent plusieurs problèmes, dont la nécessité d'expropriation, le bruit et les bouchons routiers. Il souhaite un maintien de l'interdiction de circulation des camions en raison d'écoles situées à proximité. Le passage du tram et d'un trafic de transit étant déjà problématique du point de vue de la sécurité. Il demande que le tronçon de la route de base reste inchangé et qu'une étude puisse intégrer cette constante. M. Marques souligne enfin que la pétition a été signée rapidement par un nombre important de personnes, parmi lesquelles des politiciens et des conseillers municipaux.

A la demande d'un commissaire sur le droit à l'information, M. Baumgartner mentionne que les démarches entreprises pour obtenir plus d'informations de la part du DETA n'ont pas porté leurs fruits. Il souligne à nouveau que le DALE a une position différente.

M. Marques répond à une question sur l'interdiction de circulation aux camions que celle-ci existe déjà et qu'ils souhaitent simplement son maintien, les camions utilisant actuellement l'autoroute.

Une commissaire questionne M. Baumgartner quant aux possibilités d'intégrer le tram en site propre étant donné les problèmes de gabarit de routes, soulignant qu'une solution sans site propre serait aberrante, et elle s'enquiert des problèmes d'expropriation. M. Baumgartner constate que le tram peut être

introduit en site propre s'il est accompagné par une zone 30 km/h qui nécessite des gabarits de routes plus réduits. Cette solution proposée par l'ATE dans une étude concernant les zones 30 km/h permettrait de fluidifier le trafic, réduirait les nuisances sonores et améliorerait la sécurité, mais que la loi genevoise ne semble cependant pas permettre ici ce type de solution. Il indique que la solution discutée permettrait pourtant selon lui d'éviter la concentration de tous les modes de transport au même endroit ; il évoque à ce propos l'étude par le DETA d'une prolongation des voies de mobilité douce hors du périmètre de la route de Base et regrette de ne pas avoir eu accès à cette étude.

M. Baumgartner explique que d'autres solutions existent, telles notamment la mise en tunnel des voies dédiées aux véhicules de façon à libérer en surface de l'espace pour les différents autres modes de transport.

M. Marques ajoute que le tronçon discuté est problématique du point de vue de la mobilité, ce qui peut expliquer le manque de communication du DETA ; pour lui, la capacité de la route de Base est déjà dépassée et un apport de trafic supplémentaire n'est donc pas réaliste. Ces problèmes sont connus, mais aucun projet n'aboutit. Preuve en est donnée selon lui au travers des documents d'enquête publique qui mentionnent d'abord une voie mixte puis un aménagement en site propre pour un même tronçon.

En ce qui concerne les expropriations, M. Marques indique que la largeur supplémentaire nécessaire au projet de tram varie de 3 à 8 mètres, ceci selon des documents prêtés par la commune de Plan-les-Ouates. Il relève qu'avec une largeur de 5 mètres, le projet empiètera sur des propriétés privées ; or, selon le plan directeur cantonal, ces zones doivent être maintenues en zones de village et d'habitations. En considérant une largeur de 8 mètres, 30 à 40 maisons pourraient devoir être expropriées. Il rappelle ici la solution de la zone 30 km/h et évoque celle de routes à sens unique pour le trafic des véhicules. M. Marques met en perspective les coûts investis dans le quartier des Cherpines avec la question de la mobilité qui pourrait devenir problématique, et souhaite qu'on trouve une solution viable sur le long terme.

Un commissaire constate que chaque partie souhaite apporter sa solution au problème et qu'il y a donc cumul de logiques individualistes qui s'excluent les unes les autres, ceci expliquant peut-être le manque de retour du DETA. Il cite alors l'article 28 de la constitution de la République et canton de Genève, qui institue le droit à l'information. Un intérêt prépondérant peut s'opposer à ce droit selon l'alinéa 2 de l'article, et fait l'hypothèse que l'exclusion des logiques exposées pourrait constituer cet intérêt prépondérant. Il souhaite savoir si les demandes des pétitionnaires portent plutôt sur un manque d'informations ou sur la possibilité de cogérer le projet.

M. Marques répond que la demande est simplement l'accès aux informations et il estime que, pour l'instant, le projet n'est pas viable. Il faudrait donc lancer de nouvelles études. Quant à M. Baumgartner, il concède que les objections et critiques d'un projet sont faciles à formuler. De ce fait, l'ALMA et l'association « Bien Vivre aux Cherpines » prennent aussi en compte les difficultés que présente un tel travail. Malgré tout, il souhaite mentionner le manque d'intégration du quartier des Cherpines au projet du nouveau tram.

M. David Favre rappelle que les discussions autour du projet de tram sont toujours en cours ; en effet, une année auparavant, le projet a été retravaillé en profondeur avec les communes de façon notamment à proposer une solution réduisant les emprises nécessaires. M. Favre indique qu'il y a concertation entre le projet du tram et le projet d'urbanisation du quartier des Cherpines. Cependant, ceux-ci évoluent dans des contextes différents. En effet, dans le cas du tram, la procédure est fédérale et composée de deux volets : le premier est la concession tandis que le deuxième est l'obtention de l'autorisation de construire. Cette deuxième étape est assortie d'une enquête publique, où la population est consultée.

M. Favre signale que le DETA a informé les pétitionnaires de la fin de la procédure de concession. Cependant, cette concession ne prévoit qu'un tracé, non pas l'ensemble des aménagements. Il explique que la procédure d'approbation des plans nécessite obligatoirement une enquête publique assortie d'informations à la population. De plus, des discussions personnalisées seront organisées par le DETA pour les personnes riveraines directement concernées par le tronçon. M. Favre rappelle que les objectifs du projet sont de réduire les impacts négatifs tout en permettant la circulation la meilleure possible des différents modes de transport. M. Favre souligne que la communication sur des éléments sensibles du projet de tram est une question délicate puisque ce dernier est en phase de finalisation.

M^{me} Lesage ajoute que la H 1 50 telle que votée par le Grand Conseil a mené à des modifications importantes du projet du tram et la reprise des discussions avec les communes. C'est une séance du comité de pilotage qui entérinera les modifications apportées au projet, ceci en accord avec les communes. Des séances publiques seront ensuite organisées avant Noël. En amont de celles-ci, des rencontres avec les différentes associations et les riverains directement concernés sont prévues. Elle affirme que le travail a été orienté de façon à réduire les nuisances au maximum tout en tenant compte du gabarit fixé.

M. Baumgartner, revenant sur la question de l'art. 4, al. 1 de la loi H 1 50, relève que c'est seulement pour le tronçon de Lancy que la réduction de la

capacité routière n'est pas souhaitée. M. Favre indique que l'interprétation du DETA de cette loi n'est pas celle-ci : tous les modes de transport devant avoir leur place, ceci sans réduire le gabarit des routes concernées.

M. Marques signale que d'autres solutions peuvent être trouvées à la concentration de tous les modes de transport au même endroit, notamment un sens de circulation différencié. M^{me} Lesage rappelle que cette variante avait été étudiée au niveau de l'avant-projet. Celle-ci ayant des avantages mais aussi des inconvénients, une autre solution a été étudiée également.

Un commissaire intervient en mentionnant que la pétition 1952 devrait être examinée avant la fin de la procédure de concession pour pouvoir prétendre à une portée réelle ; or, il rappelle que le délai de fin des observations pour la procédure de concession est fixé au lendemain de la présente séance.

M. Baumgartner souligne qu'une nouvelle fois, en raison du manque d'informations, la pétition n'a pas pu être lancée avant et M. Marques se dit déçu par les démarches à entreprendre pour obtenir des informations du département des transports.

Présentation du projet par le département

Lors de la séance du 6 octobre 2015, la commission a auditionné les représentants du DETA et les collaborateurs de sa DGT chargés de ce dossier.

C'est M. Pavageau qui introduit la présentation des travaux du DETA, lequel sera un panorama des modifications effectuées par rapport à l'avant-projet. Ces modifications tiennent compte des différentes concertations, notamment avec les communes. Il présente ensuite M^{me} Lesage, qui pilote le projet au sein du DETA puis M. Labey, responsable des questions liées à la circulation et stationnement.

M^{me} Lesage commence sa présentation par un rappel du tracé prévu et rappelle les différentes étapes de développement du projet. Ainsi, la phase de l'avant-projet a mené en concertation avec les communes concernées puis au travers de la création d'un COPIL en septembre 2015. Le projet en est actuellement à la préparation du dossier d'approbation des plans (PAP) après que le COPIL ait pris fin la semaine dernière. M^{me} Lesage souligne que cette phase s'accompagne d'une rencontre avec les riverains et les associations concernées par le projet. La prochaine étape est la procédure d'approbation des plans qui se nécessitent d'abord l'établissement d'un dossier pilote, puis un dossier définitif assorti d'une mise à l'enquête, l'objectif étant d'obtenir l'autorisation de construire pour démarrer les travaux à la fin de l'année 2017.

Il est précisé que les travaux nécessaires au projet sont scindés en deux parties. Deux autorisations de construire distinctes seront donc demandées, ceci avec l'accord de la Confédération.

M^{me} Lesage rappelle ensuite l'évolution du projet en concertation avec les communes. Dans ce contexte, la loi H 1 50 exigeant une insertion du tram sans diminution de la capacité routière, la localisation du P+R provisoire, la compensation du stationnement par Lancy et la coordination avec le projet de PLQ des Palettes ont été discutés. L'objectif fixé était de satisfaire aux différentes demandes tout en proposant un projet fonctionnel pour tous les modes de transport. Les modifications importantes de l'avant-projet ont mené à la décision de repousser la communication avec les riverains. En effet, les emprises définitives du projet n'étaient pas encore arrêtées.

M^{me} Lesage liste les aménagements prévus. Il s'agit notamment de l'insertion des places de stationnement sur le chemin des Palettes et de l'intégration du tram en site propre sur l'avenue du Curé-Baud et la route de Base avec un double sens de circulation pour les véhicules motorisés. Pour ce dernier point, des efforts ont été faits pour limiter au maximum les impacts fonciers, tout en tenant compte du gabarit des routes existantes. Un itinéraire pour les vélos par le chemin du Clos et celui des Semailles sera créé en raison du double sens de circulation prévu pour les voitures sur l'avenue Curé-Baud et la route de Base qui ne laisse pas une place suffisante sur cet itinéraire ; cet aménagement sera accompagné, le long du chemin du Clos, de mesures ponctuelles en faveur de la sécurité et du confort des usagers.

M^{me} Lesage poursuit en indiquant que le projet d'un P+R provisoire au pôle d'échange En Louche a été abandonné au profit d'un P+R définitif au droit de l'autoroute. Les études et procédures liées à ce projet se feront en parallèle à celles du tram. Enfin, elle termine la présentation en signalant le démarrage de l'étude de la desserte sud de Perly, celle-ci ayant en effet été prévue dans le programme initial du projet et prenant en compte la présence d'un futur P+R ainsi que les résultats d'une analyse multicritère.

M^{me} Lesage souligne qu'un travail important a été effectué pour l'intégration du tram sur le tronçon allant des Palettes aux Cherpines en réduisant l'impact foncier du projet. Elle mentionne aussi l'aménagement cyclable secondaire sur le chemin du Clos et celui des Semailles en indiquant que seules des mesures ponctuelles y seront prises en raison de la zone limitée à 30 km/h ; dans le cadre de l'intégration des modes de transport doux, le chemin des Semailles sera fermé au trafic général afin de canaliser le trafic de transit et de sécuriser l'itinéraire qui sera réservé aux cyclistes. Elle souligne encore que le PLQ des Palettes a été intégré dans le projet du tram.

Elle présente ensuite les mesures prises sur le tronçon de l'avenue du Curé-Baud et la route de Base en signalant l'intégration en site propre continu du tram. Au niveau de l'emplacement du futur quartier des Cherpines, le gabarit de la route de Base pourra être adapté suivant les développements futurs.

Il est enfin précisé à la commission que deux étapes sont prévues pour les 3 ouvrages, qui correspondent à la prolongation du tram, aux travaux liés à l'ouvrage d'art au-dessus de l'autoroute et à la desserte sud de Perly. La fin des travaux de cette dernière conditionne ceux à effectuer sur la route de Saint-Julien. Le planning prévu est encore fonction des orientations budgétaires du PDI.

Questions des commissaires (classées par thème)

Exploitation du tram

Un commissaire s'enquiert des exigences du droit français quant à l'exploitation d'un tram en territoire français. M. Pavageau indique que les TPG resteront l'entreprise exploitante de l'ensemble de la ligne. Il n'y aura pas de mise en concurrence dans le cadre du droit européen. Il y aura partage des recettes. Les bénéfiques provenant du tracé situé en territoire français seront reversés à l'Etat français et les recettes générées par le tracé suisse seront reversées à la Suisse, à l'exemple de ce qui s'effectue déjà pour la ligne D. Quant au financement du tracé sur le territoire français, il se fait en partie par la Confédération et en partie par la France via le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise. La part financée par la France s'élève à 70%.

Les parkings d'échanges (P+R)

Un commissaire demande si les parkings d'échanges (P+R) sont seulement prévus du côté suisse. M. Pavageau répond que la présentation faite à la commission ne porte que sur les infrastructures prévues en Suisse. En France, la Communauté des communes du Genevois a prévu un projet de P+R près de la gare de Saint-Julien qui devrait proposer environ 400 places de parc. Le projet de tram est à un stade plus avancé et est complètement déconnecté de celui des P+R. Ainsi, la capacité exacte des P+R n'est pas encore fixée.

Le commissaire souligne que certaines exigences doivent être adressées à la France sur cette question. Dans le cas contraire, le projet de prolongation de tram pourrait ne pas avoir l'effet souhaité de réduction du trafic de pendulaires. Il relève encore que, dans ce contexte, la dissociation de la ligne de tram de la construction des P+R semble risquée car pour lui, la plupart des personnes travaillant à la ZIPLO provient probablement de la France.

Phasage de réalisation

Aux commissaires qui s'enquière des coûts et délais de réalisation, M. Pavageau répond que la première phase du projet s'arrête dans la ZIPLO. Cette étape est financée par le PDI. S'arrêtant avant le franchissement de l'autoroute, elle ne comprend aucun P+R. La ZIPLO est actuellement la seule zone d'activités économiques du canton qui n'est desservie ni par le train, ni par le tram. Lors de la mise en service du « Léman Express », 6 trains par heure en provenance de Lausanne s'arrêteront à la gare de Lancy-Pont-Rouge. Ainsi, le projet de prolongation du tram est crucial, notamment en prenant en compte les densifications possibles. Il conclut en soulignant que la première phase du projet ne concerne pas le trafic pendulaire provenant de France.

A une commissaire qui s'enquiert du délai de réalisation prévu pour la prolongation du tram, M. Pavageau rappelle que le projet de tram devrait être réalisé pour la mise en service du « Léman Express » et relève que pour le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, la règle officieuse est de ne pas commencer trop tôt.

Choix du tracé du prolongement du tramway

Un commissaire demande que le DETA explique les raisons qui ont présidé au choix d'un tracé de tram passant par la route de Base et non par la route de Saint-Julien. M. Pavageau explique que la décision de passer par la route de Base a surtout été motivée par la création du quartier des Cherpines. Ce tracé a été entériné à tous les niveaux et fait l'objet de la demande de concession en cours auprès des instances fédérales.

Un commissaire rapporte que les auditions ont montré une opposition claire au tram et il demande si la variante avec des bus est toujours étudiée. M. Pavageau répond que les bus ne sont pas à même de subvenir aux besoins en mobilité de la région.

Information aux riverains et associations sur le projet

M. Pavageau aborde ensuite la question de la communication avec les associations. Le DETA a souhaité d'abord trouver un compromis avec les interlocuteurs officiels avant de contacter les différentes associations. Il souligne que les demandes faites dans cet intervalle ont été mises en côté en attendant la fin du COPIL.

Une commissaire souligne que le projet étant déjà en voie de finalisation, l'intégration de remarques diverses semble à présent difficile, ce à quoi M. Pavageau explique que les difficultés étant déjà grandes à trouver un

consensus avec les interlocuteurs officiels, il semblait contre-productif de communiquer avec les associations sans avoir de bases de travail sûres. Il souligne que, lors de l'enquête publique, la population sera consultée et qu'il faudra lever les oppositions.

Une commissaire demande encore de préciser si les communes présentes dans le COPIL ont donné leur accord au projet final. M. Pavageau explique que M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat leur a présenté le projet abouti, qui sera la base pour la mise à l'enquête publique.

Financement du projet

Pour le financement, M. Pavageau rappelle que ce projet sera le prochain à être financé selon la feuille de route. En effet, il y a l'impératif de coordonner la mise en service de la prolongation du tram avec le « Léman Express ». Il signale que la loi H 1 50 a retardé le calendrier prévu pour le projet et qu'il faut aussi prévoir des délais supplémentaires en cas d'oppositions. En ce qui concerne le respect des budgets, M. Pavageau précise que la séparation du projet en plusieurs phases permet de respecter la feuille de route du plan directeur des investissements (PDI).

Réseau routier et mesures de modération du trafic

En ce qui concerne l'intégration du tram, elle se fait bien sans modifications du gabarit routier sur l'entier du tracé et le projet prévoit le maintien de celui-ci sur tout le tracé, conformément à la loi H 1 50 qui l'exige. M. Pavageau souligne par contre que la zone 30 km/h va être aménagée sur le chemin des Semailles, ce qui va améliorer encore la sécurité des cyclistes. Les écoliers seront aussi amenés à emprunter cet itinéraire parallèle à la route de Base et à l'avenue Curé-Baud que l'utilisateur averti. Cet itinéraire est aussi en accord avec le projet « Mail 2000 », projet d'artères de mobilité douce de la commune de Plan-les-Ouates. Sans cet aménagement parallèle à la route de Base et à l'avenue du Curé-Baud, les emprises foncières du projet auraient été considérablement augmentées. Ainsi, un compromis satisfaisant a été trouvé.

M. Favre rappelle que l'avant-projet prévoyait une partie du tracé de tram en site mixte. Ceci aurait notamment nécessité un sens de circulation des véhicules sur le chemin des Semailles différent de celui de la route de Base. La décision a donc été prise de créer un itinéraire pour les vélos parallèle à l'axe du tram pour des raisons de sécurité et de maintien de gabarit, tout en garantissant un site propre intégral pour le tramway dans les deux sens de circulation, ce qui assure la régularité de sa progression et une bonne vitesse commerciale. M. Pavageau relève qu'au niveau de la traversée de Perly, un site

mixte est prévu mais qu'il sera compensé par la desserte routière sud, laquelle permet de conserver la capacité routière sans gêner le tramway.

M^{me} Lesage rappelle que la Confédération conditionne l'autorisation de construire à l'étude et à la justification des impacts générés par le tram. M. Pavageau relève que le projet de tram est une vraie alternative à la voiture et promet ainsi l'écomobilité.

Implantation de l'axe de mobilité douce

Une commissaire signale que la H 1 80 exige la mise en place de voies pour la mobilité douce sur tous les réseaux secondaires et primaires et elle demande si certaines lois valent donc plus que d'autres. M. Favre rappelle que la H 1 50 évoque directement le projet de la prolongation du tram et il explique que la concentration de tous les modes de transport sur un seul axe n'était pas réalisable, ainsi que vu plus haut ; les exigences de la H 1 80 n'ont donc pas pu être directement appliquées sur cet axe classé secondaire. Pour autant, la piste cyclable prévue dans le présent projet est continue et protégée, bien que ne respectant pas à lettre les exigences de la H 1 80. M. Pavageau précise que la commune de Lancy souhaitait aussi préserver le parc « En Sauvy », ce qui contrevient également à l'intégration des voies de vélos dans le même axe que celui du tram sur l'avenue de Curé-Baud.

Nuisances pour les riverains

Un commissaire rapporte le propos de riverains qui craignent que l'axe du tram ne soit trop proche de leur maison. M^{me} Lesage explique à ce propos que ces craintes se basaient sur l'idée d'une emprise plus étendue en site propre, alors que l'avant-projet comprenait un tram en site mixte. Elle rappelle cependant que les emprises restent à quelques centimètres près identiques dans les deux cas de figure. M. Pavageau signale que, pour quelques maisons, l'axe du tram s'est un petit peu rapproché. Cependant, les nuisances sonores liées à un tram sont finalement moindres que celles causées par le trafic motorisé. A un commissaire qui demande si des mesures sont prévues pour les entreprises avoisinantes du fait des vibrations, M. Pavageau répond que des contacts ont été pris avec ces entreprises et qu'un système de voies amortissantes est prévu. Celles-ci sont semblables à ce qui est proposé aux abords d'un hôpital.

A l'issue de ce tour de questions, les représentants du département se retirent.

Conclusions et votes

Le président récapitule les différentes pétitions présentées dans le cadre du projet de tram. Il s'agit des pétitions 1943, 1948, 1952 et 1953.

Le président ouvre le tour de parole aux députés concernant ces pétitions.

Le représentant du PDC souhaite le dépôt de toutes les pétitions ; en effet, les pétitionnaires ont été entendus par le DETA et leurs revendications intégrées aux prochaines discussions.

Un représentant du PLR soutient le même point de vue, ajoutant que les pétitions 1948 et 1952 concernent des décisions déjà prises. La plus grande part des demandes de ces pétitions est trop tardive en l'état d'avancement du projet de prolongement de cet axe de tramway et elles contreviennent à des décisions prises bien auparavant par notre Grand Conseil.

Une représentante du parti socialiste propose d'accepter la pétition 1943. Les objectifs d'information de celle-ci sont souhaités par le parti indépendamment de l'adjonction spéciale concernant la traversée de Lancy. Ainsi, le parti socialiste propose un renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Elle rappelle l'inquiétude des pétitionnaires face au manque d'informations reçues de la part du DETA tandis que le département souhaite avant tout communiquer sur un projet finalisé préalablement. Les pétitionnaires s'appuient sur le droit à l'information et demandent à être intégrés aux discussions. Le DETA ayant prévu ces démarches, cette pétition peut être renvoyée au Conseil d'Etat. Le PS souhaite déposer la pétition 1948 qui revient sur le tracé prévu avec des arguments non recevables. Enfin, elle mentionne que le parti socialiste souhaite s'abstenir sur la pétition 1953 ; en effet, la troisième invite de la pétition concernant la réservation de la garantie à la propriété est problématique ; le parti socialiste choisit de privilégier le projet du tram en rappelant également le travail important du DETA permettant de minimiser l'empreinte foncière du projet de tram.

Pour sa part, l'UDC souhaite renvoyer la pétition 1943 au Grand Conseil, puisque la problématique est vivement discutée dans le quartier de Lancy. Il propose également un renvoi des pétitions 1952 et 1953 au Conseil d'Etat tandis qu'il souhaite le classement ou le dépôt de la PL 1948.

Le groupe MCG souhaite également déposer l'ensemble des 4 pétitions.

Le représentant des Verts annonce s'abstenir sur l'ensemble de ces pétitions.

Enfin, le représentant du groupe EAG s'aligne sur les votes du parti socialiste pour les P 1952 et 1943 mais s'abstient sur les PL 1948 et 1953.

Le Président procède alors aux votes de ces diverses pétitions :

Pétition 1943

Demande de renvoi de la pétition P 1943 au Conseil d'Etat :

Pour : 6 (1 EAG, 3 S, 2 UDC)

Contre : 7 (1 PDC, 3 PLR, 3 MCG)

Abstention : 1 (1 Ve)

Le renvoi au Conseil d'Etat de la P 1943 est refusé.

Demande de dépôt de la pétition P 1943 :

Pour : 7 (1 PDC, 3 PLR, 3 MCG)

Contre : 6 (1 EAG, 3 S, 2 UDC)

Abstention : 1 (1 Ve)

Le dépôt de la pétition 1943 est accepté.

Une représentante socialiste annonce le dépôt d'un rapport de minorité sur cette pétition.

Pétition 1948

Demande de dépôt de la pétition 1948 :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 Ve)

Le dépôt de la pétition 1948 est accepté.

Pétition 1952

Demande de renvoi de la P 1952 au Conseil d'Etat :

Pour : 6 (1 EAG, 3 S, 2 UDC)

Contre : 7 (1 PDC, 3 PLR, 3 MCG)

Abstention : 1 (1 Ve)

Le renvoi au Conseil d'Etat de la pétition 1952 est refusé.

Demande de dépôt de la pétition 1952 :

Pour : 7 (1 PDC, 3 PLR, 3 MCG)

Contre : 6 (1 EAG, 3 S, 2 UDC)

Abstention : 1 (1 Ve)

Le dépôt de la pétition 1952 est accepté.

Pétition P 1953

Demande de dépôt de la pétition 1953 sur le bureau :

Pour : 7 (1 PDC, 3 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstentions : 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

Le dépôt de la pétition 1953 est accepté.

Annexes :

1) *Présentation de M. H. Kugler (P 1948)*

2) *Présentation du DETA et de la DGT*

Pétition (1943-A)

en faveur d'une politique d'éco-mobilité pour la prolongation du tram 15 à Lancy

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant :

- le projet de prolongation du tram 15 depuis l'arrêt « Palettes » à Lancy, par le chemin des Palettes, l'avenue du Curé-Baud, la route de Base et desservant les Cherpines jusqu'à Perly ;
- la loi H 1 50 (art. 4, al. 1) prévoyant que « *la traversée de Lancy devra se faire sans diminution de la capacité routière* » ;
- l'absence, à ce jour, d'un projet concret d'aménagement de cette prolongation du tram 15 ;
- le large soutien populaire (2490 signatures récoltées) apporté à l'initiative populaire communale « **Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy** » qui vise à améliorer la qualité de vie du quartier Semailles/Palettes/Voirets ;
- le vécu quotidien, par les habitants de ce quartier, de nuisances liées au trafic de transit :
 - bruits, pollution, risque d'accidents,
 - sortie des parkings et des garages souterrains des immeubles longeant ces rues, très difficile aux heures de pointes,
 - accès périlleux depuis l'arrêt actuel « Palettes » vers le chemin des Palettes par le rond-point des « Communes Réunies » pour tous les types de mobilité,
 - absence de pistes cyclables aux chemins des Palettes et des Semailles ;
- la présence d'un EMS et de Foyer Handicap sur le chemin des Palettes, entre le chemin des Semailles et l'avenue du Curé-Baud. Actuellement, l'accessibilité et les déplacements pour les personnes en chaises roulantes ne sont pas faciles et il est à craindre que le projet de prolongation du tram 15 va encore limiter davantage la mobilité pour ces personnes ;

- la présence de l'Ecole en Sauvy à proximité du giratoire chemin des Palettes et avenue du Curé-Baud. Le passage du tram, conjugué avec le trafic de transit, rendront l'accès à cette école très difficile et dangereux pour les écoliers,

les pétitionnaires demandent au Grand Conseil et au Conseil d'Etat de :

- mettre en place un projet d'éco-mobilité pour la prolongation du tram 15 à Lancy, en favorisant les différentes mobilités douces (vélo, piéton), en améliorant la sécurité des résidents, en réduisant le trafic de transit et les nuisances dans le quartier Semailles/Palettes/Voirets ;
- modifier la loi LRTP (loi sur le réseau des transports publics) H 1 50 (art. 4, al. 1) en supprimant le paragraphe prévoyant que « *la traversée de Lancy devra se faire sans diminution de la capacité routière* ».

N.B. 30 signatures
p.a. M^{me} Erika Brademann
29, chemin des Semailles
1212 Grand-Lancy

Pétition (1948-A)

contre la prolongation du tram 15 depuis l'arrêt « Palettes » à Lancy, par le chemin des Palettes, l'avenue Curé-Baud et la route de Base et desservant les Cherpines jusqu'à Perly

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant :

L'avant-projet de tracé du tram connu par les habitants des quartiers concernés prévoit :

1. Un tracé de tram avec quatre angles droits sur une distance de 500 mètres (entre l'arrêt « Palettes » et l'avenue Curé-Baud) ce qui fait craindre aux habitants :
 - bruit, grincements, vibrations à chaque virage (voir les plaintes des habitants de Carouge);
 - des bouchons à chaque virage donc de la pollution et risque d'accidents.
2. Une emprise importante sur l'espace public du tracé de tram et de ses conséquences sur les autres modes de transport, ce qui fait craindre aux habitants :
 - une réduction de l'espace public dédié à la mobilité douce;
 - une amputation d'espaces verts consacrés aux jeux et loisirs des enfants et adultes;
 - des difficultés d'accès aux parkings souterrains des immeubles et des risques d'accidents;
 - une diminution du nombre de places de parking le long des chemins concernés.
3. Une gare de triage des trams à l'arrêt des « Palettes » sur un espace d'un demi-hectare de terrain prévu normalement pour la construction de logements. Les habitants contestent le bien-fondé de cette gare :
 - les utilisateurs du tram de Saint-Julien voulant aller à Annemasse devront changer de tram à l'arrêt « Palettes » et à nouveau au Bachet pour profiter finalement du CEVA;
 - les habitants souffriront des bruits liés à cette interface de trams de jour et de nuit,

- il est aberrant de concevoir un arrêt « Palettes » pour satisfaire les trams monodirectionnels qui n'ont une durée de vie que jusqu'en 2030 avec un urbanisme qui aura une durée de vie bien plus importante. Les habitants s'opposent à créer une verrue dans leur quartier.

Les pétitionnaires demandent au Grand Conseil et au Conseil d'Etat :

- de revoir le tracé du tram 15 dans la loi LRTP H 1 50 en projetant un tracé plus direct Saint-Julien – Plan-les-Ouates – Bachet profitant ainsi d'un accès direct au CEVA;
- d'étudier d'autres variantes, comme la mise en place de bus électrique (TOSA) desservant le chemin des Palettes, l'avenue Curé-Baud, la route de Base jusqu'aux Cherpines profitant ainsi d'économie considérable et de diminution importante des nuisances pour les habitants.

N.B. 58 signatures
p.a. M. Hartmut Kugler
Chemin des Palettes 9
1212 Grand-Lancy

Pétition (1952-A)

pour le droit à l'information sur le projet de prolongation du tram 15 de Lancy à Saint-Julien durant les phases d'études et avant la demande de concession au département fédéral

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant :

- le projet de prolongation du tram 15 depuis l'arrêt « Palettes » à Lancy, par le chemin des Palettes, l'avenue du Curé-Baud, la route de Base et desservant les Cherpines jusqu'à Saint-Julien ;
- le refus du DETA d'informer les habitants sur les implications du nouveau tracé ;
- l'exclusion des habitants du partenariat du DETA et des communes concernées pour répondre aux besoins en déplacement sur l'ensemble du périmètre ;
- la nécessité d'intégrer les intérêts des habitants en plus des intérêts généraux du canton, communes et usagers ;
- la Constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012 (articles 28, 33, 134 et 135),

les pétitionnaires demandent au Grand Conseil et au Conseil d'Etat :

- **que les habitants soient associés** dans le développement du projet de tram et d'aménagement de la route de Base Nord, conformément à la Constitution genevoise (articles 134 et 135) durant les phases d'études ;
- **le droit à l'information et l'accès aux documents officiels**, conformément à la Constitution genevoise (article 28).

N.B. 502 signatures
Association « Bien Vivre aux Cherpines »
p.a. Fausto Marques
Chemin de la Mère-Voie 29A
1228 Plan-les-Ouates

Pétition (1953-A)

en faveur d'une intégration respectueuse du tram 15 à Plan-les-Ouates

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant:

- le projet de prolongation du tram 15 depuis l'arrêt « Palettes » à Lancy, par le chemin des Palettes, l'avenue du Curé-Baud, la route de Base et desservant les Cherpines jusqu'à Saint-Julien ;
- la Constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012 (articles 33, 34, 134 et 135) ;
- l'ordonnance sur la protection contre le bruit « 814.41 » (OPB);
- la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) H 1 50 (art. 4, al. 1) n'incluant pas de restriction sur la potentielle diminution de la capacité routière sur la commune de Plan-les-Ouates ;
- la publication de l'Association Transports et Environnement (ATE) « Le 30 km/h dans les traversées de localité » encourageant les communes à introduire des zones 30 pour réduire la vitesse et les nuisances sonores du trafic de transit ;
- la présence des établissements scolaires Champ-Joly (fusion Vélodrome + Petites Fontaines), Aimée-Stitelmann et Ella-Maillart de part et d'autre de la route de Base, le passage conjugué du tram au trafic de transit rendra l'accès à ces établissements scolaires difficile et extrêmement dangereux,

les pétitionnaires demandent au Grand Conseil et au Conseil d'Etat :

- **que le nouveau tracé respecte le cadre de vie des habitants et plus spécifiquement l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) No 814.41**
 - a. **en introduisant une zone 30 km/h** sur la route de Base Nord en prolongation du chemin Curé-Baud et jusqu'à l'intersection de la route du Vélodrome, tronçon longeant des écoles et des zones résidentielles ;

- b. **en maintenant l'interdiction** de passage aux transports de marchandises sur le tronçon route de Base Nord, soit depuis l'intersection de la route du Vélodrome en direction du chemin Curé-Baud. Le transport de marchandises est associé au bruit, à la pollution et à l'insécurité routière, non compatibles avec les différentes écoles et zones résidentielles existantes ;
- **de maintenir le gabarit actuel de ce tronçon sans élargissement de la route de Base**, tronçon non considéré dans la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) H 1 50 (art. 4, al. 1), donc pas applicable à ce tronçon ;
 - **de préserver la garantie à la propriété** conformément à la Constitution genevoise (art. 34, al. 1).

N.B. 430 signatures

Association « Bien Vivre aux Cherpines »

p.a. Fausto Marques

Chemin de la Mère-Voie 29A

1228 Plan-les-Ouates

ANNEXE 1

Pétition 1948 (3/7/2015) Audit 22/9/2015
contre le projet de prolongation du TRAM 15 depuis
l'arrêt Palettes à Lancy par le chemin des Palettes,
l'avenue Curé-Baud et la Route de Base desservant
les Cherpines jusqu' à Perly

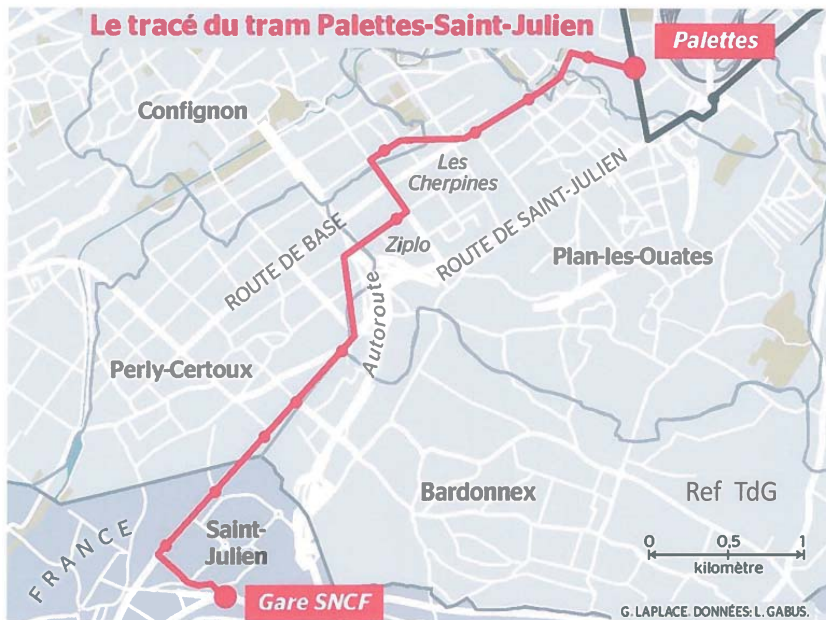
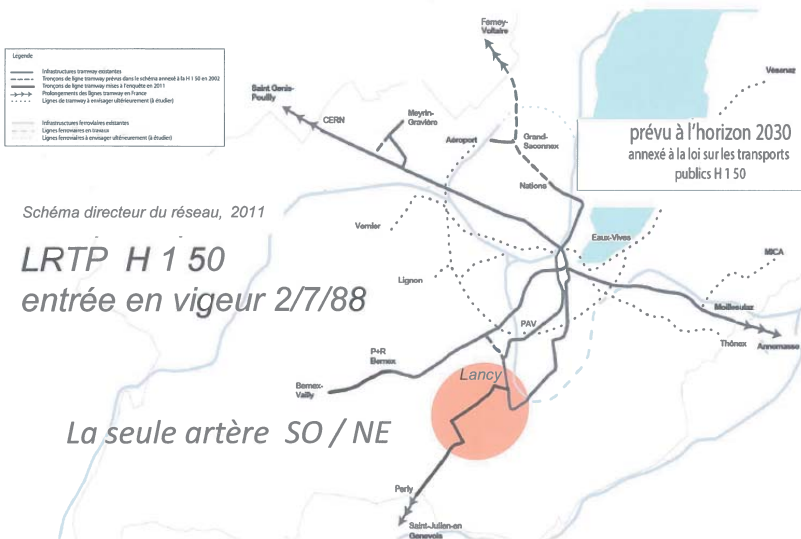
Présentation de deux alternatives

Hartmut Kugler
résidant aux Palettes depuis 1970

Copyright

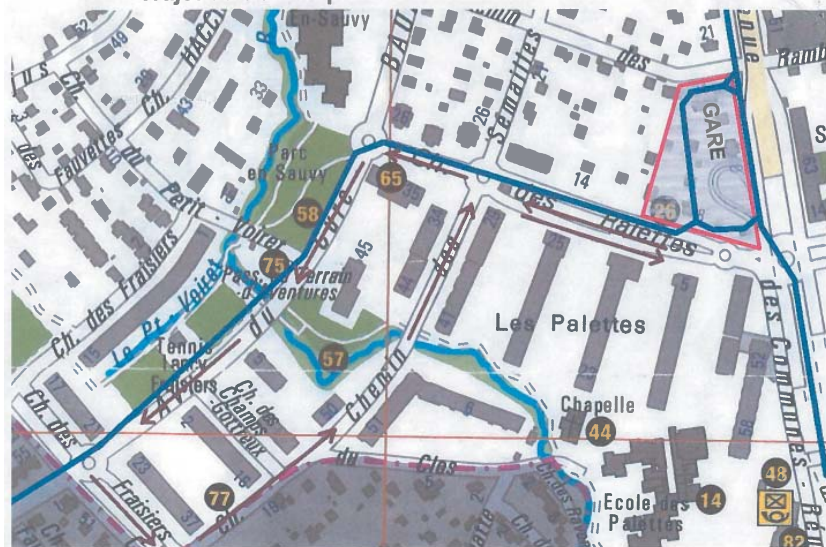
Cette présentation n'est pas une publication, il s'agit d'un „working paper“.
Si des parties de ce document sont reproduites, pour les 2 „slides“
Le tracé du Tram...(TdG) et *Mesure anti-vibratoire...*(Google Earth) il faut
clarifier le COPYRIGHT.

Hartmut Kugler



Trajet du tram et plan de circulation

► A L M A
ASSOCIATION LANCY-MOBILITÉ-AVENIR



Situation actuelle

- Aux heures de pointe, le trafic (transit notamment) bouche le chemin des Palettes et Curé Baud.
- 4 lignes de bus plus 2 lignes de TRAM
- Interface d'échange de transport important à l'angle ch. des Palettes / ave des Communes Réunies
- Sortie / accès à l'autoroute

→ Le quartier des Palettes subi actuellement de fortes nuisances



Le point de connexion

Plan de connexion
September 2015



Aspects démographiques

Quartier des Palettes: surface 20 hectares, mais d'une densité de **240** habitants par hectare!

Pour comparer: Ville de Lancy 65, Plan-les-Ouates **18**

Ref: OCSTAT Mars 2015

→ Quartier des Palettes = grande agglomération avec habitat très dense

Situation future:

1. Lorsque le quartier des Cherpines sera réalisé
2. Lorsque le tram fonctionnera

Le trafic actuel par les Palettes **sera encore augmenté** par une grande partie du trafic des Cherpines (7300 habitants), de Perly, de St-Julien et (futur Grand Genève ?)

Le tram sera **peu utilisé** car trop lent (trop de virages qui réduisent la vitesse commerciale, le débit).

Le quartier des Palettes va subir encore davantage de nuisances qu'aujourd'hui !

Deux alternatives

Principe: distinguer le trafic des Cherpines de celui de plus lointain:

1. Bus électrique (TOSA) entre les Cherpines, Palettes, Bachet.

Avantages:

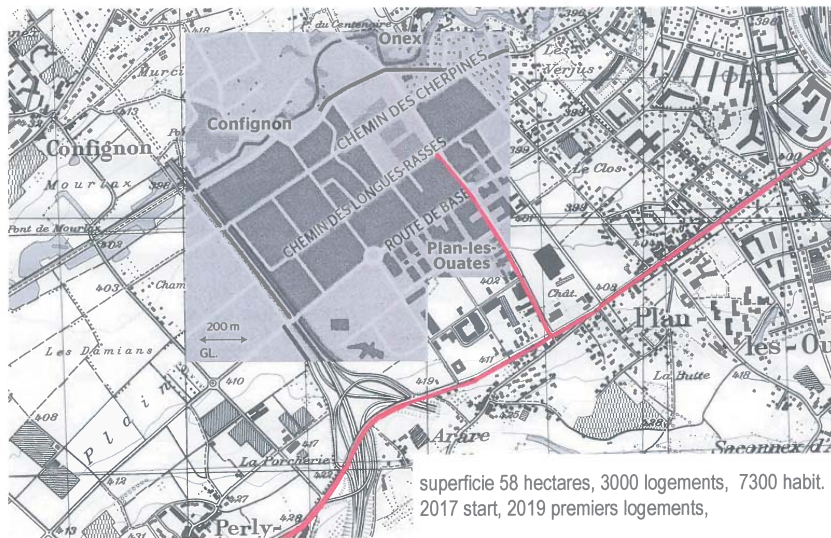
- Réduction des coûts d'investissement
- Diminution importante des nuisances pour les habitants des Palettes.

TRAM direct Bachet – PLO – Perly – St-Julien par la route de St-Julien

2. **TRAM direct** Bachet – PLO – Perly - St-Julien par la route de St-Julien avec une branche: Plan-les Ouates - les Cherpines (exemple Meyrin)

Avantages:

- Tracé rectiligne
- Meilleure efficacité car meilleure vitesse commerciale



PLO, Cherpines, Perly & Saint Julien servi par TRAM

Problèmes à résoudre

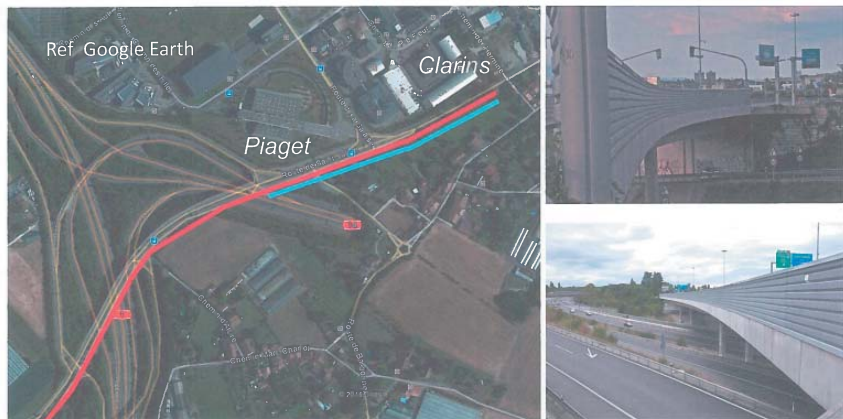
1. Rte de St-Julien trop étroite à Plan-les-Ouates
2. Perturbations des trams (vibrations) probables au niveau de Clarins et Piaget, pouvant gêner la production des montres
3. Traversées des multiples branches de l'autoroute entre Plan-les-Ouates et Perly

Voici quelques solutions

1. Tunnel pour les voitures en transit, tram et *trafic strictement local* à la surface, tram prioritaire (exemple Meyrin)
2. Améliorer l'accès de la route de contournement de PLO existante (accès depuis la route du Camp)
3. Mesures anti-vibratoires (génie civil, coussinets, lubrification...) au droit de Clarins et Piaget.
4. Renforcement des ponts de la rte de St-Julien sur l'autoroute



Tunnel pour les voitures en transit, tram et *trafic strictement local* à la surface, tram prioritaire.



 Mesure anti-vibratoire (génie civil, coussinets, lubrification)

 Trajet du TRAM

Renforcement des ponts de la rte de St-Julien sur l'autoroute

Conclusion: les atouts principaux de ces solutions

- 1. Pendant la construction:** pas de nuisances à cause d'un grand chantier (bruit, pollution, accès au quartier, accès aux parkings)
- 2. Après:** transfert vers les transports publics plus efficace, moins de nuisances dues au bruit des trams, réduction des bouchons, sécurité routière améliorée, qualité de vie améliorée.
3. Conservation des zones de verdure, existantes depuis plus de 50 ans au chemin des Palettes.

les atouts principaux de ces solutions (suite)

4. Trajet direct Bachet – PLO – St. Julien est une solution attractive pour les déplacements entre GE et la France voisine
5. Nos solutions permettent de préserver les aménagements de surface à Plan-les-Ouates
6. elles donnent la possibilité de développer qualité de vie et convivialité dans le village de Plan-les-Ouates
7. La gare du Bachet deviendrait un interface efficace entre les tram, bus et trains avec une connection directe avec le CEVA

Nos solutions sont mieux adaptées aux développements de Genève

Merci pour votre attention...

TRAMWAY GENÈVE- SAINT-JULIEN

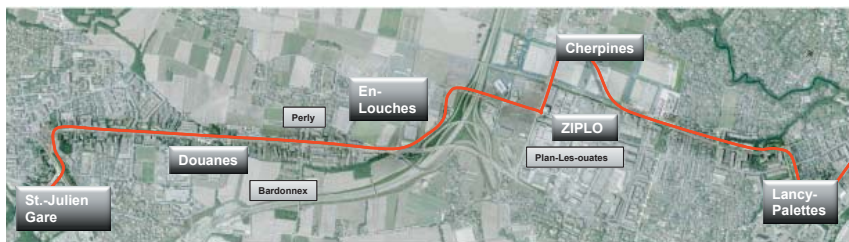
COMMISSION TRANSPORTS
6 OCTOBRE 2015



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

05.10.2015

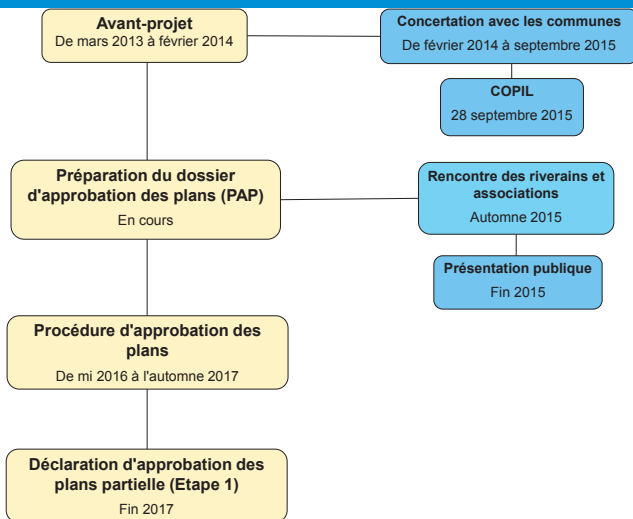
TRAMWAY GENÈVE – SAINT-JULIEN



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

05.10.2015 Page 2

PROCESSUS DU PROJET



EVOLUTION DU PROJET

> **CONCERTATION AVEC LES COMMUNES SUR LES THÈMES SUIVANTS:**

- Amendement à la loi L H 1 50 de novembre 2013
⇒ Insertion du tram sans diminution de la capacité routière
- Demande de compensation du stationnement par Lancy
- Localisation du P+R provisoire
- Coordination avec le projet de PLQ des Palettes

> **EN CONSÉQUENCE: DÉMARCHE DE MODIFICATION DANS L'OBJECTIF D'UN PROJET FONCTIONNEL POUR L'ENSEMBLE DES USAGERS (POUR TOUS LES MODES)**

> **DÉCISION DE REPOUSSER LA COMMUNICATION SUR LE PROJET AUPRÈS DES RIVERAINS, DANS LE CADRE D'UN PROJET NON FIGÉ AVEC DES EMPRISES NON ARRÊTÉES**



PRÉSENTATION DE L'ÉTAT ACTUEL DU PROJET

> CONCRÉTISATION DES AMÉNAGEMENTS:

- Insertion des places de stationnement sur le ch. des Palettes
- Insertion du tram en site propre sur Curé-Baud et rte de Base avec double sens de circulation véhicules motorisés
 - ⇒ En s'adaptant au gabarit existant et en minimisant au maximum les impacts fonciers
- Itinéraire cycles par chemin du Clos et chemin des Semailles:
 - ⇒ Adaptations ponctuelles des aménagements en faveur des cycles sur le ch. du Clos
 - ⇒ Fermeture du chemin des Semailles afin de canaliser le trafic de transit et de sécuriser l'itinéraire cyclable
- Abandon du P+R provisoire au pôle d'échange En Louche, au profit d'un P+R définitif au droit de l'autoroute
- Egalement, démarrage de l'étude de "desserte sud" de Perly, prévue dans le programme initial du projet



DEPUIS PALETTES JUSQU'AUX CHERPINES

Modifications par rapport à l'AVP de février 2014:

- Stationnement: 32 places ajoutées pour un total de 42 places
- Arbres: 11 abattages supplémentaires en faveur du stationnement

Fermeture à la circulation motorisée avec suppression du carrefour à feux

Stationnement longitudinal

Lancy-Palettes

Coordination avec l'étude PLQ

Ch. Des Palettes

Bandes cyclables

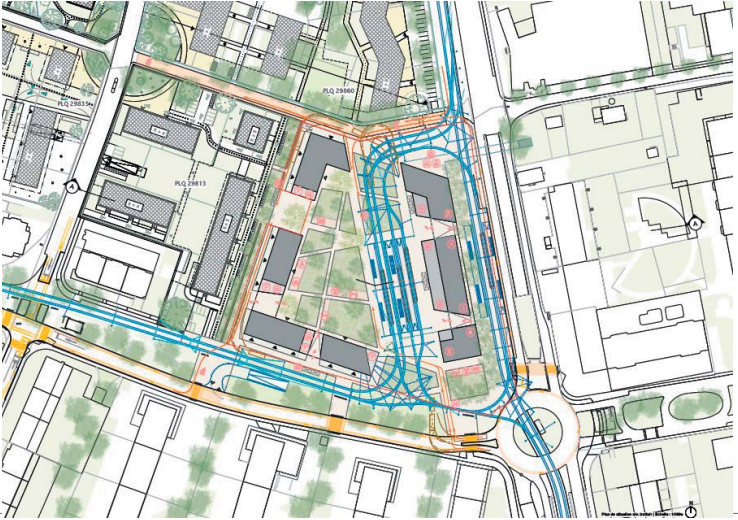
Stationnement en épis

Av. du Curé-Baud

Ch. Des Semailles



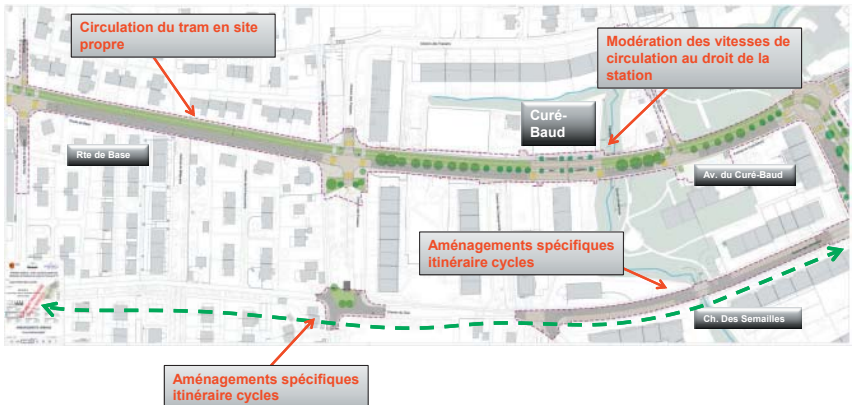
DEPUIS PALETTES JUSQU'AUX CHERPINES



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

06.10.2015 Page 7

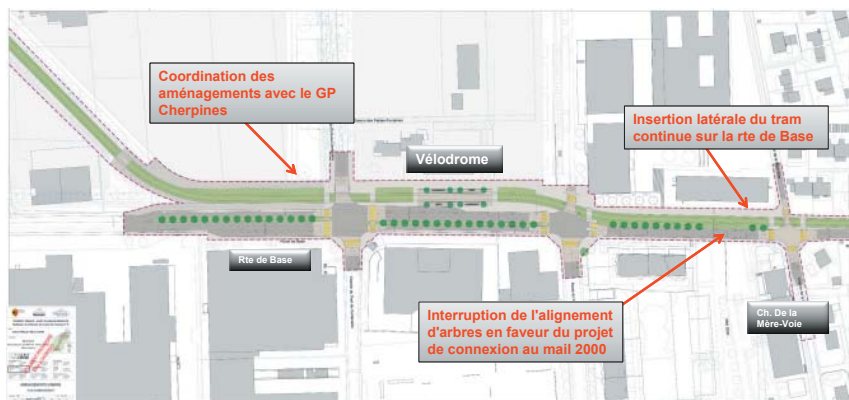
DEPUIS PALETTES JUSQU'AUX CHERPINES



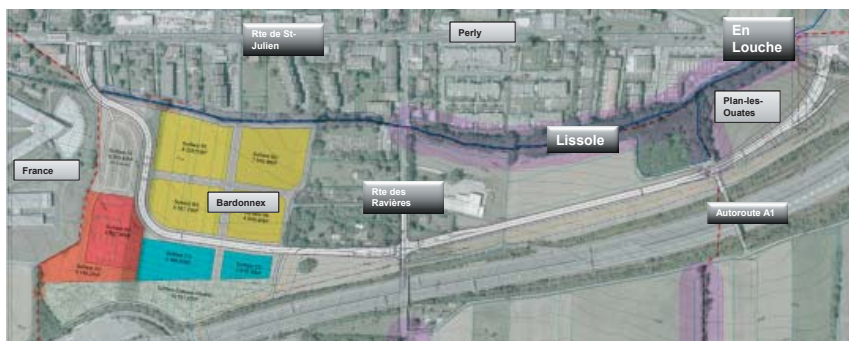
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

05.10.2015 Page 8

DEPUIS PALETTES JUSQU' AUX CHERPINES

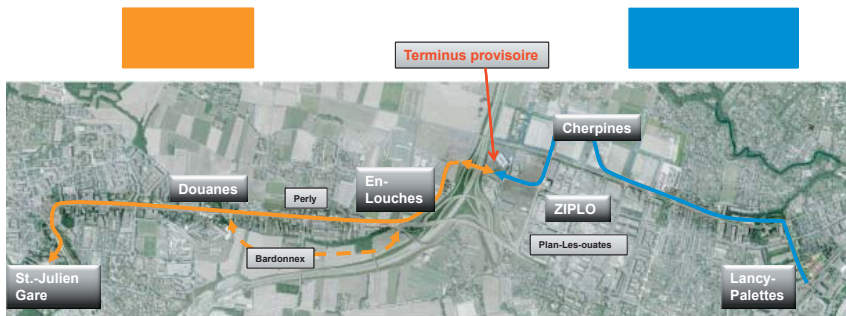




TRACÉ DE LA DESSERTE SUD



PLANNING DE RÉALISATION

> CALÉ SUR LES ORIENTATIONS BUDGÉTAIRES DU PDI



-  Plateforme tram
-  Ouvrage d'art
-  Desserte sud



MERCI DE VOTRE ATTENTION



ANNEXE: ORDRE DU JOUR

> PROCESSUS DU PROJET

> EVOLUTION DU PROJET:

- Adaptation des aménagements en concertation avec les communes
- ⇒ Présentation de l'état actuel du projet depuis Palettes jusqu'aux Cherpines

> PLANNING DE RÉALISATION:

- Trois ouvrages à construire: ligne de tram, pont et desserte sud
- ⇒ Deux étapes de travaux

> QUESTIONS



Date de dépôt : 23 mars 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ SUR LA P 1943

Rapport de M^{me} Salima Moyard

Mesdames et
Messieurs les députés,

Rien moins que cinq pétitions (1939, 1943, 1948, 1952, 1953) ont été étudiées par la Commission des transports en lien avec l'extension du tram 15 depuis les Palettes en direction des Cherpines et de Saint-Julien. Les problématiques sont diverses, plus ou moins générales, portant sur tel ou tel aspect du projet ou de la procédure, mais elles sont toutes connexes. Avec la pétition 1952 portant sur le droit des citoyen-ne-s à l'information, la pétition 1943 faisant l'objet du présent rapport de minorité est celle qui a été le plus débattue au sein de la commission.

Une très courte majorité de la Commission des transports a décidé de la déposer sur le bureau du Grand Conseil. Le parti socialiste s'y oppose et vous invite à en faire de même. Voici pourquoi.

Une commission très partagée

Relevons en premier lieu que le présent rapport de minorité représente une très « grande minorité » de la commission puisque le renvoi au Conseil d'Etat de la pétition 1943 n'a été refusé que par 7 voix (PDC, PLR, MCG) contre 6 (EAG, S, UDC). D'une part, l'abstention Verte, probablement davantage due un petit souci pratique (remplacement du titulaire en commission) qu'à un refus de fond, pourra certainement être modifiée en plénière. D'autre part, le souci de la minorité s'est trouvé partagé à la fois par la gauche et la droite. C'est bien qu'il existe un vrai problème, transcendant les clivages politiques.

Des habitant-e-s légitimement inquiets

La pétition 1943 traduit une évidente inquiétude quant à l'impact de l'extension du tram 15 sur la qualité de vie des habitant-e-s du quartier. Disons-le d'emblée : le parti socialiste réaffirme son soutien au développement des transports publics afin d'augmenter le transfert modal vers ces derniers des

transports individuels motorisés, et ce partout dans le canton, mais particulièrement en lien avec le développement des grands projets d'aménagement, en l'occurrence les Cherpines. C'est pour cette raison qu'il a (avec la commission unanime) clairement rejeté la pétition 1948 qui demandait de changer l'itinéraire de cette extension et d'étudier la variante de bus au lieu du tram.

Cette pétition n'a donc pas du tout l'arrière-goût *NIMBY* (*ndlr, not in my backyard*, librement traduit par « oui, mais pas chez moi ») que la pétition 1948 pouvait, selon certains, comporter.

La pétition 1943 traduit les inquiétudes des habitant-e-s au sujet, entre autres, de la grande gare d'échange prévue aux Palettes (beaucoup plus grande qu'aujourd'hui et prévue, il est vrai, à l'entrée d'un grand quartier dédié à l'habitation), de la suppression des places de parking (partiellement compensée en sous-sol), de la diminution des espaces verts (beaucoup d'abattage d'arbres prévu), des cheminements de mobilité douce (rendus compliqués et subsidiaires au passage du trafic motorisé) et du trafic de transit (déjà important aujourd'hui, encore accru demain avec le développement des Cherpines).

Lors de leur audition, les pétitionnaires ont été clairs : ils ne sont pas contre le tracé du tram, mais veulent s'assurer qu'il s'intègre de façon respectueuse dans leur quartier. En ce sens, ils partagent évidemment le souci du Parti socialiste.

Des habitant-e-s soutenu-e-s par le Conseil municipal de Lancy

Les pétitionnaires, appartenant à l'association communale *Association Lancy Mobilité Avenir*, ont également utilisé un autre outil à disposition de la démocratie directe : l'initiative communale intitulée « Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy » qui demandait, dans sa version expurgée des éléments invalidés par le Conseil d'Etat, l'association des habitant-e-s dans le développement de l'aménagement de Lancy-Sud, la compensation des places de parking en souterrain (280 places) et la réhabilitation du quartier en « éco-quartier », par des mesures de réduction de la vitesse du trafic, la création de zones de rencontre, le maintien d'un maximum d'arbres et la réduction des nuisances (bruit et vibrations). Elle fut acceptée par le Conseil municipal de Lancy. Il ne s'agit donc pas seulement de demandes d'un petit groupe d'habitant-e-s, mais bien de l'expression de la grande majorité de l'organe délibératif de la commune. Légimité supplémentaire s'il en était besoin.

L'éco-mobilité : une demande légitime et d'avenir

La première invite de la pétition est connexe à l'une de celles de l'initiative, à savoir l'éco-mobilité. Derrière ce terme fréquemment employé et parfois bradé, les pétitionnaires entendent concrètement :

- des aménagements permettant la réduction de la vitesse du trafic (chicanes, bacs à fleurs, gendarmes couchés, passage en zone 30 km/h) ;
- l'élargissement des trottoirs (permettant notamment le déplacement fluide et agréable des personnes à mobilité réduite, un EMS et une institution pour personnes handicapées se situant notamment dans le quartier) ;
- la création de véritables pistes cyclables dans le quartier, en particulier sur le chemin des Palettes ;
- la création de zones de rencontre et de places publiques ;
- le maintien d'un maximum d'arbres ;
- et la réduction des nuisances (bruit et vibrations).

Le Parti socialiste, à l'instar du Conseil municipal de Lancy, ne peut que souscrire à ces demandes, parfaitement naturelles pour un quartier d'habitation fortement densifié (5000 habitants à ce jour) et appelé à l'être encore davantage avec la construction des logements concernés par les différents PLQ des Semailles. Ces aménagements vont également de pair avec l'extension du tram 15, afin que l'augmentation de la desserte en transports publics soit synonyme d'amélioration de la qualité de vie des zones traversées, qui le sont aujourd'hui surtout par des flots de voitures.

La réduction du trafic motorisé : une nécessité pour la Genève d'aujourd'hui et de demain

La seconde invite de la pétition demande la modification de l'art. 4 al. 1, 3° lit. c LRTP¹ (H 1 50) et invite donc le Conseil d'Etat à supprimer la phrase prévoyant que la traversée de Lancy en tram devra se faire sans diminution de la capacité routière (soulignée en note), au motif qu'il est injuste puisqu'uniquement spécifique à Lancy (la lecture de l'entier de l'alinéa en note permettra de s'en convaincre). Le Parti socialiste souscrit à cette demande de suppression qui passerait bien entendu par un projet de loi ad hoc.

D'une part, il est tout simplement aberrant de développer les transports publics sans planifier en même temps la conséquence directe qui en découle, soit la réduction (voulue, souhaitée, encouragée, créée) du trafic individuel motorisé. D'autre part, il est pour le moins douteux de lier ainsi les mains au département dans la loi planifiant le développement du réseau de transports publics avec une telle contrainte, tant les problématiques locales sur tel ou tel point du tronçon doivent pouvoir être traitées spécifiquement.

¹ 3° La deuxième étape porte sur :

- a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, avec desserte de Palexpo, puis Ferney-Voltaire et l'Aéroport, dès que la route des Nations sera construite;
- 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, si nécessaire, 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 devra se faire sans diminution de la capacité routière, celle de Perly ne pourra 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;
- d) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Meyrin – CERN jusqu'à la frontière franco-suisse, et sous maîtrise d'ouvrage française, jusqu'à Saint-Genis;
- 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.

Des lois davantage à respecter que d'autres

A cette seconde invite demandant de supprimer un article légal, le DETA a opposé une simple fin de non-recevoir, se bornant à indiquer devoir respecter le cadre légal en vigueur, à savoir la H 1 50. Soit.

Mais il est affligeant de constater malheureusement qu'il existe pour la majorité de la commission et pour le DETA deux poids, deux mesures en ce qui concerne la force contraignante des lois. Il existe la H 1 50 certes, mais aussi la loi sur la mobilité douce (H 1 80) et celle-ci enjoint très clairement à l'Etat de mettre en place des pistes cyclables sur tous les réseaux secondaires et primaires². Or, le DETA a avoué sans fard en commission : « La concentration de tous les modes de transports sur un seul axe n'étant pas réalisable, les exigences de la H 1 80 n'ont pas pu être appliquées ». Il existe à l'évidence une contradiction entre les deux lois, c'est un fait. Mais il est intéressant de constater que le DETA décide de faire prévaloir la loi préservant le trafic et non celle privilégiant la mobilité douce ; ce calcul ne peut être partagé par le Parti socialiste et constitue une erreur politique lourde de conséquences pour l'avenir.

Des habitant-e-s trop peu entend-u-s par le canton

Le dernier point sur lequel les pétitionnaires ont particulièrement insisté constitue le cœur de la pétition 1952 mais touche indirectement aussi la pétition 1943. Il s'agit de la question de la participation des habitant-e-s au processus de modification de leur quartier, et plus largement de la concertation. Bien que notre nouvelle Constitution cantonale consacre le principe de l'information dans ses dispositions générales³, le manque de concertation de la part du DETA dans ce dossier est patent et le Parti socialiste ne peut que vivement le regretter.

Les pétitionnaires n'ont dit et redit, qu'à tous les niveaux de la procédure, le DETA n'avait fait montre que d'opacité et de fermeture en la matière : ni

² Art. 2 Offre de base

Au plus tard 8 ans après l'adoption du plan d'actions de la mobilité douce, l'offre répondant au moins aux objectifs suivants est réalisée par étapes dans tout le canton :

- a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;

³ Art. 11 Information.

¹ L'Etat informe largement, consulte régulièrement et met en place des cadres de concertation.

information, ni discussion, ni concertation, ni consultation, ni participation sous quelque forme que ce soit. Comment dès lors espérer que le processus se passe bien ?

De son côté, le DETA a avoué sans ambages qu'effectivement il n'y avait encore (*ndlr*, au moment des travaux en commissions, mi-2015) rien eu de ce côté... ! Pourtant, l'objectif du DETA est bien de démarrer les travaux à la fin de l'année 2017. La raison de ceci ? « Le DETA a souhaité d'abord trouver un compromis avec les interlocuteurs officiels avant de contacter les différentes associations ». Comprenez : d'abord, on discute entre gens importants et ensuite, on présente à la population un paquet ficelé dont plus un cheveu ne peut être modifié. Est-ce là la vision par l'Etat de la participation citoyenne ? Ce n'est en tout cas pas celle du Parti socialiste. Bien sûr qu'il faut avoir un projet sur lequel pouvoir consulter mais il faut organiser la consultation à un stade où tout n'est pas encore figé, faute de quoi l'exercice ne devient rien d'autre qu'un simple alibi !

C'est pour toutes ces raisons, fondées sur de légitimes inquiétudes d'habitants trop peu écoutés par le canton mais soutenus par leur Conseil municipal et demandant d'indispensables aménagements d'éco-mobilité, que le groupe socialiste vous demande, Mesdames et Messieurs les députés, de renvoyer la pétition 1943 au Conseil d'Etat.