

Date de dépôt : 16 mai 2012

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition en faveur de l'amélioration des transports publics pour les habitants de Vernier-Village, en particulier dans le sens ville-Vernier

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 23 septembre 2011, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le libellé est le suivant :

L'Association des Intérêts de Vernier-Village (AIVV) constate depuis quelques années que les habitants du village et environs ont toujours plus de difficultés à quitter le village afin de se rendre en ville et ce, quel que soit le mode de transport utilisé (Bus, voiture, 2 roues).

Le débouché de la route de Vernier sur la route du Nant d'Avril au carrefour de la Croisette génère des temps d'attente toujours plus importants, avec pour corollaire la formation de colonnes de véhicules qui remontent, aux heures de pointe, jusqu'à la hauteur de la Migros.

L'ouverture du centre « Ikea » rend la situation intenable dès lors que chaque sortie de véhicules en direction de la ville aura comme conséquence de bloquer la majeure partie du trafic sur la route de Vernier ; en effet, 80% du trafic journalier est prévu par le chemin de la Croisette.

La seconde possibilité de sortie du village sur la route du Nant d'Avril par l'avenue Louis-Pictet est également réglée par des feux au carrefour Louis- Pictet-route du Nant d'Avril.

La situation à ce carrefour est en tout point comparable à celle du carrefour de la Croisette situé à environ 500 m en aval, puisque ces deux sorties dirigent l'ensemble des véhicules sur le même tronçon de route (soit les routes de Vernier et du Nant d'Avril).

Les autorités politiques communales et cantonales invitent les habitants de Vernier à renoncer à l'utilisation des modes de transports privés au profit des transports publics, mais les soussignés constatent que l'offre des TPG est loin de satisfaire la demande des utilisateurs.

En effet, à ce jour, si la situation n'est déjà pas satisfaisante dans le sens Vernier – ville, elle est inacceptable dans les sens ville – Vernier. Les temps des trajets en bus sont de l'ordre de 45 à 60 minutes pour effectuer le parcours Cornavin – village de Vernier (soit 5 km) !

Seule la création de couloirs réservés au bus depuis Châtelaine, prioritairement dans le sens ville – Vernier et sans diminuer les voies de circulation existantes, permettra de résoudre cette situation calamiteuse (une telle voie existe en direction de la ville, sauf au niveau du pont sur l'autoroute).

Compte tenu des éléments qui précèdent, l'AIVV et les soussignés demandent au Conseil municipal de Vernier et au Grand Conseil genevois de bien vouloir prendre en compte, dans les meilleurs délais, les difficultés sans cesse croissantes auxquelles sont soumis les habitants de Vernier – village et environs pour accéder au centre-ville et rentrer chez eux au moyen des transports publics (TPG).

N.B. 317 signatures

*Association des intérêts de
Vernier-Village*

*p.a. M. Jean François
Bouvier, président*

*Route de Vernier 223
1214 Vernier*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les pertes de temps auxquelles sont confrontés les TPG, inhérentes à la saturation des réseaux routiers, ont des effets économiques négatifs, en raison du nombre de bus supplémentaires que les TPG doivent injecter pour garantir les horaires. Ces difficultés de progression ont aussi des impacts négatifs sur les usagers, qui sont soumis à des horaires irréguliers et imprévisibles. A cet effet, la direction générale de la mobilité (DGM) et les TPG ont été chargés d'améliorer la situation et de proposer des solutions.

La question de la progression des TPG sur la route de Vernier a fait l'objet de décisions de la délégation du Conseil d'Etat aux transports les 27 juin 2008 et 2 octobre 2009. Dans les deux cas, les décisions prises ont été de mettre en service sans attendre les mesures préconisées aptes à assainir les difficultés de progression des TPG.

En effet, la route de Vernier fait partie des artères sur lesquelles les TPG rencontrent de très sérieux problèmes de progression, dans le sens de la sortie de ville. Des observations en 2008 montraient des pertes de temps allant jusqu'à quatorze minutes en période de pointe. Celles-ci ont baissé à huit minutes environ en automne 2009. Ces pertes de temps devaient encore s'aggraver en 2010 avec les deux nouvelles lignes de bus prévues dans le secteur, la desserte des zones industrielles de Vernier et l'ouverture du magasin IKEA.

Des premières mesures visant à adapter la signalisation lumineuse des carrefours du secteur ont été mises en œuvre durant l'année 2008. Ces interventions ont permis de diminuer les temps de parcours des bus, les files d'attente et d'améliorer la stabilité des horaires TPG. Toutefois, il s'est avéré que ces améliorations étaient encore insuffisantes.

De nouvelles mesures d'amélioration ont été présentées à la commission d'aménagement du territoire, de l'environnement et de la mobilité du Conseil municipal de la Ville de Vernier en date du 1^{er} décembre 2009, qui les a bien accueillies.

Ces mesures, mises en place en 2010, ont permis d'améliorer la progression des transports publics jusque-là bloqués par les remontées de colonnes de véhicules du carrefour route de Vernier / route du Nant-d'Avril jusqu'à la hauteur de la Migros malgré la voie bus.

Quant aux impacts du projet IKEA sur le réseau routier, ils se révèlent moins importants qu'escomptés. En effet, la génération de trafic liée à l'ouverture du centre commercial est de 33% inférieure aux projections et les mouvements par l'accès nord (chemin de la Croisette) à l'heure de pointe du soir sont de 65% inférieurs aux prévisions initiales.

Au carrefour de la route du Nant-d'Avril/avenue Louis-Pictet en direction du centre du village, le temps vert a été augmenté afin de réduire le temps d'attente. La présélection du tourner-à-gauche de l'avenue Louis-Pictet sur la route de Vernier en direction du village a été allongée et le temps vert augmenté afin d'alléger les contraintes des riverains allant au village.

Le nombre de courses des TPG perturbées est aujourd'hui nettement réduit. De plus, la qualité de vie dans le centre du village s'est améliorée, le trafic de transit ayant disparu, de même que le trafic des poids lourds.

Grâce aux mesures de décembre 2010, les pertes de temps des TPG entre les arrêts Champ-Claude et De-Sauvage en direction de Genève sont ainsi passées de l'ordre de douze minutes à environ une minute et en direction de Vernier de sept à environ 3 minutes. A Vernier, la perte de temps entre les arrêts Champ-Claude et Croisette sont passés de six minutes à environ 40 secondes en direction de Genève et de 2 minutes à quasiment aucune en direction de Vernier village.

S'agissant de la création d'une voie réservée aux bus depuis Châtelaine vers Vernier, la direction générale de la mobilité (DGM) avait dans un premier temps envisagé un tel projet, sur le tronçon entre le viaduc de l'Ecu et la route de Pré-Bois, sans pour autant péjorer le trafic des transports individuels.

Au vu des emprises nécessaires et de l'élargissement du pont sur l'autoroute et du passage sous-voies CFF, le projet devenait très important et s'inscrivait dans le long terme. Ainsi, il a été décidé de privilégier des solutions réalisables à plus court terme.

De grands efforts ont donc été fournis par l'Etat, conjointement avec la commune de Vernier, afin d'assainir la circulation dans ce secteur, tout en maintenant l'accès aux zones industrielles par les transports en commun et individuels. En effet, les mesures mises en place entre 2008 et décembre 2010 ont permis d'améliorer très significativement la progression des TPG en direction de Vernier et de Genève.

Toute amélioration supplémentaire en faveur des transports publics passera soit par des restrictions importantes sur le trafic individuel, ce qui n'est pas envisageable compte tenu des zones industrielles à Vernier et de la jonction autoroutière, soit par l'élargissement de voiries, nécessitant alors des emprises. De telles mesures ne peuvent s'inscrire que dans une réflexion à long terme.

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'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Pierre-François UNGER

Annexe : *Rapport de la commission des transports P-1769-A*

Secrétariat du Grand Conseil**P 1769-A****P 1771-A***Date de dépôt : 20 juin 2011***Rapport****de la Commission des pétitions chargée d'étudier**

- a) **P 1769-A en faveur de l'amélioration des transports publics pour les habitants de Vernier-Village, en particulier dans le sens ville - Vernier**
- b) **P 1771-A Halte au chaos, sauvons nos enfants, sauvons nos commerces, respect de la population !**

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a examiné ces deux pétitions lors de ses séances des 28 mars, 11 avril, 16 et 23 mai derniers sous la présidence de M. Antoine Droin. Le procès-verbal a été assuré par M. Christophe Vuilleumier.

Audition de M. Jean-François Bouvier, pétitionnaire

L'association des intérêts du village de Vernier est apolitique et est vieille de 35 ans. Depuis quelque temps, Vernier assiste à un tir groupé en termes de projets de construction, ce qui entraîne des conséquences difficiles pour le trafic. Vernier se trouve à présent dans un fer à cheval avec cinq projets de zones industrielles autour du village. La Zymeysa représente 7000 postes de travail et autant de voitures, faute de transports publics. Descendre de Vernier à Cornavin ne pose pas de problème, ce qui n'est pas le cas dans le sens inverse puisque le trajet dure 65 minutes. Ce délai est intolérable. Le coût de l'immobilité s'élève à 2,5 milliards à Genève et la pétition demande que tout soit fait afin d'accélérer la vitesse des bus dans le sens Cornavin-Vernier.

Un député MCG demande si les pétitionnaires ont rencontré la DGM et si un réglage de feux suffirait.

L'association n'a pas été entendue par la DGM qui a sans doute étudié plusieurs scénarii possibles. Il faudrait que les bus puissent circuler et ne pas s'arrêter trois à quatre fois entre chaque arrêt. Il serait donc nécessaire de fluidifier le trafic en prenant du terrain sur le côté droit de la route. Un céder le passage donnant la priorité aux bus dans le goulet d'étranglement sur le pont pourrait également constituer un élément de solution.

Un député Vert constate que la récolte des signatures a eu lieu avant Noël et que la situation s'est améliorée depuis lors. Il demande si les soixante minutes entre Cornavin et Vernier sont du vécu. Il rappelle que le temps théorique de ce trajet est de 25 minutes. Il demande s'il y a également des retards dans l'autre sens.

M. Bouvier répond que l'horaire est mieux respecté. Mais encore faut-il que le bus ait pu monter pour pouvoir redescendre. Les problèmes commencent devant l'école de Châtelaine.

Un député libéral remarque que le pétitionnaire souhaite donc un couloir réservé aux bus sans diminuer les couloirs de circulation. Il se demande toutefois si l'association est prête à diminuer ces derniers. Il se demande s'il n'y aurait pas une solution de rabattement en utilisant le tram de Meyrin. Cela étant, utiliser le vélo pourrait être une bonne solution pour seulement quatre kilomètres.

M. Bouvier répond que cette pétition est faite pour les utilisateurs de bus sans pour autant péjorer la circulation. Quant au vélo, ce n'est pas une solution pour les personnes de 80 ans. Il pense effectivement que l'idée d'un rabattement devrait être étudiée.

Le même député demande s'il y a des bouchons de bus au vu de l'accroissement du trafic des TPG. On lui répond que les bus ne sont pas à l'origine des bouchons mais il arrive fréquemment que trois bus soient les uns derrière les autres. L'augmentation de l'offre a atteint ses limites.

Une députée libérale constate que ce trajet est devenu très difficile. Elle ajoute avoir compris que ce qui agite les esprits ces derniers temps, c'est la fermeture de l'une des deux voies sur le Nant d'Avril. Elle demande si l'association pense faire quelque chose à cet égard.

Réponse : au vu des choix qui ont été faits, l'augmentation sur le réseau secondaire est logique mais c'est une querelle de clocher. La fermeture de cette voie a du moins permis de supprimer le trafic de transit. Et la situation sur Louis-Pictet sera encore péjorée au vu des zones industrielles prévues. Par ailleurs, l'arrêt de train est peu utilisé.

Une députée socialiste demande si ces retards de soixante minutes se prolongent toute la journée. Réponse : 75% du temps. Quant au train, il est peu utilisé parce que l'arrêt n'est pas très proche. Cela dit, les habitants de Vernier verraient d'un bon œil arriver le tram. Quant à savoir si la desserte d'Ikea est suffisante, M. Bouvier répond n'avoir encore jamais vu une personne emporter une armoire dans le tram.

Une députée libérale déclare avoir le sentiment que la situation s'améliorera d'ici trois mois, lorsque la route de Meyrin sera à nouveau ouverte.

M. Bouvier répond essayer de positiver mais il rappelle que cette route une fois réaménagée devrait absorber 20% du trafic et il craint que les projets de construction gommant très rapidement ce gain. Il espère que la zone villas demeure face aux projets de zones industrielles. La commune a donné un préavis négatif à ce propos.

Un député libéral demande quel est le type de trafic qui bloque la remontée sur Vernier. On peut imaginer qu'une traversée du lac puisse fluidifier l'ensemble du réseau.

Réponse : il s'agit d'un trafic transfrontalier et de personnes vivant à Vernier ou dans le Mandement et travaillant en ville. La DGM a les chiffres exacts.

L'audition étant terminée, le président fait voter l'audition de la DGM, qui est acceptée à l'unanimité. Celle des TPG, également. L'audition de la mairie de Vernier in situ est également acceptée.

Audition de M. Yves Delacrétaz, directeur général à la direction générale de la mobilité

M. Delacrétaz déclare que les deux pétitions sont a priori contradictoires mais qu'en réalité il s'agit de la même problématique. La DGM connaît depuis plusieurs années les difficultés de Vernier. En 2008, un premier ensemble de mesures a été décidé. Toute une série de carrefours lumineux a été reprise et plusieurs solutions d'optimisation ont été essayées. La DGM a d'abord envisagé d'implanter une voie de bus supplémentaire sans diminuer la chaussée, mais le coût, se montant entre 35 et 40 millions en raison des ponts à construire, a entraîné l'abandon de ce projet. Une voie de bus sans élargissement implique de trop grandes difficultés qu'il n'a pas été possible de résoudre.

Il précise que les mesures prises ont eu des effets mais des effets insuffisants. Les retards ont ainsi diminué, de quatorze minutes à huit minutes. Un deuxième jeu de mesures a été étudié avec Vernier dans la

perspective d'implantation d'Ikea, mais cette dernière n'a guère engendré de perturbations, comme cela était craint. Certaines mesures semblent faciles à mettre en place alors que ce n'est pas le cas pour d'autres. Un bout de site propre a ainsi été créé en reprenant une voie désaffectée, plus une mesure similaire devant Ikea. Un tourner à gauche sur la route du Nant d'Avril a été imposé en direction de Vernier mais il a été impossible de créer une voie sur l'axe Vernier – Nant d'Avril, comme à l'entrée de la route de Pré-Bois. Il est nécessaire d'allonger la voie de bus sur la route de Vernier-Village avec une signalisation lumineuse. Vernier a cependant indiqué en 2010 que ce projet serait difficile à réaliser car le budget d'un million avait été refusé. C'est pour cette raison que le tourner à droite a été supprimé, bien que Vernier ait émis des doutes eu égard aux réticences des habitants. Le canton a maintenu sa décision et au final ces mesures apportent des résultats importants pour la vitesse commerciale. Il est prévu de faire une évaluation de l'ensemble du dispositif, particulièrement devant les écoles, qui sera présentée à Vernier en septembre. Une soirée publique a été organisée à Vernier afin d'expliquer ces mesures et les réactions ont été vives, notamment à l'égard du quartier qui se retrouve préterité avec un trajet allongé de 1,5 kilomètre pour ses habitants. La DGM a proposé l'ouverture du tourner à droite depuis le chemin de Poussy et un mandataire est en train de faire une étude à cet égard. Il pense que la crainte sur les pertes de recettes des commerces est potentielle et une étude devrait également être menée sur le sujet puisque le trafic de transit a été supprimé.

Un député libéral signale que la P 1769 évoque les temps de remontée en bus et il remarque que la route de Meyrin sera prochainement ouverte. Il se demande en l'occurrence si une navette ne pourrait pas être envisagée entre Meyrin et Vernier.

Cette navette existe et il s'agit de la ligne 28 qui relie Vernier-Village à Cointrin. Il y a toutefois le problème de la progression des bus le long de la route de Pré-Bois. Une voie de bus pour la remontée sur Vernier est difficilement envisageable.

Un député Vert demande si le tourner à gauche de la route de Vernier sur la route du Nant d'Avril existe toujours. C'est le cas.

Il demande combien de personnes habitent le quartier de Poussy et si les mesures prises ont amélioré la fluidité du secteur. Il rappelle qu'il y a huit voies devant Ikea. Son collègue pense qu'il faudrait donner des échelons temporels sur le secteur.

Un député libéral remarque qu'avoir laissé le tourner à gauche de la route de Vernier sur le Nant d'Avril entraîne une phase de plus pour les gens qui

descendent. Le bouchon à 16h va jusqu'à Corabois et bloque le giratoire qui permet de se rendre à Meyrin. Il rappelle que la Migros va construire un nouveau centre à Montfleury et que la zone industrielle va s'agrandir. Il comprend donc les inquiétudes.

M. Delacretaz répond à ce feu roulant de questions en déclarant que le quartier de Vernier ne pose pas de problème. Une présélection supplémentaire a été ajoutée sur Louis Pictet. Il explique ensuite que la DGM n'a pas de pouvoir de décision et que c'est le Conseil d'Etat qui tranche sur des investissements de 35 millions. Il indique que c'est sur la base de l'évaluation qu'un projet plus lourd sera proposé au Conseil d'Etat. Cette évaluation portera notamment sur les impacts d'Ikea, sur la tranchée couverte, sur le futur centre commercial et les reports de trafic, sur la vie des habitants, sur la sécurité devant les écoles, sur la vitesse et sur l'accessibilité.

Il déclare ensuite que le quartier de Poussy compte environ mille habitants. La fluidité s'est améliorée. Il est toutefois nécessaire d'attendre l'évaluation afin de savoir si l'objectif est atteint. Il déclare ensuite ne pas savoir pourquoi le laisser tourner à gauche a été conservé et il pense que c'est une bonne question. Il explique encore que la réflexion porte sur l'ensemble du réseau de Vernier avec l'idée d'un nouveau raccordement sur l'autoroute. Une étude de faisabilité a été lancée à cet égard. D'autres suggestions ont été faites comme par exemple une route parallèle à l'autoroute.

Déplacement sur place pour visiter le site, en présence de M. Yvan Rochat, conseiller administratif de Vernier

La commission se déplace ensuite sur les différents sites évoqués dans les pétitions en commençant par la route communale de Vernier qui est fermée à son extrémité pour les tourner à droite.

M. Rochat rappelle que les véhicules doivent effectivement passer par la rue Louis-Pictet pour redescendre en direction de Genève. Les véhicules aboutissent donc directement sur la route du Nant d'Avril qui est souvent engorgée. On remarque que les bus peuvent encore entrer dans le village par la route communale de Vernier et que le trafic de transit de Peney ne passe plus par cette route communale. Une étude a montré qu'un tiers des véhicules seulement qui passaient sur cette route provenaient du village.

La sortie du nouveau centre commercial se fera sur la route de Monfleury. Il sera alors nécessaire de retravailler le carrefour qui se trouve devant le centre commercial. Louis Pictet est finalement la seule entrée et la seule sortie du village et la plainte porte sur le tronçon entre le carrefour et Ikea en raison des bouchons. M. Rochat rappelle cependant que la tranchée couverte

de Meyrin est ouverte dans les deux sens depuis deux semaines et il est probable qu'un effet de décongestion se produise.

A l'angle de la rue Louis Pictet / route du Nant d'Avril, on constate que la situation du trafic ne ressemble plus du tout à ce qu'on a pu voir il y a quelques semaines, alors que la situation était effectivement catastrophique à certaines heures. La commission se rend ensuite à l'autre bout de la route communale de Vernier. Les commissaires constatent que cinq véhicules, en cinq minutes, empruntent l'ancienne route de Vernier pourtant fermée à la circulation. Ces véhicules n'ont normalement pas le droit de prendre cette route. Mais il s'avère que le marquage de la voie de bus est ambigu puisqu'il est blanc. Cette couleur a été choisie afin de permettre aux riverains de rentrer chez eux. Concernant le chemin de Poussy, une solution consisterait à l'ouvrir uniquement aux riverains.

Les commissaires gagnent ensuite la mairie afin de débattre des objets.

Un député libéral demande pourquoi la commune n'a pas réalisé deux chaussées avec des pistes cyclables et une voie de bus sur la route communale de Vernier plutôt que de développer une espèce de *no man's land*.

M. Rochat répond que les aménagements de la route de Vernier ont été débattus et votés en 2003-2005 et il ne connaît pas les réflexions qui ont abouti à ce résultat car il n'était pas encore en poste. L'idée était sans doute de ralentir la vitesse des voitures. L'augmentation du nombre de véhicules n'a pas été prise en compte. Une possibilité serait de construire une voie de bus qui décalerait la piste cyclable et le trottoir, mais ce sont des millions à investir pour la commune qui a déjà dépensé douze millions pour son réseau routier. Le budget communal s'élève à vingt millions.

Un député Vert remarque que le trajet en bus a vu un gain de temps de plusieurs minutes sur le retard accumulé avant Cornavin. Il constate également une diminution du trafic et il demande si d'autres projets sont prévus autour de la route communale de Vernier.

M. Rochat répond par la négative et rappelle qu'il y a seulement un projet de PLQ qui est en discussion. L'utilisation d'une parcelle voisine crée un débat entre la commune et le canton en raison des nuisances sonores. La rue du Village fait également l'objet d'une réflexion afin d'en faire une zone piétonne.

Un député libéral demande ensuite quelle est la position de Vernier à l'égard de ces deux pétitions.

M. Rochat répond que la commune a demandé la réouverture de cette route et qu'une réflexion complète se fasse sur le secteur, avec la tranchée de

Meyrin prise en compte, ainsi que le nouveau centre commercial. Le Conseil d'Etat a répondu que le problème serait réétudié. Cela étant, les camions ne devraient plus repasser par là si la route est rouverte. Si la fermeture se maintient, il serait dès lors nécessaire de réfléchir à l'ouverture du chemin de Poussy. La mairie est donc favorable à la P 1771 avec des mesures d'accompagnement. Quant à la seconde pétition, la mairie est favorable à une amélioration de la progression des bus, même si les retards sont accumulés bien avant Châtelaine et bien que la fluidité se soit améliorée ces derniers temps. Une ville comme Vernier doit être desservie par le tram, comme c'était le cas jadis.

Un député libéral mentionne qu'Ikea avait assuré faire le nécessaire pour que ses clients puissent venir en transports publics. Il se demande quelle a été la participation de cette entreprise dans la refonte de la route devant son bâtiment.

M. Rochat répond qu'Ikea a refait complètement le chemin de la Croisette. Le reste a été pris en charge par le DCTI. Il signale en outre que les bouchons du matin ont lieu à des heures de fermeture pour le magasin Ikea.

Un député MCG signale qu'avant la réalisation de ce projet, rien n'a été fait en termes d'informations et de concertation. Il remarque en outre que le feu qui devient rouge sur la route du Nant d'Avril pour tourner à droite est aberrant et devrait être supprimé puisque cette option n'est plus possible. Il mentionne encore que le trafic s'est amélioré depuis l'implantation d'Ikea et que cette entreprise n'a clairement rien à voir avec cette problématique.

M. Rochat rappelle que l'idée était de créer un vide devant Ikea, ce qui fonctionne très bien, mais ce qui provoque le report des bouchons plus loin. La situation était en outre particulière en raison des travaux de la tranchée couverte de Meyrin. La mesure provisoire a été mise en place le 12 décembre et demeurera jusqu'à la fin de l'étude de la DGM.

Un député libéral mentionne que le bouchon du carrefour de Pré-Bois a effectivement été reporté plus haut. Il ajoute que le bouchon se fait maintenant jusqu'au giratoire du Nant d'Avril, ce qui bloque la Zimeysa. Il ne sait pas comment la DGM fera pour régler le problème lorsque la colonne de voitures s'étendra jusque sur l'autoroute.

Un député UDC signale que pendant tout le temps où la commission était sur place, il n'a pas vu un seul bus pendant douze à quinze minutes alors que le battement est normalement de quatre minutes.

Discussion et vote

Un député libéral rappelle qu'il y a eu beaucoup d'auditions et il pense qu'un renvoi des deux objets au Conseil d'Etat serait pertinent.

Un député Vert déclare qu'il faut traiter les deux objets ensemble, quoi qu'il en soit. Il ajoute que la mairie de Vernier a conscience de la situation, laquelle évolue notamment en raison de la tranchée couverte de Meyrin. Il rappelle également que la commission a vu qu'il n'y avait pas de bouchon intolérable et que la demande consistant à revenir à la situation antérieure n'est pas acceptable.

Un député PDC pense que la proposition d'envoyer les deux pétitions conjointes au Conseil d'Etat est sage et que ce dernier pourra donner une réponse prenant en compte les récentes évolutions. Il serait également possible d'évoquer la réouverture contrôlée du chemin de Poussy à la circulation des riverains dans le rapport.

Le représentant du MCG et un autre libéral acquiescent.

Le président passe alors au **vote du renvoi de la P 1769 au Conseil d'Etat** :

En faveur : 15 (2 S, 3 Ve, 3 L, 1 UDC, 2 MCG, 2 PDC, 2 R)

Le renvoi est accepté à l'unanimité.

Le président passe au **vote du renvoi de la P 1771 au Conseil d'Etat**, qui est accepté comme suit :

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

Contre : 3 (3 Ve)

Le traitement de ce rapport est prévu dans les extraits.

La Commission des pétitions vous suggère donc, Mesdames et Messieurs les députés, d'envoyer ces deux pétitions au Conseil d'Etat.

Pétition

(1769)

en faveur de l'amélioration des transports publics pour les habitants de Vernier-Village, en particulier dans le sens ville - Vernier

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'Association des Intérêts de Vernier-Village (AIVV) constate depuis quelques années que les habitants du village et environs ont toujours plus de difficultés à quitter le village afin de se rendre en ville et ce, quel que soit le mode de transport utilisé (Bus, voiture, 2 roues).

Le débouché de la route de Vernier sur la route du Nant d'Avril au carrefour de la Croisette génère des temps d'attente toujours plus importants, avec pour corollaire la formation de colonnes de véhicules qui remontent, aux heures de pointe, jusqu'à la hauteur de la Migros.

L'ouverture du centre « Ikea » rend la situation intenable dès lors que chaque sortie de véhicules en direction de la ville aura comme conséquence de bloquer la majeure partie du trafic sur la route de Vernier ; en effet, 80% du trafic journalier est prévu par le chemin de la Croisette.

La seconde possibilité de sortie du village sur la route du Nant d'Avril par l'avenue Louis-Pictet est également réglée par des feux au carrefour Louis-Pictet-route du Nant d'Avril.

La situation à ce carrefour est en tout point comparable à celle du carrefour de la Croisette situé à environ 500 m en aval, puisque ces deux sorties dirigent l'ensemble des véhicules sur le même tronçon de route (soit les routes de Vernier et du Nant d'Avril).

Les autorités politiques communales et cantonales invitent les habitants de Vernier à renoncer à l'utilisation des modes de transports privés au profit des transports publics, mais les soussignés constatent que l'offre des TPG est loin de satisfaire la demande des utilisateurs.

En effet, à ce jour, si la situation n'est déjà pas satisfaisante dans le sens Vernier – ville, elle est inacceptable dans les sens ville – Vernier. Les temps des trajets en bus sont de l'ordre de 45 à 60 minutes pour effectuer le parcours Cornavin – village de Vernier (soit 5 km) !

Seule la création de couloirs réservés au bus depuis Châtelaine, prioritairement dans le sens ville – Vernier et sans diminuer les voies de circulation existantes, permettra de résoudre cette situation calamiteuse (une

telle voie existe en direction de la ville, sauf au niveau du pont sur l'autoroute).

Compte tenu des éléments qui précèdent, l'AIVV et les soussignés demandent au Conseil municipal de Vernier et au Grand Conseil genevois de bien vouloir prendre en compte, dans les meilleurs délais, les difficultés sans cesse croissantes auxquelles sont soumis les habitants de Vernier – village et environs pour accéder au centre-ville et rentrer chez eux au moyen des transports publics (TPG).

N.B. 317 signatures

Association des intérêts de Vernier-Village

p.a. M. Jean François Bouvier, président

Route de Vernier 223

1214 Vernier

11/12

P 1769-A P 1771-A

Pétition

(1771)

Halte au chaos, sauvons nos enfants, sauvons nos commerces, respect de la population !

Sous couvert d'un problème de circulation devant IKEA et qui n'existe pas, le département de la mobilité, le mal-nommé, a décidé de fermer la circulation sur la route de Vernier entre le village et le reste du canton.

Cela aura pour conséquence de concentrer toute la circulation des quartiers d'immeubles situés au sud du village sur la ruelle qui sépare les écoles des Ranches et de Vernier-Place.

Il n'y aura plus qu'un seul accès à une voie par l'avenue de Pictet.

La commune a reconstruit la route de Vernier entre la Croisette et le village pour plus de 14 millions de francs en assurant ainsi une fluidité du trafic et une limitation naturelle de la vitesse par ses courbes, faisant de cette route non-seulement un exemple, mais une carte de visite accueillante de Vernier. Tout cela est évidemment jeté à la poubelle.

La surcharge annoncée au niveau du carrefour de l'avenue de Pictet et de la route du Nant-d'Avril, avec sa surcharge de pollution (bruit, gaz), va rendre la circulation dans la commune très difficile est cela au mépris de la constitution genevoise (équilibre entre les types de transport) et surtout des habitants qui n'ont pas d'autres moyens pour se rendre à leur travail. Cette décision a été fait pour faciliter la circulation des bus des TPG. Comme la route de Vernier, depuis le chemin de l'Echarpine jusqu'à l'avenue Pictet, sera saturée, les bus déboucheront de la croisette sur un mur de voiture !

D'autre part, on peut estimer que les commerces sis le long de la route de Vernier seront fortement pénalisés par la création de ce cul-de-sac.

Et pour finir, les chemins de l'Echarpine, de Poussy, et de l'Esplanade vont redevenir des rues de transit alors qu'elles sont censées être en zone « 30 km/h ».

Pour toutes ces raisons, les signataires de cette pétition, Citoyenne, Citoyen, ou simple utilisateur de la route de Vernier, demandent l'abrogation de la décision d'interdiction d'accès à la route de Vernier depuis « Genève » ainsi que celle de sortir de la route de Vernier en direction de « Genève » au carrefour dit de la Croisette.

N.B. 341 signatures
p.a Association Radicale de Vernier
M. Jean-Claude Huggel
Secrétaire
Chemin des Myosotis
1214 Vernier