

Date de dépôt: 15 mars 2006

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur:

- a) P 1494-B** la pétition concernant la restriction de l'accès à la Place du Petit-Saconnex et aménagement de la ligne du trolleybus 3 à double sens au chemin de la Tourelle
- b) P 1495-B** la pétition contre le projet de nouveau tracé du bus « 3 » des TPG et divers aménagements annexes au Petit-Saconnex
- c) P 1498-B** la pétition concernant le tracé du bus 3 et les mesures de limitation et de ralentissement du trafic dans le quartier du Petit-Saconnex

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 16 septembre 2005, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat les trois pétitions dont les textes sont joints en annexe.

Préambule

Ces pétitions ont fait l'objet d'un rapport unique de la Commission des transports présenté au Grand Conseil dans sa séance du 16 septembre 2005 (cf. annexe). Dès lors, et au regard du lien étroit qui regroupe les sujets de ces trois pétitions, le Conseil d'Etat ne vous présente qu'un seul et unique rapport pour ces trois objets.

Il ressort du rapport de la Commission des transports, ainsi que des débats qui ont précédé le renvoi des pétitions au Conseil d'Etat, qu'en renvoyant la

pétition au Conseil d'Etat, la volonté unanime de la Commission des transports n'était pas d'apporter un soutien inconditionnel ni un blanc-seing aux pétitionnaires, mais de permettre au Conseil d'Etat, par le biais du présent rapport, de donner des précisions supplémentaires aux pétitionnaires.

Il convient également de relever que la question du tracé de la ligne de trolleybus n° 3 (ci-après ligne 3) avait déjà fait l'objet de la pétition 1426, déposée sur le bureau du Grand Conseil en date du 24 septembre 2004.

Enfin, une procédure de recours est toujours ouverte par devant la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructure et d'environnement (ci-après Commission de recours) contre la décision d'approbation des plans du 17 août 2004 concernant l'extension de la ligne de trolleybus n° 3 en direction du quartier du Pommier et la modification du tracé dans le quartier du Petit-Saconnex. Le point sur cette procédure sera fait ci-dessous.

Le nouveau tracé de la ligne 3

Le projet mis en cause par une partie des pétitionnaires prévoit de prolonger la ligne 3 dans la commune du Grand-Saconnex en vue d'améliorer l'offre des transports publics pour les principaux centres d'intérêts dans le quartier du Petit-Saconnex et de garantir une desserte optimale du nouveau quartier du Pommier en cours d'urbanisation. Les trois itinéraires, ancien, actuel et projeté de la ligne 3, sont annexés au présent rapport afin de bien illustrer ces propos.

Cette demande de nouveau tracé poursuit trois objectifs complémentaires ayant chacun fait l'objet d'études approfondies, qui sont détaillés ci-après. Les démarches ont été menées de façon concertée entre les services compétents de l'Etat, les TPG et l'administration municipale de la Ville de Genève, qui y ont associé les habitants du quartier.

Le premier objectif est de raccorder le nouveau quartier du Pommier au Grand-Saconnex, qui comprend 640 logements et abritera environ 1800 habitants, au réseau des TPG par le biais du prolongement de la ligne 3. Actuellement, en raison du recours déposé, le trolleybus 3 poursuit sa route tout le long du chemin Moïse-Duboule pour atteindre le chemin du Pommier et desservir les 3 nouveaux arrêts, sans passer par le chemin de la Tourelle, comme prévu dans le projet. Au retour, du Grand-Saconnex en direction de la ville, le bus emprunte l'ancien itinéraire en passant par les arrêts Champ d'Anier et Colladon (qui ne sont donc pas desservis à l'aller) et passe par la Place du Petit-Saconnex avant de rejoindre la rue de Moillebeau.

Le second objectif est de réaménager la desserte en transports publics du quartier du Petit-Saconnex, afin de mieux tenir compte des différents centres d'intérêts qui s'y sont développés au cours des dernières décennies (maison de retraite, centre commercial, cycle d'orientation, collège et école de commerce, mosquée), en fonction notamment des besoins des usagers de ces centres. Ce réaménagement implique le remplacement de la boucle par un tracé bidirectionnel empruntant la rue Moillebeau, le chemin Moïse-Duboule, le chemin de la Tourelle, le chemin Colladon et le chemin Champ-d'Anier pour rejoindre le quartier du Pommier par le chemin du même nom. Le projet prévoit une desserte dans les deux sens de la circulation par le biais d'un arrêt unique se situant au même endroit. Le tracé actuel oblige en effet les usagers de ces établissements et institutions, et notamment les élèves et les personnes âgées, à se déplacer le long de la boucle sur une distance non négligeable, soit pour rejoindre leur destination, soit pour utiliser les transports publics, étant donné que les arrêts ne les desservent que dans un sens de circulation.

Le troisième objectif, lié au second et le complétant, est de prévoir un certain nombre d'aménagements techniques augmentant considérablement le confort des usagers des TPG et de la route en général. Il s'agit notamment de mieux marquer la porte d'entrée dans la zone 30 km/h, d'améliorer dans tout le secteur la progression des bus, d'élargir les trottoirs et, localement, la chaussée, d'installer des abribus, de modérer la vitesse en interdisant le dépassement des bus à l'arrêt ainsi que d'aménager des itinéraires deux-roues et des cheminements piétonniers.

Historique de la procédure

En date du 23 juin 2003, les Transports publics genevois (ci-après TPG) ont soumis à l'Office fédéral des transports (ci-après OFT) pour approbation les plans relatifs à l'extension et à la modification du tracé de la ligne 3.

Le projet a été mis à l'enquête publique dans les communes de Genève et du Grand-Saconnex du 27 février au 29 mars 2004. Il a suscité l'opposition de deux communautés de copropriétaires et de deux particuliers.

Des séances de conciliation ont été organisées par l'OFT le 28 avril 2004 qui réunissaient des représentants des TPG, de la Ville de Genève et du canton de Genève. Aucun accord n'a toutefois pu être trouvé.

Par décision du 17 août 2004, l'OFT a rejeté les oppositions et approuvé, avec charges, le projet d'extension. C'est contre cette décision, qu'un certain nombre de propriétaires ont fait recours. Les charges en question consistent à confirmer au moyen du formulaire d'attestation que l'ouvrage a été établi conformément aux plans approuvés et qu'il a été tenu compte des charges

imposées. Les aménagements à réaliser devront s'inscrire dans le paysage et permettre de conserver le cachet particulier du quartier. Enfin, la directive sur le bruit des chantiers du 2 février 2000 sera appliquée.

En date du 5 octobre 2004, les TPG ont déposé une requête de retrait partiel de l'effet suspensif et de mesures provisionnelles que la Commission de recours a admises en date du 20 octobre 2004.

De nombreux échanges d'écritures ont eu lieu entre les parties, puis la Commission de recours a intimé un ultime délai aux parties pour déposer leurs observations finales au 13 juillet 2005.

Aucune décision n'a été rendue à ce jour.

Le réaménagement de la place du Petit-Saconnex

Certains des pétitionnaires évoquent la question de la fermeture de la place du Petit-Saconnex. Il y a lieu de relever qu'une telle fermeture ne fait pas partie du projet qui a été déposé à l'OFT et qu'aucune demande allant dans ce sens n'a été faite à la police des constructions ni à l'office cantonal de la mobilité (OCM).

Conclusion

Les présentes explications devraient permettre de répondre aux questions posées par les pétitionnaires s'opposant au nouveau tracé de la ligne 3, étant précisé que si une partie des habitants du quartier de la Tourelle s'oppose à cette réalisation par le biais des pétitions 1494 et P 1495, d'autres usagers la soutiennent par le biais de la pétition 1498.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat relève que tous les intervenants amenés à se prononcer – OCM, Ville de Genève, TPG, représentants des institutions et habitants ayant participé à la consultation – ont été en faveur du nouvel itinéraire bidirectionnel. Il est en effet beaucoup plus pratique, pour les usagers, que les différents centres d'intérêt du quartier soient desservis dans les deux sens par les transports publics.

Enfin, une procédure ayant été engagée devant les autorités compétentes, il apparaît que, en application du principe de la séparation des pouvoirs, c'est essentiellement à travers cette procédure que les opposants au nouveau tracé de la ligne 3 trouveront une réponse à leurs objections.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Pierre-François Unger

- Annexes : - Rapport de la Commission des transports sur les P 1494, P 1495 et P 1498 et texte des pétitions P 1494, P 1495 et P 1498*
- Rapport de la Commission des transports sur la pétition P 1426*
 - Plans des itinéraires ancien, actuel et projeté de la ligne 3*

ANNEXE I

Secrétariat du Grand Conseil**P 1494-A****P 1495-A****P 1498-A***Date de dépôt: 30 août 2005**Messagerie***Rapport****de la Commission des transports chargée d'étudier :**

- a) P 1494-A** Pétition concernant la restriction de l'accès à la place du Petit-Saconnex et aménagement de la ligne du trolleybus 3 à double sens au chemin de la Tourelle
- b) P 1495-A** Pétition contre le projet du nouveau tracé du bus « 3 » des TPG et divers aménagements annexes au Petit-Saconnex
- c) P 1498-A** Pétition concernant le tracé du bus 3 et les mesures de limitation et de ralentissement du trafic dans le quartier du Petit-Saconnex

Rapport de M. Pierre Guérini

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a traité de ces pétitions lors de sa séance du 19 octobre 2004, sous la présidence de M. Sami Kanaan. Assistaient à cette séance M. Robert Cramer, président du Conseil d'Etat et président du DIAE, M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint du DIAE, M. Philippe Burri de l'OTC, ainsi que M. Guillaume Zuber, juriste à l'OTC. Les travaux ont repris lors de la séance du 23 novembre 2004, sous la présidence de M^{me} Stéphanie Ruegsegger. Assistaient à cette séance M. Robert Cramer, président du

Conseil d'Etat et président du DIAE, M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint du DIAE et M. Guillaume Zuber, juriste à l'OTC.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{mes} Eliane Monnin (19 octobre 2004) et Caroline Martinuzzi (23 novembre 2004). Qu'elles en soient ici chaleureusement remerciées.

Introduction

Bien qu'un des considérants de la pétition 1494 exprime clairement que les pétitionnaires n'ont pas été suffisamment informés et consultés, et malgré la demande expresse de certains commissaires, la commission a refusé de les auditionner (pour l'audition 3 S, 2 Ve, 1 AdG, contre 2 PDC, 3 L, 1 UDC), ce qui est regrettable et peut engendrer une certaine frustration et incompréhension chez les personnes concernées.

Audition des TPG

Les TPG sont représentés par M. Jacquet, président du Conseil de direction et du conseil d'administration, M. Zurbrugg, responsable du réseau, et M. Ganty, responsable de l'ingénierie.

M. Ganty évoque le quartier des Pommiers et annonce que l'OFT a approuvé les plans. Cependant, des opposants ont fait recours contre ceux-ci et une demande de levée de l'effet suspensif a été déposée. Le dossier relatif au tracé de la ligne 3 sur Genève doit être présenté le 5 novembre 2004. L'objectif est de modifier le parcours de cette ligne et de la créer à double sens afin de mieux desservir certains points spécifiques. Il précise que cette réflexion a déjà été faite, il y a quelques années, pour le quartier de Champel. La boucle créée, permettant une meilleure desserte, avait alors été très bien accueillie.

A la question : Quelle est la proposition des opposants ?

M. Ganty explique qu'ils souhaitent que le tracé reste sur la Ville de Genève. Il précise que cette proposition n'est pas satisfaisante puisqu'elle ne permettra pas une meilleure desserte des points stratégiques comme la maison de retraite.

M. Zurbrugg indique que l'autorisation de construire a été faite en collaboration avec les associations de quartiers et la Ville de Genève, et M. Ganty précise qu'il n'existe aucune divergence entre la commune du Grand-Saconnex et la Ville de Genève.

A la question : Quels sont les arguments des opposants ?

M. Ganty répond qu'ils ont évoqué des problèmes de sécurité des enfants. Or, il ajoute que pour prévenir cet éventuel problème, des mesures d'accompagnement ont été prises en collaboration avec l'OTC. La Ville a voté le budget pour les aménagements, mais les travaux ont dû être arrêtés durant cette phase de négociations.

A la remarque d'un commissaire sur la question du futur tram du Grand-Saconnex, M. Zurbrugg fait remarquer qu'il n'y a pas de véritable lien entre ce projet et le tram.

Sur la crainte qu'ont les pétitionnaires de voir la place du Petit-Saconnex fermée, M. Burri explique que la mise en place de cette ligne à double sens ne génère nullement la fermeture de cette place. Il précise que les mesures d'accompagnement seront des choses très simples et ne prévoient que la suppression de quelques places de stationnement. Le seul objectif de ce nouvel aménagement est la possibilité, pour le bus, de tourner confortablement. M. Ganty souligne que le but est de rendre ce projet compatible avec tous les utilisateurs de transport.

Discussion en commission

Tout d'abord, M. Zuber confirme qu'il n'y a aucun élément nouveau depuis la séance du 19 octobre 2004. Le recours est toujours pendant. Il porte sur le tracé actuel de la ligne 3 qui passe par les Tourelles, mais il ne remet pas en question l'aménagement de la place du Petit-Saconnex.

Les commissaires reconnaissent que l'aménagement de la ligne 3 des TPG soulève une série de questions, et qu'il est nécessaire que des réponses claires soient fournies par le Conseil d'Etat. M. Genoud convient qu'une clarification peut éviter, cas échéant, des oppositions.

La question de l'audition des pétitionnaires donne lieu à une longue discussion d'où il ressort que certains commissaires désirent entendre tous les pétitionnaires, alors que d'autres pensent que seule la pétition 1495 nécessite une telle procédure, et que par ailleurs, il faut traiter les trois pétitions ensemble.

Bien qu'un des considérants de la pétition 1494 exprime clairement que les pétitionnaires, n'ont pas été suffisamment informés et consultés, la commission a refusé de les entendre (pour l'audition 3 S, 2 Ve, 1 AdG, contre 2 PDC, 3 L, 1 UDC), ce qui est regrettable et peut engendrer une certaine frustration et incompréhension chez les signataires.

La suite du débat porte sur la méthode la plus adéquate pour atteindre l'objectif d'une clarification des questions posées. Les commissaires de

l'Entente sont pour un dépôt sur le bureau du Grand Conseil, avec en parallèle le dépôt d'une motion au Conseil d'Etat, alors que pour les commissaires de l'Alternative, cette procédure est lourde et qu'il vaut mieux renvoyer directement ces pétitions au Conseil d'Etat.

De l'avis de tous, **il est important de bien faire comprendre que le renvoi de ces pétitions au Conseil d'Etat n'est en aucune manière un soutien inconditionnel et un blanc-seing aux pétitionnaires**, mais qu'à travers cette procédure, la commission désire demander au Conseil d'Etat les précisions indispensables pour les habitants concernés par cette modification de ligne des TPG.

Vote final et conclusion

A la fin des discussions, un certain consensus se fait jour, et il est proposé *le renvoi de la pétition au Conseil d'état en précisant qu'il s'agit d'une demande d'information.*

Au vote, le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat et accepté par 8 voix pour (1 AdG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC) et 4 abstentions (3 L, 1 UDC).

En conséquence, nous vous recommandons, Mesdames les députées et Messieurs les députés, de suivre la commission en renvoyant ces pétitions au Conseil d'Etat.

Pétition (1494)

concernant la restriction de l'accès à la place du Petit-Saconnex et aménagement de la ligne du trolleybus 3 à double sens au chemin de la Tourelle

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant que :

1. nous avons été partiellement informés, mais insuffisamment consultés, sur les projets d'aménagement du quartier et leur impact sur la vie des habitants ;
2. les coûts pour la collectivité locale sont très lourds (plus de 3 millions de francs), sans qu'il ne s'en dégage aucun avantage pour les habitants de la Tourelle ;
3. le lien direct entre la fermeture de la place du Petit-Saconnex et l'extension de la ligne de bus 3 aux nouveaux quartiers du Grand-Saconnex est peu évident ;
4. à défaut de pouvoir régler le problème lancinant et bien réel du trafic de transit sur cette place, il n'y a pas de raison de le rediriger sans autre, et surtout sans réel débat, sur une petite rue voisine déjà suffisamment encombrée elle aussi ;
5. la circulation piétonne sur la place ne rencontre pas de problème particulier aux heures de loisirs (soirée et week-end) aux abords des églises et des cafés ;
6. la plus grande affluence locale, automobile et piétonne, a en revanche surtout lieu la journée vers le centre commercial et à la poste de la Tourelle ;
7. la fermeture de la place ne bénéficiera donc qu'à un nombre restreint de riverains au détriment de plusieurs centaines d'habitants des immeubles de la Tourelle qui devront absorber ce surcroît de trafic public et privé et, partant, de dangers ;
8. la suppression de la ligne 3 à sens unique sur une artère spacieuse et son remplacement par une ligne à double sens dans une rue plus étroite est illogique ;

9. l'installation des pylônes pour les caténares entraînera l'abattage d'arbres ;
10. il n'est en outre prévu aucun élargissement des trottoirs, déjà fort étroits, condition première de sécurité pour les piétons de tous âges dans une rue où 6 parkings hébergent plus de 400 véhicules et où le trafic doit encore s'intensifier ;
11. de nombreux habitants ont manifesté leur hostilité au nouveau projet des TPG ;
12. il n'a jamais été tenu compte du dossier très complet présenté au Grand Conseil le 25 février 2003 par un habitant du chemin Colladon ;
13. un recours formel a été déposé le 25 mars 2004 à l'Office fédéral des transports à Berne par un habitant du chemin de la Tourelle, avec le soutien du TCS et d'un grand nombre de résidents, dont il convient d'attendre le résultat ;
14. enfin, ces projets onéreux et incohérents ne présentent aucune urgence réelle !

Pour ces raisons, entre autres, en tant qu'habitants du quartier, nous demandons ;

- le maintien provisoire du statu quo et la suspension de tous travaux des TPG ;
- l'étude de solutions consensuelles pour toutes les parties concernées, c'est-à-dire « anciens » et nouveaux quartiers, Petit-Saconnex et Grand-Saconnex réunis.

N. B. : 390 signatures

M^{me} Shérazade Quinn Dellagiacom

14, chemin de la Tourelle

1209 Genève

Pétition (1495)

contre le projet du nouveau tracé du bus « 3 » des TPG et divers aménagements annexes au Petit-Saconnex

Mesdames et
Messieurs les députés,

*Les personnes apposant leur signature (habitants, visiteurs, commerçants et travaillant dans le quartier du Petit-Saconnex) relèvent que **le nouveau trajet prévu par le trolleybus 3** comporte (sans apporter d'avantages notables), les **inconvénients suivants** :*

Accroissement du danger pour les enfants et personnes âgées : en plus du risque accru par le croisement de deux bus (surtout d'un gabarit important tel que ceux de la ligne « 3 ») dans des chemins aussi étroits que le bas de Moïse-Duboule, Tourelle, Colladon et Champ-d'Anier, ceux-ci passeraient devant 3 écoles et une maison de retraite dans les deux sens au lieu d'un seul actuellement. Une telle situation serait préjudiciable aux déplacements dans le quartier d'écoliers de tous âges (en très grand nombre vu le nombre important d'écoles et collèges qui s'y trouvent).

Atteinte à la tranquillité des habitants de la zone résidentielle de la Tourelle : actuellement le trolleybus passe 130 fois par jour sous les fenêtres des habitants de 3 chemins. Selon le projet il s'agirait de 260 passages/jour sous les fenêtres des habitants de 4 chemins. Et lorsque le Pommier sera pleinement habité, les fréquences de bus devront nécessairement encore augmenter notablement. Actuellement le trafic privé est déjà entravé lorsqu'il se trouve derrière un bus et cela dans un seul sens. Le projet produirait ces entraves dans les 2 sens et le-dit trafic privé se trouverait ainsi totalement bloqué lorsque les bus se croiseraient aux arrêts. Les nuisances sonores et par gaz d'échappement se trouveraient ainsi plus que doublées.

Frais énormes d'installation uniquement pour le détour soit : uniquement pour démonter les lignes électriques inutiles et en installer de nouvelles, démonter les 5 arrêts existants et en reconstruire 8 autres et pour les aménagements annexes nécessités dans les 4 chemins concernés la dépense se monte à 1 900 000 F. A l'heure où des déficits énormes se font jour et où des suppressions de subventions sont annoncées pour les logements sociaux, (en pleine crise du logement !), pour le fonctionnement des hôpitaux, des

EMS et de l'Uni, de la réintégration des handicapés, en faveur du sport, etc., une telle dépense (absolument inutile de surcroît) relève de l'inadmissible. Et cela d'autant plus que le tracé actuel (et dont le maintien est demandé) donne entière satisfaction depuis plus de 20 ans !

Dépenses d'énergie ultérieures inutiles et ralentissement de la « vitesse commerciale » des TPG du fait du détour : sans réelle nécessité, le détour implique 31 000 km supplémentaire par an, soit à 1,23 F/km (selon source TPG) une dépense annuelle supplémentaire de 38 000 F qui serait supportée soit par les contribuables soit par les usagers. Le projet impliquerait aux bus (articulés) 6 virages à angle droit au lieu d'un seul : ce qui produirait nécessairement (même s'il était prioritaire absolu du fait de certains aménagements) une diminution de sa « vitesse commerciale » c'est à dire un allongement non négligeable des temps de parcours pour les usagers.

Disparition de nombreuses places de stationnement : Moïse-Duboule, Tourelle et Colladon offrent 220 places de stationnement. Selon les plans de réaménagement établis afin de faciliter la priorité aux trolleybus dans les chemins en question, près de 50-60 places sont appelées à disparaître. Dans un quartier qui en manque déjà, notamment à proximité des commerces du Centre de la Tourelle et du seul et unique bureau de poste desservant une très forte densité de population (et qui va encore prochainement s'accroître avec les habitants du « Pommier »). Cette disparition de places de stationnement ne serait pas seulement au détriment des usagers du quartier durant la journée, mais également à celui des habitants durant la nuit. Les opposants au projet suspectent d'ailleurs que cette réduction du nombre de places ne soit qu'une première étape, en attendant que, soit disant au vu de la pratique, il soit nécessaire d'en supprimer des supplémentaires par la suite.

Enfin : en examinant le tracé du projet il est aisé de constater (en direction de la ville) que les trolleybus auraient très bien pu conserver les lignes existantes en direction de la Ligue des Croix Rouges et de la place du Petit-Saconnex (au lieu d'emprunter une nouvelle fois les 2 chemins étroits de Tourelle et bas de Moïse-Duboule). Or cette place est très étrangement « évitée », ce qui laisse présager à moyen terme, et bien que les autorités s'en défendent :

La probable fermeture de la place du Petit-Saconnex, au détriment des commerçants et de leurs clients, engendrant de plus, lorsque cette fermeture sera réalité, un surcroît énorme du trafic de transit dans les chemins de la Tourelle et Moïse-Duboule, notamment.

Au vu des constatations ci-dessus, les soussignés prient instamment les autorités compétentes de :

- **Renoncer au parcours prévu et de choisir l’itinéraire suivant** pour desservir le nouveau quartier du Pommier :
 - Direction vers le Pommier : sur Moïse-Duboule trajet actuel et à hauteur de Champ-d’Anier : continuer tout droit jusqu’au Pommier ;
 - Direction ville : depuis le Pommier, descendre Moïse-Duboule jusqu’à Champ-d’Anier et de là emprunter le trajet actuel,
- **Renoncer aux aménagements annexes prévus** sur la totalité des chemins Moïse-Duboule, Tourelle et Champ-d’Anier ;
- **Maintenir les aménagements prévus** au carrefour Champ-d’Anier – Colladon celui-ci présentant un danger certain en l’état.

N. B. : 3093 signatures

M. Jacques Vaudaux

Président de l’Association des
intérêts du Petit-Sacconnex
47, chemin Moïse-Duboule
1209 Genève

Pétition (1498)

concernant le tracé du bus 3 et les mesures de limitation et de ralentissement du trafic dans le quartier du Petit-Saconnex

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les personnes soussignées exigent la réalisation rapide de la modification du tracé du bus 3 permettant de desservir le chemin Colladon **dans les deux sens**, tout en assurant l'arrêt devant le centre commercial de la Tourelle, conformément au projet Ville de Genève-TPG. Elles soutiennent aussi les mesures de limitation et de ralentissement du trafic qui doivent être prises dans le quartier du Petit-Saconnex.

Elles invitent les autorités concernées à prendre rapidement toutes les mesures allant dans ce sens.

N. B. : 280 signatures
M. Philippe Battiaz
Direction des Résidences
Maison de retraite du Petit-Saconnex
Avenue Trembley 12
1209 Genève

Secrétariat du Grand Conseil**P 1426-A***Date de dépôt: 3 septembre 2004**Messagerie***Rapport****de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition concernant le prolongement de la ligne 3 (TPG) au quartier du Pommier (Grand-Saconnex)****Rapport de M. Christian Bavarel**

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports s'est réunie sous la présidence de M. Gilles Desplanches le 17 juin 2003 pour examiner la pétition 1426. Le procès-verbal a été tenu par M^{me} Caroline Martinuzzi ; qu'elle soit ici remerciée.

Audition des pétitionnaires : M. Scherrer et M. Plassard

M. Scherrer, en tant qu'ingénieur, indique avoir tenté de procéder à une analyse technique du chemin. Suite à cette analyse, il a adressé une lettre à M^{me} Calmy-Rey ainsi qu'à l'OTC décrivant les difficultés qu'impliquerait une telle modification. Selon lui, cet aménagement consiste à détruire une vie commune au bénéfice d'une facilité relative. De ce fait, une alternative doit nécessairement être étudiée.

Un commissaire désire savoir si un passage sécurisé au chemin Colladon serait bénéfique.

M. Plassard indique s'adresser à la commission en tant que grand-père. Il explique que ce chemin est particulièrement fréquenté par les automobilistes

qui ne respectent que très rarement la limitation fixée à 30 km/h. Le nouveau circuit proposé représente une aberration certaine puisque deux bus vont se croiser à angle droit devant le passage sécurisé de l'école primaire. Ce passage créera une insécurité.

Selon M. Scherrer, le chemin de la Tourelle devrait même être un passage piétonnier puisque de nombreux enfants l'empruntent pour se rendre à l'école. Il est urgent de trouver une solution raisonnable.

Le président remercie les pétitionnaires pour leurs explications.

Audition de M. Stucki et M. Zurbrugg, TPG

M. Stucki indique que cette pétition arrive tardivement puisque l'itinéraire de la ligne 3 figure dans le plan directeur et a été approuvé par toutes les instances. Le projet de cet itinéraire est actuellement devant l'OTC. La proposition des pétitionnaires n'envisage aucune liaison directe avec le cycle d'orientation de Budé, l'école de Trembley, le centre commercial de la Tourelle et le quartier de la Servette. En outre, actuellement, il est impossible de tourner à gauche pour accéder à la rue du Pommier depuis la route de Ferney. De ce fait, il faudrait procéder à une modification complète. Il rappelle que le problème s'est posé à l'identique dans le quartier de Champel. M. Stucki ajoute que les TPG s'opposent à ce changement.

M. Zurbrugg présente le tracé à l'aide du rétroprojecteur. Il précise que cet itinéraire a été proposé à l'étude en collaboration avec la Ville.

Un commissaire fait remarquer que les véhicules devront se croiser à angle droit et que le chemin est étroit.

M. Zurbrugg indique que les voiries n'ont pas à être élargies. Deux véhicules articulés passent sans problème dans les deux virages.

Un commissaire demande de quelle manière est informée la population du périmètre de cette nouvelle ligne.

M. Stucki déclare qu'une concertation a eu lieu entre la Ville et le quartier pour décider que la place du Petit-Saconnex deviendrait une place de village. L'avantage de cette ligne repose sur le fait qu'elle possède un parcours bi-directionnel. Actuellement, tout projet d'extension de ligne proposé par l'OTC est soumis au CODEP. Ainsi, toutes les associations qui y portent un intérêt sont informées en amont.

Le président remercie MM. Stucki et Zurbrugg avant de les libérer.

Un commissaire propose de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil. Quant à l'aspect de la sécurité, il conviendrait de mettre en place des radars et des contrôles directement sur le site.

Le président met aux voix le dépôt de la pétition 1426 sur le bureau du Grand Conseil et ce vote est adopté à l'unanimité :

Pour : 12 (1 AdG, 2 L, 2 R, 3 S, 2 Ve, 1 PDC, 1 UDC)

Contre : –

Abstention : –

Pétition (1426)

concernant le prolongement de la ligne 3 (TPG) au quartier du Pommier (Grand-Saconnex)

Mesdames et
Messieurs les députés,

Je vous prie d'accepter ce courrier comme une pétition selon l'article 33 de la Constitution fédérale du 18 décembre 1998, même si la pétition est informelle, vu la situation exceptionnelle.

J'objective d'atteindre de cette manière les 185 personnes qui siégeaient dans le Législatif et/ou Exécutif municipal en juin 2002, pour **porter à leur connaissance une situation de fait grave** en progression continue et ayant comme conséquence la création de risques aux déplacements des personnes âgées.

Une situation inique de fait, dont l'origine et les responsabilités sont moins importantes que le redressement urgent.

En 1998, la campagne Gardiol a été achetée avec la participation de l'Etat pour la construction du complexe immobilier Pommier. « L'extension du bus 3 TPG vers le Pommier a été décidée de longue date et s'agissait même d'une condition pour obtenir l'autorisation de construction. » Le concept de « l'extension » comme solution unique et définitive pour satisfaire un besoin légitime de transport public aux futurs résidents au Pommier est défectueux :

Une alternative de ligne directe du Pommier vers le centre-ville a été exclue malgré l'arrivée du tram 13 à la place des Nations en 2003 et la possibilité d'une connexion Pommier-place des Nations.

J'ai détaillé les défauts techniques et autres dans ma lettre du 3 juillet 2002 aux TPG ainsi que les défauts de légitimité dans ma lettre au Conseil d'Etat du 7 octobre 2002 ; je me suis aussi exprimé oralement à ce sujet lors de la séance d'information publique à l'aula du cycle de Budé, le 17 janvier 2003. En particulier j'ai attiré l'attention sur le fait que ce sont les personnes âgées de la Maison de Retraite qui sont les habitants les plus nécessiteux de sécurisation. Les enfants ont toujours une personne engagée pour arrêter la circulation aux horaires d'entrée et sortie scolaires.

La décision de « l'extension au Pommier » a été sanctionnée au niveau cantonal et adoptée au niveau municipal dans le « plan de mesures établi en 1998 pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo vers les écoles ». La création d'une obligation de traverser le chemin Colladon pour les personnes âgées rentrant par bus et voulant atteindre la Maison de Retraite n'a pas été considérée comme un risque majeur digne de figurer sur la liste de mesures programmées fin 2003 sur l'invitation distribuée pour la séance du 27 janvier 2003. J'ai signalé par un point rouge cette traversée. Peut-on rester indifférent et contemplatif devant cette situation, ce tracé Pommier « en cours de réalisation » ?

Pour cette raison, Mesdames et Messieurs, j'essaie de vous sensibiliser pour prendre les décisions nécessaires pour arriver aux résultats suivants :

1. Arrêt immédiat de tous les travaux en relation avec le nouvel itinéraire (« l'extension ») du bus 3 vers le Pommier.
2. Adoption du concept d'étudier d'autres alternatives pour servir le Pommier et de prévoir le financement correspondant dans le budget cantonal.
3. Maintien du tracé actuel du bus 3 au Petit-Sacconnex, incluant la préservation de la place du Petit-Sacconnex, sans aménagements non votés par la totalité des résidents concernés.

Dans trois croquis avec textes, j'ai résumé mes propositions de satisfaire d'une manière plus complète les besoins au Pommier et au Petit-Sacconnex auxquels nous sommes confrontés, de nature différente mais également actuelle.

En espérant pouvoir compter sur votre attention et votre action, veuillez agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

N.B. : 1 signature

N. Scherrer

p.a. SPG

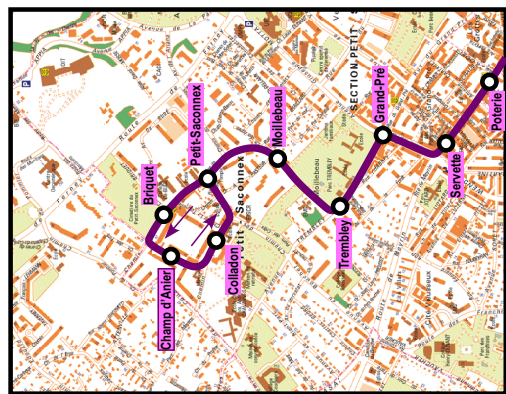
M. S. Fama

36, route de Chêne

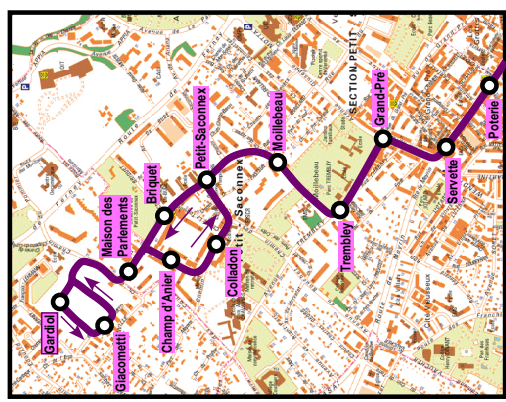
1211 Genève 17

LIGNE 3

Ancien itinéraire



Itinéraire actuel



Nouvel itinéraire

