

Date de dépôt : 5 septembre 2011

Rapport

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
TCOB et circulation vers le square Clair-Matin : un peu de bon
sens ! Pour des solutions négociées !**

Rapport de M. Olivier Norer

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission a discuté à deux reprises de cette pétition lors de ses séances du 22 et 29 août 2011 sous la présidence éclairée de M. Antoine Droin avec l'assistance de M^{me} Mina-Claire Prigioni. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Christophe Vuilleumier. Que tous trois en soient remerciés.

La pétition 1774, munie de 1 253 signatures a été déposée le 17 février 2011. Elle demande au Grand Conseil :

- que toutes les mesures de circulation nouvelles soient suspendues jusqu'à étude globale des problèmes liés à l'agrandissement du centre commercial et à la mise en place du TCOB ;
- que l'arrêt « Morgines » soit rétabli ;
- que les livraisons nocturnes soient interdites de 20 heures à 7 heures ;
- que les camions n'entravent pas la circulation ;
- que l'accès au parking du centre commercial ne soit pas à l'intérieur du square Clair-Matin.

Audition du 22 août 2011, M^{me} Marchetti, MM. Garcia et Venturi, pétitionnaires

M^{me} Marchetti donne un dossier à M^{me} Prigioni (annexé). Elle explique ensuite que depuis 2009, de nombreux courriers ont été faits. Elle ajoute que les habitants, l'EMS, les collégiens et les travailleurs du quartier sont tous concernés par ce problème. Elle précise qu'il y a eu une première pétition de l'association mixCité et qu'il a été jugé judicieux de reprendre ce texte et de l'élargir. Elle indique que l'arrêt Morgines a ainsi été supprimé et fusionné avec Les Esserts, qui est dangereux et mal placé. Elle mentionne qu'il y a eu d'ailleurs plusieurs accidents depuis 2010.

Elle évoque ensuite l'accessibilité au square Clair-Matin et elle déclare qu'il faut maintenant aller tourner au chemin des Mouilles, ce qui représente 150 kilomètres de plus par an par automobiliste. Elle remarque qu'il a été dit que les flux seraient réglés et elle déclare qu'il n'est malheureusement pas possible de se rendre compte de la situation véritable pour le moment en raison des travaux.

Elle en vient ensuite aux livraisons nocturnes et elle signale que les chambres à coucher de trois immeubles donnent sur l'aire de livraison du centre commercial. Elle précise que les habitants sont donc réveillés à 3 heures du matin. Elle indique que des mesures de bruit ont été menées, démontrant les dépassements et elle déclare qu'une négociation a été réalisée avec la direction du centre commercial. Elle explique que cette dernière a mis en place une directive interne interdisant les livraisons de 22 heures à 6 heures du matin. Elle pense, cela étant, qu'il serait judicieux que le département se positionne et place un panneau.

Elle évoque encore le parking du centre commercial et déclare que son accès unique s'ouvre sur 450 places destinées aux commerces mais qu'il s'agit également de l'entrée des parkings privés des habitants. Elle mentionne que cet accès est gravement saturé. Elle déclare alors qu'un rapport d'enquête préliminaire proposait que ce rapport devienne un rapport d'impact de deuxième phase liée à l'autorisation, ce qui n'a pas été le cas. Elle précise que ce rapport évoque les différents points soulevés précédemment.

M. Venturi rappelle qu'il y a 3000 mouvements piétons sur le passage de la route de Chancy, un passage qui n'est pas sécurisé. Il précise qu'il s'agit en grande partie d'écoliers et de collégiens. Il mentionne que les piétons passent au moment où le feu pour les voitures devient vert, voitures elles-mêmes coincées dans les embouteillages.

Un commissaire (S) demande s'il y a une entrée et une sortie unique au garage.

M. Venturi acquiesce.

Un commissaire (Ve) remarque que la chronologie de ce dossier débute le 5 novembre 2009. Il demande si les pétitionnaires ont des éléments antérieurs.

M^{me} Marchetti répond par la négative et explique que ce sont les problèmes engendrés par la création du centre commercial « Lancy-Centre » qui sont le point de départ de ces démarches.

Un commissaire (R) se déclare sensible à ces problèmes. Il rappelle, cela étant, qu'il y avait une passerelle qui enjambait la route de Chancy et qu'elle a été détruite en raison de son utilisation réduite et malgré le fait qu'elle était bien pratique.

M. Garcia répond que cette passerelle n'était pas pratique et très peu utilisée en raison de l'insécurité qui y régnait.

Un commissaire (L) se demande si ces passages pour piétons ne sont pas finalement une volonté de la DGM pour bloquer la route.

M^{me} Marchetti signale encore que la présélection à gauche est maintenue pour les 23 camions journaliers.

M. Venturi signale que 1 000 logements sont encore prévus aux Mouilles et que les chantiers et les nombreux nouveaux habitants ne feront que s'ajouter au chaos ambiant. Il répète que la question de la sécurité est un point important qu'il convient de soulever.

Une commissaire (L) comprend mal la pétition, notamment ses points 1 et 4. Elle imagine mal revenir à une situation antérieure au vu des modifications du contexte.

M^{me} Marchetti remarque que cette option était encore espérée au moment de la récolte des signatures.

M. Venturi comprend mal qu'un centre commercial important soit créé avec un accès passant par un quartier d'habitations. Il pense qu'il aurait fallu ajouter une trémie d'accès, comme cela s'est fait à Balexert. Il répète encore que le giratoire est bloqué à présent à cause du positionnement de l'arrêt TPG.

M^{me} Marchetti explique que les pétitionnaires pensaient que des variables étaient encore négociables mais elle mentionne que l'arrêt TPG a finalement été décidé sans aucun débat.

Un commissaire (MCG) prend la parole et déclare que la passerelle a été détruite car il était nécessaire de la rénover et qu'elle était trop basse pour faire passer les lignes aériennes des trams. Il ajoute qu'il y avait par ailleurs d'autres problèmes, outre une utilisation modeste. Il se demande ensuite s'il y

a 300 mètres entre l'EMS et cet arrêt. Il demande également où se situe l'arrêt suivant.

M^{me} Marchetti répond qu'il se trouve en face de l'OCP.

M. Venturi espère que des solutions plus en adéquation avec la réalité seront prises.

Le même commissaire (MCG) demande si le Conseil administratif de Lancy a répondu aux sollicitations des pétitionnaires.

M^{me} Marchetti acquiesce.

Le commissaire (MCG) demande s'ils ont eu un retour.

M^{me} Marchetti acquiesce.

Un commissaire (PDC) demande ensuite si le Conseil administratif est d'accord avec les pétitionnaires.

M^{me} Marchetti répond que le Conseil administratif reçoit tous les courriers et voit les pétitionnaires une demi-heure par année.

Un commissaire (Ve) remarque que les propositions des pétitionnaires sont lourdes et il demande s'ils n'ont pas des options plus légères à avancer.

M. Garcia répond que le centre commercial est d'accord de participer à la création d'un nouvel accès au parking. Il ajoute qu'un arrêt central serait également envisageable, juste entre les deux centres commerciaux.

M. Venturi remarque que son association a des discussions avec les privés et les centres commerciaux mais pas avec l'Etat qui ne veut pas entrer en matière. Il précise que les simulations menées par l'Etat ne prennent pas en compte tous les paramètres.

Une commissaire (S) se déclare étonnée que le Conseil administratif ne donne pas plus de réponse. Elle demande ensuite si le législatif communal a été contacté.

M^{me} Marchetti répond par la négative.

M. Garcia signale que le Petit-Lancy n'est guère pris en compte par les autorités communales.

M. Venturi ajoute que la commune estime en outre que cette route est une route cantonale et ne relève donc pas de sa responsabilité.

Un commissaire (UDC) pense qu'il serait important de rétablir le tournant à gauche. Il ajoute demeurer sceptique quant aux commentaires sur l'arrêt. Il rappelle que 50 mètres sont nécessaires pour un arrêt de tram et il ne croit pas qu'il soit utile de placer deux arrêts de ce type à 200 mètres d'écart.

M. Venturi répond qu'il faut déplacer cet arrêt et remettre l'arrêt Les Esserts de l'autre côté. Il répète que la situation est dangereuse.

Discussions

Un commissaire (MCG) déclare avoir signé cette pétition. Il pense en effet que le déplacement de ces arrêts est une aberration. Il précise que c'est l'EMS qui souffre le plus de la situation et il mentionne que la suppression du tourner à gauche est vraiment incompréhensible. Il remarque d'ailleurs que personne à Lancy ne comprend cette mesure. Il ne comprend pas que la DGM ait pris une telle décision et il pense que la Commission devrait inciter la DGM à faire quelque chose.

Un commissaire (PDC) remarque que la DGM est évoquée à chaque fois que quelque chose ne va pas et il se demande comment fonctionne cet organe. Il précise que ce sont les habitants qui en font les frais. Il déclare par ailleurs ne pas comprendre pourquoi les feux ne sont pas coordonnés sur un tracé aussi rectiligne.

Un commissaire (UDC) se déclare en faveur du tourner à gauche. Il signale que lorsque la DGM fait un réglage de feux, celui-ci est opéré sur toute la longueur, par exemple, de la Jonction à Chancy. Il déclare ensuite qu'il aimerait entendre la DGM afin de savoir pourquoi les observations ne sont pas prises en compte. Il aimerait également entendre la commune ou les TPG.

Un commissaire (Ve) remarque que des invites sont pertinentes et d'autres moins. Il rappelle alors qu'il y a des demandes qui nécessitent des modifications lourdes et qu'il n'est pas souhaitable de revenir en arrière. Il pense qu'il serait judicieux d'entendre la DGM mais il remarque que les pétitions ne peuvent être que critiques envers l'Etat et ses fonctionnaires. Il ajoute qu'il y a peut-être néanmoins quelques marges de manœuvres potentielles.

Un commissaire (L) demande l'audition de la DGM. Il se demande encore qui décide d'un arrêt de tram.

Un commissaire (UDC) répond qu'il y a plusieurs cas de figure possibles mais que c'est la DGM qui donne son autorisation au final.

Un autre commissaire (L) constate un manque de concertation et de discussion et il pense que ce sont les personnes qui habitent sur place qui connaissent le mieux le problème. Il se demande quelle est la priorité pour la DGM. Il constate également qu'il y a de moins en moins de feux à bouton-poussoir.

Un commissaire (MCG) signale que le Conseil municipal de Lancy n'a pas été saisi de cette affaire et que de simples interpellations de municipaux en fin de séance se sont déroulées. Il répète que les Lancéens ne sont pas satisfaits de la situation.

Une commissaire (S) remarque qu'il y a une grande souffrance dans certains quartiers à l'égard du bruit et de la circulation. Elle ajoute que son parti est d'accord avec les auditions proposées. Elle se demande si un audit ne porte pas actuellement sur la DGM.

Le président met aux voix l'audition de la DGM

Pour : 13 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
 Contre : –
 Abstention : –

Le président met aux voix l'audition de la Ville de Lancy

Pour : 8 (2 S, 2 Ve, 3 L, 1 UDC)
 Contre : –
 Abstention : 5 (2 PDC, 1 R, 2 MCG)

Le président met aux voix l'audition des TPG

Pour: 9 (2 S, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
 Contre: –
 Abstention: 4 (2 Ve, 2 PDC)

Audition du 29 août 2011, M. Roland Tettamanti, chef du service conception tramways, DGM

M. Tettamanti explique ensuite que dans le cadre du TCOB, les mandataires ont été confrontés aux carrefours, dont celui dans cette pétition. Il précise que ce carrefour connaît un flux considérable aux heures de pointe. Il ajoute que le tourner à gauche est en conflit avec les véhicules venant d'Onex.

Il rappelle ensuite que les parkings de centres commerciaux génèrent normalement un trafic très important et il mentionne que ce carrefour est vite saturé et peut engendrer des blocages sur le carrefour de la route du Pont Butin, ce qui n'est pas acceptable. Il précise que plusieurs solutions ont été

étudiées et que la variante retenue est la « moins mauvaise ». Il signale que cette option permet de ne pas bloquer la route du Pont-Butin. Il explique ensuite qu'une présentation a été faite au comité de l'association mixCité qui semblait avoir été convaincu.

Un commissaire (S) évoque encore l'arrêt de tram qui a été déplacé.

M. Tettamanti rappelle qu'il y avait un arrêt de trolleybus à droite du centre commercial et que cet arrêt a été regroupé avec Les Esserts dans le but de rendre performant le tram. Il pense que cette décision ne constitue pas une gêne pour les habitants du square Clair-Matin puisqu'ils n'ont que 40 mètres de plus à faire.

M. Tettamanti ajoute que plusieurs courriers ont été envoyés à l'association. Il pense, cela étant, qu'il y a des ajustements à faire, notamment à l'égard des collégiens qui viennent de la Champagne. Il précise que l'idée serait de placer une barrière afin d'empêcher les collégiens de traverser directement la chaussée, de manière à ce qu'ils utilisent les passages pour piétons. Cette solution a été utilisée au collège Sismondi.

Il rappelle par ailleurs que la surface du centre commercial a doublé et que l'accès à son parking est un problème qui lui échappe. Il répète alors que la suppression du tourner à gauche permet de regagner un peu de capacité sur le carrefour et de réduire la file de voitures.

M. Tettamanti évoque encore une simulation qui a été réalisée et qui illustre ses explications.

Un commissaire (MCG) prend la parole et remarque qu'aucune modification n'a été faite par rapport à l'accès au parking. Il rappelle à nouveau que le centre commercial a doublé sa surface et il se demande pourquoi la Direction Générale de la Mobilité n'a pas exigé une amélioration de cet accès. Il précise en outre que le parking en tant que tel est également très mal pratique.

M. Tettamanti répond que la Direction Générale de la Mobilité avait signalé, lors de la phase d'enquête de ce projet, qu'il y aurait des problèmes mais il ne sait pas pour quelle raison ces observations n'ont pas été suivies. Il imagine qu'il n'y a pas eu de rapport d'impact, ce qui expliquerait la raison pour laquelle la Direction Générale de la Mobilité n'a pas été saisie. Il indique qu'il ne travaillait pas encore dans ce service et qu'il ne connaît donc pas plus de détails.

Le même commissaire (MCG) demande ensuite pourquoi ne pas avoir conçu l'arrêt de tram de l'autre côté. Il précise que les résidents de l'EMS sont les personnes qui souffrent le plus de cette modification.

M. Tettamanti répond que la loi oblige à respecter une distance de 300 mètres pour la desserte d'un transport public. Il précise que placer cet arrêt comme le suggère le commissaire allongerait trop les distances. Il signale par ailleurs qu'il faut assurer le transbordement.

Le commissaire (MCG) remarque que la règle des 300 mètres est un principe et il se demande s'il ne serait pas possible d'y déroger.

Un commissaire (UDC) déclare ne pas être convaincu par les explications sur le tourner à gauche, ce d'autant plus que les risques sont exactement les mêmes, 200 mètres plus loin.

M. Tettamanti répond que les 40 mètres de présélection empêchent les voitures de passer sur Onex, ce qui n'est pas le cas 200 mètres plus loin. Il ajoute que la situation avec le trolleybus était bien différente.

Un commissaire (MCG) remarque qu'il n'y a pas eu d'étude sur l'option de feux intelligents pouvant fonctionner entre le passage des trams.

M. Tettamanti répète que ce tourner à gauche est le mouvement pénalisant de ce carrefour. Il ajoute que des feux intelligents pourraient être envisageables mais il mentionne qu'entre les bus et les trams, un transport public passera à chaque feu.

Une commissaire (L) demande s'il y a eu une réaction de la part des habitants se trouvant de l'autre côté du carrefour lorsque les deux arrêts ont été fusionnés.

M. Tettamanti répond par la négative.

La même commissaire (L) signale alors que les pétitionnaires proposent de scinder cet arrêt.

M. Tettamanti répond que le plan des pétitionnaires n'est pas assez précis et ne peut pas être réalisé. Il ajoute que placer les quais en baïonnette diminuerait l'attractivité de cette desserte.

La commissaire (L) demande ensuite quelles sont les propositions autres que l'établissement d'une barrière à l'arrêt TPG.

M. Tettamanti répond ne pas imaginer d'autre chose puisque les feux régulent la situation.

La commissaire (L) demande ensuite s'il y a des comptages de piétons.

M. Tettamanti répond par la négative en rappelant que le tram n'est pas encore terminé.

La commissaire (L) pense enfin que la barrière sera insuffisante si le débit du passage piéton n'est pas amélioré.

M. Tettamanti remarque qu'il faudrait donc élargir le passage.

Un commissaire (Ve) demande s'il y a d'autres exemples de voies jaunes destinées à des camions.

M. Tettamanti répond par la négative en déclarant que c'est une nouveauté.

Une commissaire (R) demande si des comptages sont réalisés pour les véhicules venant de la ville et se rendant dans le centre commercial.

M. Tettamanti acquiesce et déclare qu'il y a eu une baisse en février, générée par l'ouverture d'un autre commerce à proximité et par la fermeture de plusieurs arcades dans le centre.

Le même commissaire (Ve) demande s'il existe un projet d'amélioration de l'accès au parking de ce centre commercial.

M. Tettamanti ne sait pas si les propriétaires projettent quelque chose à cet égard.

Audition de M. Frédéric Renevey, maire de la ville de Lancy

M. Renevey prend la parole et déclare que cette problématique présente deux aspects, l'accès en transports publics et l'accès en véhicules privés. Il rappelle que le parking souterrain dessert l'ensemble du quartier et que l'ouverture de deux nouvelles enseignes dans le centre a entraîné une saturation. Il mentionne que l'accès au parking était complètement engorgé lors de la première semaine d'ouverture du centre commercial, avec des temps d'attente d'une heure. Il ajoute que de nombreux courriers sont alors parvenus au Conseil administratif qui s'est tourné vers les ingénieurs et le canton. Il explique que plusieurs solutions ont donc été étudiées et il précise que c'est l'option actuelle qui a été retenue afin de ne pas bloquer le carrefour de la route du Pont-Butin. Il signale que l'arrêt de tram a par ailleurs été déplacé suite à une décision de la Confédération qui a réfléchi en fonction du contexte. Il indique que la commune n'a pas reçu de nouveaux courriers, ce qui laisse entendre que la situation s'est calmée.

Un commissaire (L) remarque que les autorités communales estiment qu'il convient donc de classer cette pétition.

M. Renevey répond qu'il y a un réel problème et il rappelle que le Conseil administratif n'est pas pourvu d'ingénieurs de la circulation.

Le même commissaire (L) demande si une nouvelle entrée sur les Mouilles est envisageable. Il se demande par ailleurs ce qu'il en est de l'idée d'une passerelle destinée aux piétons.

M. Renevey répond que les propriétaires du centre commercial estiment qu'un nouvel accès n'est pas réalisable. Il rappelle ensuite qu'il y avait une

passerelle pour les piétons mais qu'elle présentait plusieurs problèmes et que décision a été prise de la détruire.

Un commissaire (Ve) demande si le centre commercial participerait à la création d'une entrée souterraine dans le centre depuis la route de Chancy.

M. Renevey l'ignore.

Une commissaire (S) évoque ensuite le bruit des livraisons la nuit et déclare être étonnée de voir des livraisons le soir.

M. Renevey répond que le Conseil administratif a écrit formellement aux propriétaires du centre commercial qui ont assuré que ces nuisances seraient réglées.

Une commissaire (L) demande si la pétition soulève de vrais problèmes.

M. Renevey répond qu'il n'y a normalement plus de bruit la nuit. Il ajoute que la traversée piétonne semble bien fonctionner à l'heure actuelle. Il évoque encore les voitures et déclare qu'il est difficile de se rendre compte de la réalité pour le moment puisque les travaux du tram ne sont pas encore terminés. Il pense qu'il faudra suivre la situation de près, une fois que le tram sera en fonction.

Le président demande ce qu'il pense du déplacement de l'arrêt de tram.

M. Renevey répond qu'il s'agit d'un compromis entre la vitesse commerciale du tram et la desserte des habitants.

Une commissaire (R) demande si la commune avait des propositions à faire.

M. Renevey répète que les travaux ne sont pas terminés et qu'il est difficile de se rendre compte de la situation.

Audition de M. Pascal Ganty, directeur du domaine « Développement et ingénierie » TPG

M. Ganty prend la parole et déclare que les TPG ne peuvent s'exprimer que sur la question de l'arrêt des Morgines. Il rappelle que les trolleybus s'arrêtaient à Morgines et à Les Esserts en raison de la capacité des véhicules. Il précise qu'il s'agissait d'une solution satisfaisante sans être parfaite et il remarque que le projet du TCOB a permis de réfléchir à la situation. Il ajoute que la solution retenue favorise le flux très important des collégiens. Il rappelle par ailleurs qu'aucune remarque n'a été formulée lors de l'enquête publique. Il explique en outre qu'un arrêt en baïonnette, comme proposé par les pétitionnaires, ne serait pas judicieux compte tenu des flux de passagers et de la vitesse commerciale à respecter. Il signale encore que les trolleybus

utilisent déjà cet arrêt modifié et il constate qu'il y a eu très peu de remarques des usagers.

Un commissaire (Ve) demande si des comptages ont été réalisés par rapport au nouvel arrêt. Il se demande également combien coûterait la création d'un arrêt de tram.

M. Ganty répond qu'il y a effectivement des systèmes de comptages dans tous les bus mais il mentionne que le traitement des données du premier semestre est en cours actuellement et qu'il ne peut donc pas donner d'informations pour le moment. Il ajoute que la création d'un nouvel arrêt coûterait des dizaines de milliers de francs. Il précise en outre que les délais d'une telle modification seraient très importants puisqu'il s'agit d'une procédure fédérale.

Le même commissaire (Ve) remarque que la Confédération joue effectivement un rôle.

M. Ganty acquiesce en expliquant qu'il suit le dossier et délivre les autorisations après vérification des critères de procédure.

Un commissaire (UDC) demande si le tourner à gauche a une incidence sur la vitesse commerciale.

M. Ganty répond par la négative mais il mentionne que le tourner à gauche a un impact sur la fluidité du trafic de la route de Chancy. Il répète que l'arrêt qui a été réalisé est optimum et donne satisfaction au plus grand nombre.

Un commissaire (S) demande s'il y a des dérogations possibles.

M. Ganty répond que la Confédération se penche sur les questions de sécurité et de respect des normes. Il pense que la réalisation qui a été faite constitue la bonne solution.

Un commissaire (MCG) remarque que placer cet arrêt de l'autre côté ne causerait pas plus de problèmes.

M. Ganty répond que la distance trop courte entre les arrêts explique le choix qui a été fait.

Discussions et vote

Un commissaire (L) intervient et déclare que son parti propose le dépôt de cette pétition sur le bureau. Il ajoute que toute modification soulève des remarques et que le centre commercial, quant à lui, se rendra vite compte de la nécessité d'un nouvel accès à son parking.

Un commissaire (Ve) déclare partager cet avis, et il remarque que le contexte est clair.

Un commissaire (UDC) se déclare en faveur d'un renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Il ajoute que le rétablissement du tourner à gauche n'aura pas d'impact sur le trafic. Il déclare encore ne pas être convaincu par les explications de la Direction générale de la mobilité. Il précise par ailleurs que le déplacement de l'arrêt Morgines ne semble pas envisageable.

Un commissaire (MCG) déclare partager cette opinion en rappelant que ces problèmes sont réels. Il ajoute que la grogne de la population n'a pas été entendue, et ce dès le début. Il pense qu'un arrêt de tram est dédié prioritairement à la population habitant le quartier. Il rappelle encore que les trottoirs ont dû être refaits car ils n'étaient pas adaptés, ce qui démontre bien le sérieux des études qui ont été menées. Il signale ensuite qu'il n'y a jamais eu de bouchon généré par le tourner à gauche et il déclare que ces explications ne tiennent pas la route.

Un commissaire (PDC) déclare être en faveur d'un dépôt puisque le tram n'est pas encore terminé.

Une commissaire (S) se déclare sensible au fait que les gens ne sont pas écoutés. Elle ajoute qu'un dépôt risque de désabuser la population et elle déclare être en faveur du renvoi au Conseil d'Etat.

Le président met aux voix **le dépôt de la P 1774**

Pour : 7 (2 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L)

Contre : 5 (2 S, 1 UDC, 2 MCG)

Abstention : –

La Commission des pétitions du canton vous recommande donc, Mesdames et Messieurs les députés, le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil en catégorie II de débats.

Pétition

(1774)

TCOB et circulation vers le square Clair-Matin : un peu de bon sens ! Pour des solutions négociées !

Mesdames et
Messieurs les députés,

Suite à l'extension du centre commercial « Lancy-Centre », nous sommes intervenus auprès des autorités cantonales et de la direction du centre pour dénoncer la situation chaotique provoquée par l'afflux de véhicules dans le square. Nous demandons que des solutions rapides soient trouvées.

En mai 2010, nous avons déposé une pétition auprès du Conseil d'Etat, munie de 348 signatures et nous avons reçu comme réponse un accusé réception avec copie d'une lettre de la Direction générale de la mobilité (DGM).

Décembre 2010, la DGM décide d'un nouveau plan de circulation, sans aucune réflexion globale de la situation et qui péjore encore un peu plus la vie des habitants du quartier.

Nous demandons :

- que toutes les mesures de circulation nouvelles soient suspendues jusqu'à étude globale des problèmes liés à l'agrandissement du centre commercial et à la mise en place du TCOB;
- que l'arrêt « Morgines » soit rétabli;
- que les livraisons nocturnes soient interdites de 20 heures à 7 heures;
- que les camions n'entravent pas la circulation;
- que l'accès au parking du centre commercial ne soit pas à l'intérieur du square Clair-Matin.

N.B. 1253 signatures¹

*p.a. Association du quartier des Mouilles
Square Clair-Matin 10*

Pour mixCité

Madame Isabelle Marchetti

1213 Petit-Lancy

¹ 550 signatures soutenant les 2 premières demandes et 703 signatures soutenant les 5 demandes.



association du quartier des Mouilles
square Clair-Matin 10 – 1213 Petit-Lancy

P 1774 : TCOB et circulation vers le square Clair-Matin : un peu de bon sens ! POUR des solutions négociées !

Résumé et propositions

Depuis novembre 2009, de nombreuses démarches ont été faites concernant les cinq points de la pétition (chronologie et courriers annexés).

Sont concernés par le nouveau plan d'accessibilité au square : 1200 habitants (dont des personnes handicapées), les pensionnaires et employés d'un EMS, les employés des entreprises situées dans le square Clair-Matin, les employés et clients d'un centre commercial, les utilisateurs d'un P + R, les riverains et les collégiens au collège De Saussure, utilisateurs des transports publics.

Nouvel arrêt "Les Esserts"

Le nouvel arrêt "Les Esserts" est dangereux et mal situé. Il complique l'accès des transports publics aux personnes âgées et handicapées, aux parents avec poussette et enfants. Il ne tient pas compte de l'axe piétonnier prioritaire du "pôle Lancy-Centre" (environ 3000 piétons par jour). Des passages pour piétons sont situés directement à l'entrée et à la sortie du giratoire, peu visibles pour les automobilistes et cyclistes. Il semblerait malheureusement que de nombreux accidents aient eu lieu depuis décembre 2010.

Accessibilité au square Clair-Matin

Les habitants et riverains du square Clair-Matin (y compris la clientèle du centre commercial) ne peuvent plus accéder en voiture directement au square mais doivent aller tourner sur route à la hauteur du chemin des Mouilles. Cela représente environ 150 kilomètres de plus par an, par véhicule et déplace le problème de la saturation du trafic automobile au niveau du chemin des Mouilles. Même avec des feux de signalisation étudiés et optimisés, la situation risque d'être chaotique. Ces mesures sont hâtives, polluantes, dangereuses, voire contreproductives.

Livraisons nocturnes

Les chambres à coucher de trois immeubles d'habitations sont situées juste au-dessus de l'aire de livraison du centre commercial "Lancy-Centre". Ont lieu des livraisons en surface (Denner, boulangerie) et l'accès à la rampe pour les livraisons en sous-sol. Les habitants étaient réveillés dès 3 heures 20 la nuit. Un enregistrement des nuisances nocturnes a été effectué et a conclu à des pics sonores durant la nuit dépassant les normes admises.

Des négociations avec les responsables du centre commercial ont eu lieu et ont abouti à l'élaboration d'une directive interne de la part de la direction de Lancy-centre interdisant les livraisons nocturnes de 22 heures à 6 heures.

Mais cette directive interne est partiellement respectée car des véhicules de livraisons (camions frigorifiques) s'engagent parfois dès 5h30 pour emprunter la voie souterraine.

Accès au parking du centre commercial

Il existe une seule entrée pour le parking du centre commercial "Lancy-Centre" (400 places), la même que celle empruntée par les habitants de quatre immeubles pour l'accès à leur parking privé. Lors de l'inauguration du "nouveau" centre commercial, les habitants ne pouvaient plus accéder, ni sortir de leur parking à cause du nombre trop important de véhicules se rendant au parking du centre commercial. Le chemin situé à l'intérieur du square et qui dessert trois parking (dont un P + R) ne peut pas absorber le trafic supplémentaire engendré par l'agrandissement du parking souterrain du centre commercial.

Un rapport d'enquête préliminaire, daté du 30 mars 1998, concluait que "des vérifications complémentaires devraient être effectuées pour vérifier certains points de détail dans quelques domaines particuliers. Il proposait que "le présent rapport d'enquête préliminaire de première phase soit converti en rapport d'impact de première phase, ... dont l'analyse serait dès lors effectuée dans la seconde phase d'étude, liée à la procédure d'autorisation de construire". Or, cette deuxième phase n'a pas été réalisée et l'autorisation d'agrandissement délivrée sans autre.

Propositions

Arrêt "Morgines" et accessibilité

Vous trouverez, en annexe, notre proposition d'arrêt "Morgines" qui permettrait d'améliorer la situation, notamment la sécurité des usagers des transports publics et des usagers des transports privés.

Il faudrait séparer les deux sens de l'arrêt "Morgines" : pour le tram qui vient d'Onex, l'arrêt devrait se situer avant le "tourner à gauche" (à l'endroit où l'arrêt "Morgines" était situé avant) et pour le tram qui vient du Petit-Lancy, l'arrêt se situerait également avant le "tourner à gauche" pour lui (dessin annexé).

Avec cette solution, les passagers des transports publics **en direction d'Onex** bénéficient d'un feu pour piétons bien balisé et bien visible du carrefour alors qu'actuellement, un passage pour piétons est situé juste à la sortie de ce carrefour et régulièrement, les automobilistes doivent "planter les freins" pour laisser passer les piétons.

D'autre part, les usagers des transports publics doivent faire un long parcours sur un trottoir sans barrière avec le tram d'un côté et les voitures de l'autre. Il y a des risques de chutes accidentelles sur la voie et sur la route. Ils peuvent être tentés de courir après le tram en traversant la chaussée en diagonale et là où il n'y a pas de passage piétons.

Pour les usagers **en provenance d'Onex**, notamment les collégiens du collège De Saussure, cette solution permettrait également d'éviter qu'ils traversent à travers les voitures et entravent la piste cyclable sur 50 mètres. Ils pourraient bénéficier à l'arrêt "Morgines" d'un passage pour piétons bien balisé et d'un temps de passage suffisamment long (feux).

Egalement, les habitants, les employés et usagers du square Clair-Matin pourraient à nouveau accéder plus facilement aux transports publics, avec une meilleure sécurité.

Enfin, cette proposition aurait également l'avantage de respecter un peu plus les lignes du plan directeur communal suivantes :

- "atténuer l'impact des déplacements individuels automobiles;
- développer les identités de quartier en favorisant une échelle de proximité;
- confirmer "Lancy-Centre" comme cœur du quartier et lieu de convergence;
- localiser les arrêts du TCOB à la hauteur de la passerelle enjambant la route de Chancy, au droit des axes piétonniers, du P+R et des accès aux centres commerciaux".

Livraisons nocturnes

Nous demandons que le département concerné décide de l'interdiction des livraisons en surface et en sous-sol de 22 heures à 6 heures à l'intérieur du square Clair-Matin (zone d'habitations et non industrielle) et pose ou demande de poser un panneau d'interdiction des livraisons pendant ces heures à l'entrée de l'aire de livraison. Ceci permettrait que l'information soit à tout moment visible de tous les chauffeurs pour le respect des heures de sommeil des habitants.

Accès au parking du centre commercial

Nous demandons qu'il soit envisagé une entrée supplémentaire au parking souterrain du centre commercial, par exemple depuis la route de Chancy afin d'éviter un engorgement à l'intérieur du square Clair-Matin.

Nous souhaitons qu'une étude d'aménagement et de faisabilité incluant nos propositions soit faite, en concertation avec tous les usagers de l'arrêt "Morgines" et de la route de desserte des garages, y compris les commerçants.

21 août 2011

Annexes :

- chronologie
- proposition arrêt "Morgines"

Direction de l'Énergie

Énergie
Innovation

Énergie
Innovation

Vers Onex

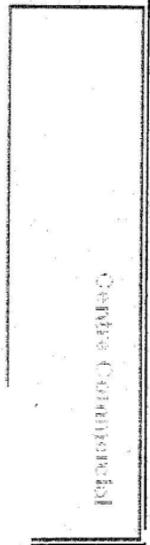
Arrêt TPG

Arrêt TPG

Vers Petit-Lancy

Centre Commercial

Centre Financier-Admix





association du quartier des Mouilles
square Clair-Matin 10 – 1213 Petit-Lancy

P 1774 : TCOB et circulation vers le square Clair-Matin : un peu de bon sens ! POUR des solutions négociées !

Petite chronologie

Circulation et accessibilité au square Clair-Matin

- 05.11.2009 Inauguration de "Lancy-Centre" agrandi
- 12.11.2009 Courrier à la DGM, au DCTI, à la Ville de Lancy, à la direction du centre commercial (Mibag + Property) sur les problèmes de circulation.
- 18.11.2009 Réponse de Mibag qui intervient à la DGM.
- 29.03.2010 Demande d'entrevue à Mibag
- 29.03.2010 Courrier au DIM reprenant les termes du courrier précédent.
- 05.05.2010 Dépôt d'une pétition au Conseil d'Etat sur
 - l'accès au parking du centre commercial
 - les problèmes de circulation
 - les livraisons nocturnes
- 25.05.2010 Réponse du DIM à notre courrier du 29 mars 2010
- 28.07.2010 Réponse du Conseil d'Etat à la pétition.
- 16.09.2010 DIM-DGM : proposition de présentation TCOB – accès au square Clair-Matin
- 14.10.2010 Présentation de M. Tettamanti de la DGM
- 16.11.2010 Assemblée générale de mixCité
- 21.11.2010 Lettre à la DGM : premières réactions à la présentation
- 21.12.2010 Modification du plan de circulation et d'accessibilité au square
- janvier 2011 Argumentaire contre le plan de circulation

- 17.01.2011 Lettre ouverte à la cheffe du DIM et aux conseillers administratifs de Lancy
- 19.01.2011 article dans GHI
- 21.01.2011 Lancement de la pétition TCOB et circulation vers le square Clair-Matin : un peu de bon sens ! POUR des solutions négociées.
- 24.01.2011 Article dans "20 Minutes"
- février 2011 Fiche info94 : modification du trafic dont mise en place d'un tourner sur route à la hauteur du chemin des Mouilles pour tous les usagers des parking à l'intérieur du square en provenance de la Ville.
- 02.02.2011 Courrier aux conseillers administratifs sur la prise en compte du plan directeur communal
- 04.02.2011 Lettre à la DGM
- 15.02.2011 Réponse du DIM
- 17.02.2011 Dépôt de la pétition au Grand-Conseil
1253 signatures demandent que toutes les mesures de circulation nouvelles soient suspendues jusqu'à étude globale des problèmes liés à l'agrandissement du centre commercial et à la mise en place du TCOB et que l'arrêt "Morgines" soit rétabli
- 703 signatures demandent en plus que les livraisons nocturnes soient interdites de 20 heures à 7 heures; que les camions n'entravent pas la circulation et que l'accès au parking du centre commercial ne soit pas à l'intérieur du square Clair-Matin.
- 22.02.2011 Réponse du DIM-DGM
- 28.02.2011 Action piétons
- 31.03.2011 Courrier du Grand-Conseil nous informant du renvoi de la pétition à la Commission des pétitions.
- 22.08.2011 Audition de mixCité par la commission des pétitions.

Livraisons nocturnes

- 10.02.2010 courrier au service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants
- 16.03.2010 Rencontre avec M. S. Ritter, inspecteur de l'environnement
- 29.03.2010 Lettre à Mibag
- 11.05.2010 Lettre à Mibag

- 27.05.2010 Mesurage de bruit jusqu'au 1^{er} juin 2010
- 02.11.2010
21.11.2010 Lettres au DSPE
- 02.12.2010 Réponse du DSPE
- 15.12.2010 Lettre au DSPE
- février 2011 Rencontre avec la direction du centre commercial, un représentant de Casino et le représentant des commerçants.
- 14.02.2011 Lettres au DSPE précisant que nous acceptons de ramener à 6 heures du matin l'interdiction des livraisons nocturnes.
- 16.02.2011 Courrier interne de Mibag aux commerçants qui a décidé "d'interdire l'accès à toutes livraisons sur le quai de 20 heures à 6 heures".
- 01.03.2011 Réponse du DSPE et rapport du DSPE-SPBR
- 29.03.2011 Lettre au DSPE demandant qu'une décision d'interdiction des livraisons nocturnes entre 22h et 6 heures soit rendue et qu'un panneau d'interdiction soit posé à l'entrée de l'aire de livraison.

Lancy, le 16 août 2011

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

Département du Territoire

Mise en œuvre du réseau de transports collectifs

EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAYS



TRANSPORTS COLLECTIFS 2010

Tramway section Cornavin-Onex-Bernex

Lot2a – Principe d'accessibilité au square Clair-Matin

| | |
|--|---------------------------|
| GRUPEMENT T-BLOC + CITEC – TRANSITEC – ITRA + G2M3 + ECOTEC – ECOSCAN | |
| RGR Ing. Conseils SA | 4. ch. de la Gravière |
| TRAFITEC Ing. Conseils SA | 2. rue des Grand'Portes |
| GRASSET Ing. Conseil en transports collectifs | 18. quai du Seujet |
| CITEC Ing. Conseils SA | 47. rte des Acacias |
| TRANSITEC Ing. Conseils SA | 17. av. des Boveresses |
| ITRA Ingénierie du trafic SA | 7. ch. du Pré-des-Cardons |
| Atelier d'architecture Brotbeck Roulet SA | 12. rue du Pont-Neuf |
| SD Ingénierie Genève SA | 75. rue de Lyon |
| SOLF-OR SA | 15. rte de Peney-Dessus |
| ECOTEC-Environnement SA | 3. rue François-Ruchon |
| ECOSCAN SA | 1. bvd de Grancy |
| | CH-1227 GENEVE |
| | CH-1213 ONEX |
| | CH-1201 GENEVE |
| | CH-1211 GENEVE 26 |
| | CH-1010 LAUSANNE |
| | CH-1253 VANDŒUVRES |
| | CH-1227 CAROUGE |
| | CH-1211 GENEVE 13 |
| | CH-1242 SATTIGNY |
| | CH-1203 GENEVE |
| | CH-1006 LAUSANNE |

INTRODUCTION

Contexte

L'ouverture du centre commercial Lancy-Centre a provoqué une génération de trafic supplémentaire aux abords du square Clair-Matin.

La fin du chantier du lot2a du TCOB arrive à terme à la fin de l'année 2010 et il réside toujours une incertitude concernant la construction de l'arrêt des Morgines situé entre la route du Pont-Butin et le square Clair-Matin.

1. Charges de trafic
2. Principe de schéma de circulation projeté
3. Alternative au concept projeté

T-BLOC

Charges de trafic

1. CHARGES DE TRAFIC

T-BLOC Préambule lié au centre commercial

Pour le PLQ du centre commercial de Lancy-Centre, la DGAT a fourni un rapport d'enquête préliminaire datant de 1998. **Il fait état d'une saturation du carrefour Clair-Matin à l'heure de pointe du soir dans une configuration de la route de Chancy à 2x2 voies...**

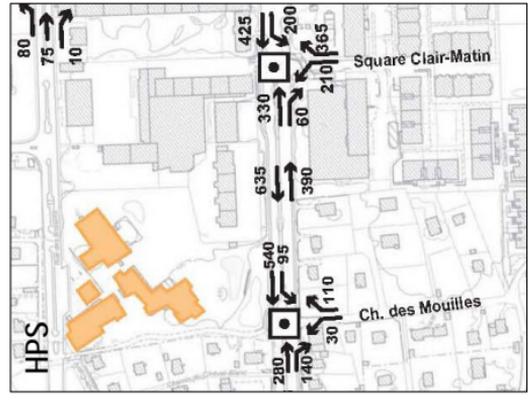
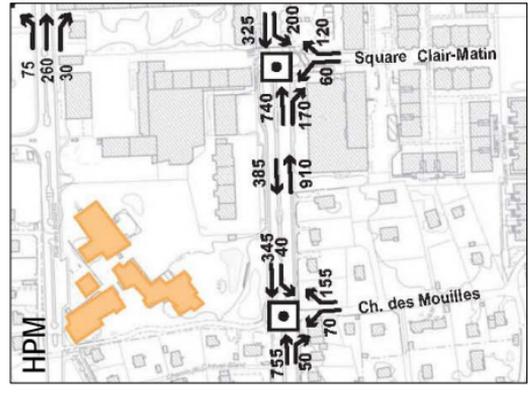
Le rapport indique : « A l'heure de pointe du soir en revanche, les sorties bureaux et centre commercial se cumuleront partiellement, ainsi que les entrées habitants et centre commercial. ... Le carrefour Clair-Matin aura atteint sa limite de capacité pour les mouvements sortants du quartier. Néanmoins, de telles augmentations pour le trafic de sortie ne sont pas de nature à mettre en péril le fonctionnement du carrefour, dans la mesure où **la rétention s'effectuera à l'intérieur d'une cellule fermée, ..., même si quelques incidences sur l'attractivité commerciale du centre d'achats ne sont pas à exclure, en raison des longues attentes à la sortie du parking.** »

Charges de trafic 2012 – Exécution 2010

T-BLOC

Charges de trafic

Charges établies sur la base des comptages chantier 2009, des PLQ, de l'aménagement de la route du Pt-Butin et du plan de circulation d'Onex-Cité.



370 véhicules attirés à l'heure de pointe du matin contre 260 à l'heure de pointe du soir

180 véhicules émis à l'heure de pointe du matin contre 570 à l'heure de pointe du soir

T-BLOC

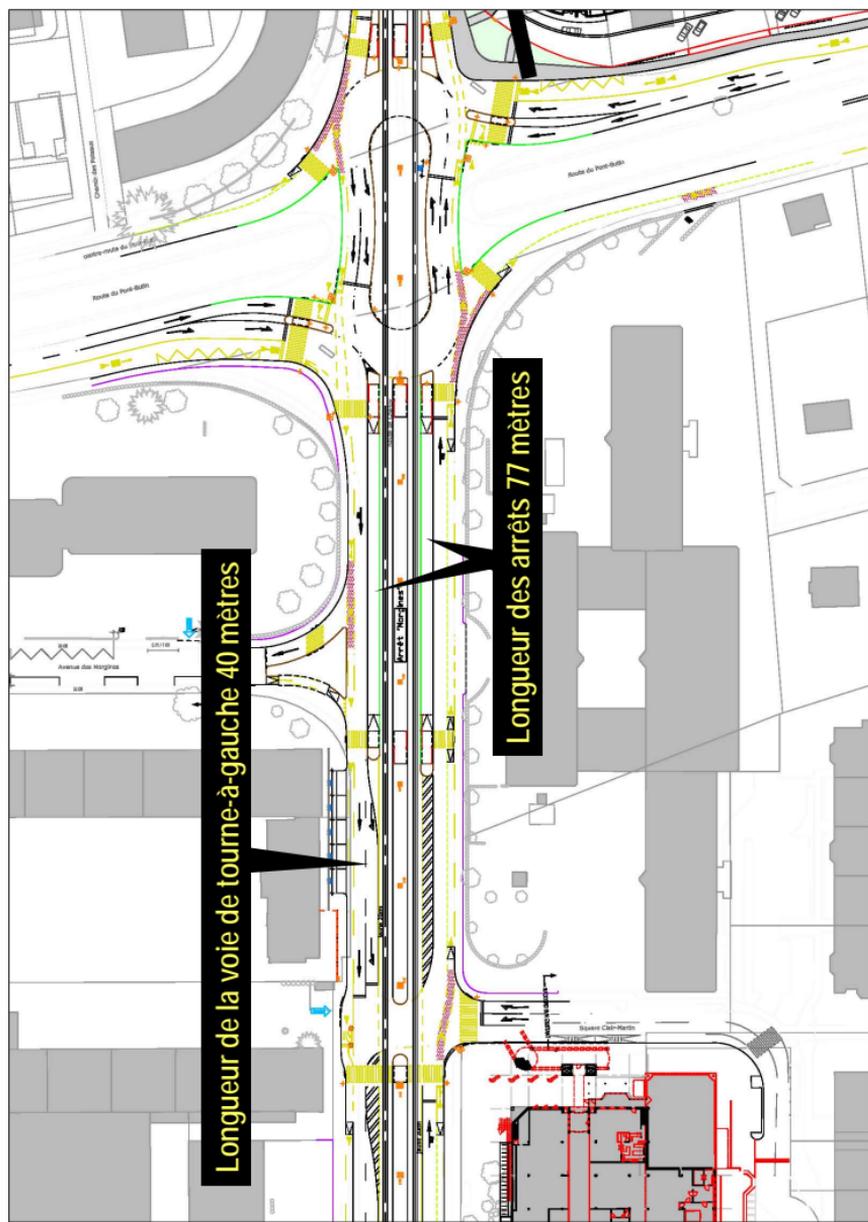
Principe de schéma de circulation projeté

2. PRINCIPE DE SCHEMA DE CIRCULATION PROJETE

V0 - Aménagement projeté de l'arrêt

T-BLOC

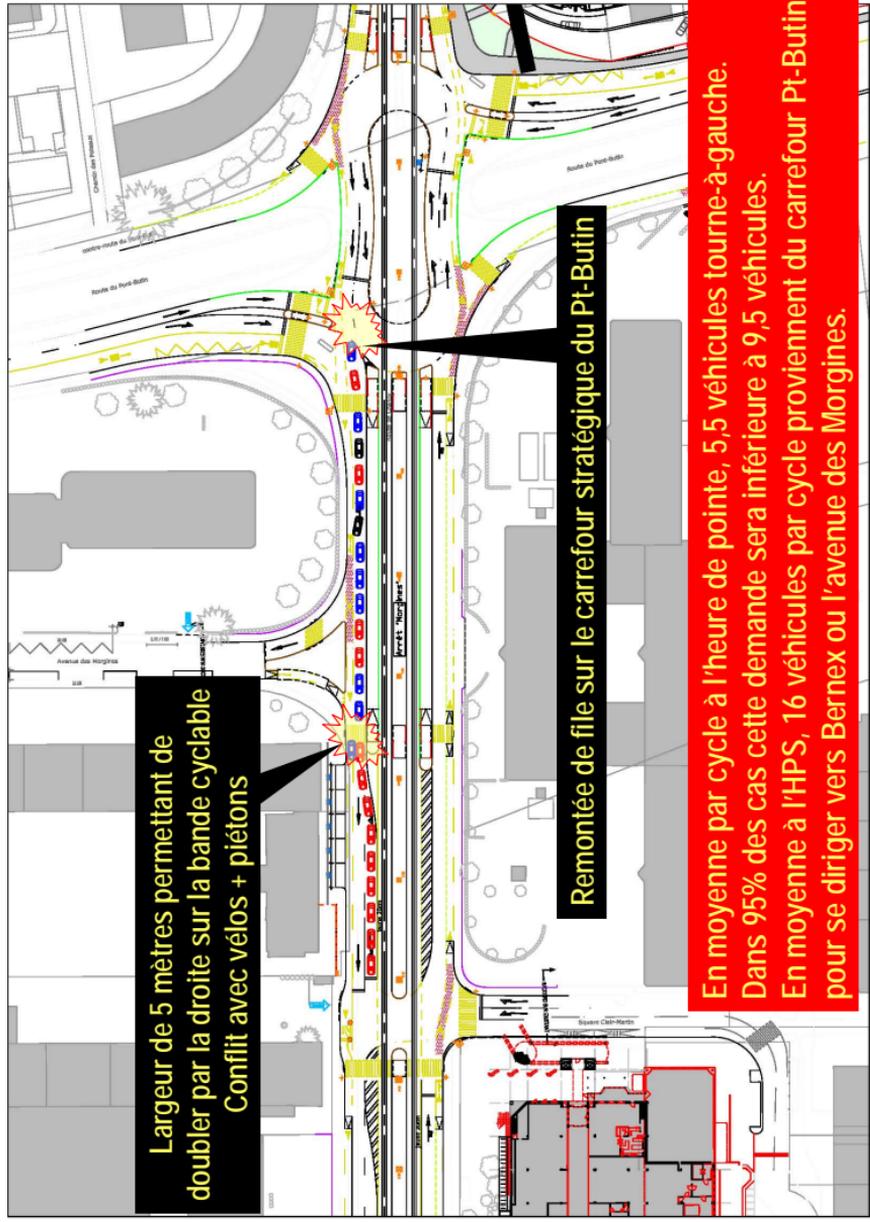
Principe de schéma de circulation projeté



T-BLOC

V0 - Risques avérés à l'heure de pointe du soir

Principe de schéma de circulation projeté



Largeur de 5 mètres permettant de doubler par la droite sur la bande cyclable
 Conflit avec vélos + piétons

Remontée de file sur le carrefour stratégique du Pt-Butin

En moyenne par cycle à l'heure de pointe, 5,5 véhicules tourne-à-gauche.
 Dans 95% des cas cette demande sera inférieure à 9,5 véhicules.
 En moyenne à l'HPS, 16 véhicules par cycle proviennent du carrefour Pt-Butin pour se diriger vers Bernex ou l'avenue des Morgines.

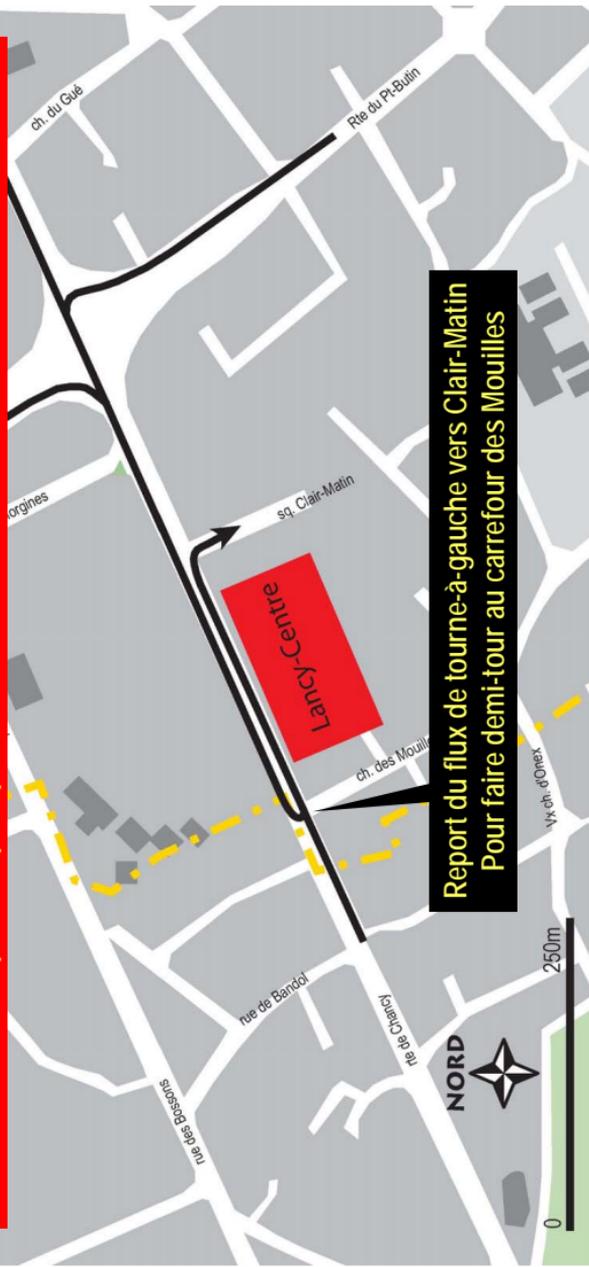
T-BLOC

Modification du plan de circulation

Alternative au concept projeté

Conséquences :

- modification du plan de circulation à justifier auprès des riverains et du centre commercial
- inversion du sens de circulation des camions de livraison du centre commercial
- recul des lignes de feux du chemin des Mouilles
- modifier si besoin la géométrie du carrefour des Mouilles
- pas d'impact pour les TPG

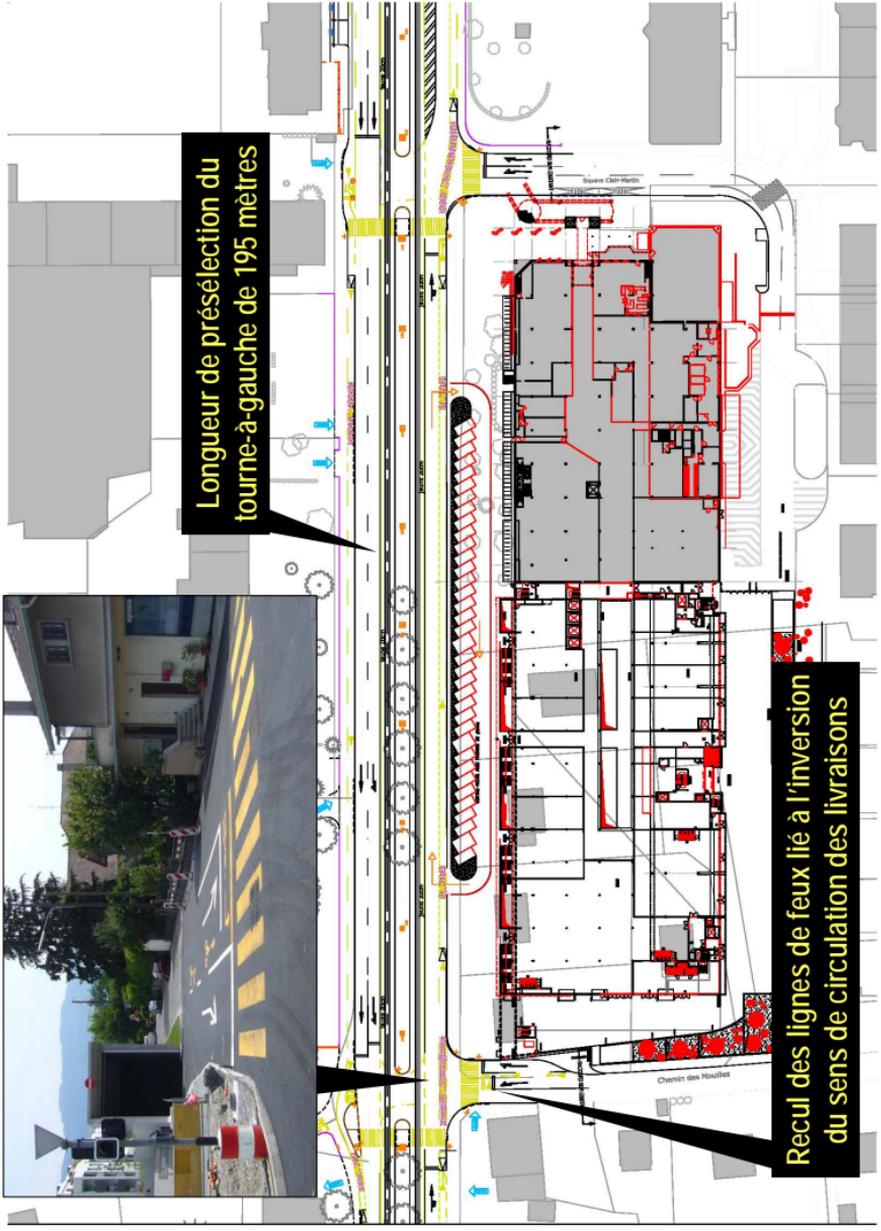


**Report du flux de tourne-à-gauche vers Clair-Matin
Pour faire demi-tour au carrefour des Mouilles**

T-BLOC

Modification du plan de circulation

Alternative au concept projeté



Longueur de présélection du tourne-à-gauche de 195 mètres

Recul des lignes de feu lié à l'inversion du sens de circulation des livraisons

Chemin des Neuchâtes

Stade Club-Martin