

Date de dépôt : 3 novembre 2017

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition contre le tram dans la rue de Savoie

Rapport de M. Pascal Spuhler

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la P 2005 lors de 6 séances, les 3 et 10 avril, 8, 15 et 29 mai, ainsi que le 12 juin 2017, sous la présidence de M. Stéphane Florey. La commission a été assistée dans ses travaux par MM. Lionel Rudaz, Secrétaire adjoint SGC, Nicolas Huber, Secrétaire scientifique SGC et M^{me} Tina Rodriguez, Secrétaire scientifique SGC.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier que nous remercions.

Présentation de la pétition

Lundi 3 avril 2017, audition de M^{me} Fabia Christen Koch et M. Stefan Spang, pétitionnaires de la P 2005 contre le tram dans la rue de Savoie.

M^{me} Christen Koch, nous déclare de prime abord que les pétitionnaires sont en faveur du CEVA et nous fait passer une photo de la rue de Savoie, en remarquant que les pétitionnaires sont automobilistes, cyclistes et piétons.

Elle décrit la rue de Savoie qui mesure 90 mètres de long pour une largeur de 11 mètres, et est bordée d'immeubles d'habitation de six étages. Elle indique que la situation actuelle est chaotique en raison des 8'100 véhicules quotidiens et des bus TPG qui entraînent des embouteillages et une claire atteinte à la santé publique ainsi que des problèmes de sécurité. Elle signale que les valeurs limites d'émission de bruit sont ainsi dépassées de jour comme de nuit et sont proches des valeurs d'alarme et observe à cet égard, que le

canton n'a pas rempli son devoir de protection de la santé des citoyens, ce qui a d'ailleurs été relevé par la Cour des comptes. Elle propose à la Commission de se rendre sur place.

Elle explique qu'il est prévu qu'un tram passe dans cette rue, alors que le PLQ n'a jamais fait mention d'une boucle passant par cette rue. Elle affirme que les TPG prétendent qu'il est question d'un simple déplacement de cette boucle dans cette rue, afin de créer une zone de rencontres sur la place de la gare des Eaux-Vives. Elle émet un doute quant à la qualité de cette zone de rencontres. Elle pense que le trafic existant actuellement demeurera malgré l'ajout du tram, avec en outre une ligne de bus bidirectionnelle, de plus le centre commercial et la Comédie provoqueront un trafic supplémentaire.

Cela étant, le canton a prévu un revêtement phonoabsorbant, mais pour elle, les émissions de bruit resteront les mêmes en plus des bruits solidiens du tram et pense par ailleurs que ce tram entraînera des risques supplémentaires pour les cyclistes.

Elle s'inquiète également pour le patrimoine architectural puisque ces immeubles sont inscrits à l'inventaire.

Elle déclare encore ne pas croire qu'il s'agisse d'une boucle de rebroussement utilisée uniquement occasionnellement car cette installation se monte à vingt millions, soit un montant exagéré par rapport au léger changement évoqué par les TPG.

Enfin, elle déclare alors que les pétitionnaires ne veulent pas de tram dans leur rue et proposent un terminus à baïonnette ou une boucle au barreau Frank-Thomas. Les pétitionnaires demandent en outre une diminution du trafic dans cette rue et que l'on fasse preuve de bon sens en évitant de placer un tram dans une rue extrêmement cloisonnée et étroite.

Une commissaire (S) relève que le PLQ n'évoque pas d'installation de tram dans cette rue. Elle demande si les pétitionnaires ont eu des contacts avec le DETA et avec les TPG.

M^{me} Christen Koch confirme que les pétitionnaires ont eu des contacts avec ces derniers, ce qui a entraîné une opposition. Elle trouve regrettable que les habitants n'aient pas été approchés pour ce projet. Elle indique que l'opposition a été envoyée à l'Office fédéral des transports, opposition à laquelle ont répondu les TPG en cassant chaque argument des pétitionnaires. Elle ajoute que les pétitionnaires se sont ensuite intéressés à approcher le Tribunal fédéral administratif, mais elle mentionne que compte tenu des coûts de la démarche, les habitants ont préféré déposer une pétition.

Un commissaire (UDC) se demande si un tram n'aura pas un effet dissuasif sur le trafic, et remplacera en outre le bus.

M^{me} Christen Koch rétorque que le bus restera dans cette rue et dans les deux sens, de plus les voitures n'ont pas d'autres solutions que passer par cette rue pour se rendre à Champel et elle ne croit pas que le tram diminue le trafic. De plus, un tram mesure 53 mètres et elle ne pense pas que cet aspect ait été pris en compte puisque cette longueur entraînera des blocages incroyables.

M^{me} Christen Koch répond ensuite à un commissaire (PLR) sur l'ampleur du projet, que celui-ci est un tel monument, avec les CFF, les CFF immobilier, le canton, la Ville de Genève et les TPG que personne ne sait de quoi il retourne. Elle ajoute que les décisions sont peut-être prises à Zurich, mais elle remarque que les problèmes sont nombreux avec en plus des questions de courbe et de pente à régler, sans parler du parking qui est une autre problématique.

M^{me} Christen Koch confirme à une commissaire (S) que le projet est autorisé, mais elle remarque qu'un groupe de propriétaires s'est adressé au Tribunal fédéral administratif et elle imagine que cette procédure bloque le projet. M. Spang ajoute que l'ancienne boucle a été détruite.

M^{me} Christen Koch déclare ensuite que l'une de ses voisines a reçu un mail, qu'elle nous transmet, de M. le Conseiller d'État Barthassat, qui déclare que les futures constructions se trouveraient sur les rails du tram, ce qu'elle ne comprend guère.

Un commissaire (MCG) demande s'il y a eu une mise à l'enquête de ce projet de rebroussement et dans quel cadre l'opposition a été déposée.

M^{me} Christen Koch répond par la négative en indiquant qu'il y a eu simplement une annonce dans la FAO et l'opposition a été envoyée à l'Office fédéral des transports qui statue sur la possibilité des projets. Or, elle remarque que les TPG ont indiqué qu'il était question d'une modification d'un aménagement existant, et non d'une création, un argument en l'occurrence spécieux. Elle répète qu'il n'y a pas eu de mise à l'enquête.

Puis M^{me} Christen Koch répond encore à un commissaire (PLR) que suite au projet de parking, le nombre de places sera réduit de 70 à 11.

Travaux et discussions

Un commissaire (PLR) propose l'audition des TPG, du DETA, ainsi que de la Ville de Genève. De plus, il pense que l'audition de la CITRAP pourrait ne pas être inutile mais il remarque pouvoir remplacer, à titre personnel, cette audition.

Le commissaire précise au Président qu'effectivement, on peut entendre la DGT au sein du DETA. Il mentionne alors que les TPG avaient étudié des

variantes qui ont été rejetées par les urbanistes et la DGT. Il ajoute que les TPG sont donc en train de soutenir un projet qui leur est défavorable, ce qui a déjà été le cas par le passé.

Le Président observe que les commissaires sont d'accord d'auditionner les TPG, la DGT, la Ville de Genève et la CITRAP.

Sur interrogation du Président et de certains commissaires, le commissaire (PLR) donne quelques indications sur le projet.

Il explique que les TPG ont des besoins qu'ils défendent très mal face aux urbanistes. Il mentionne que la boucle qui a été détruite l'a été pour permettre à l'angle qu'un futur immeuble soit construit. Il signale que les pétitionnaires ont évoqués des arguments justes et d'autres qui le sont un peu moins. Il mentionne ensuite que le Conseil municipal s'est prononcé il y a plusieurs années en demandant que la boucle soit prolongée jusqu'à Frank-Thomas, voire jusqu'à la Gradelle, dont un périmètre a été déclassé pour être urbanisé, et pour assurer une desserte, conformément à la loi. Il rappelle ensuite que les trams arrivent déjà de la douane bondés et que ces trams ne pourront pas emmener les passagers du CEVA descendant à la gare des Eaux-Vives, faute de place. Et il mentionne qu'il est nécessaire de trouver une solution à ce problème. De plus, il remarque qu'il est nécessaire de modifier le profil de la route de Chêne afin d'éviter que les trams dérapent. Il précise que le projet est tellement faible que l'OFT a exigé que les trams qui tournent dans cette boucle soient sans passagers. Il déclare alors que ce projet d'aménagement est très médiocre. Il évoque encore les aménagements de tram à Rive dont certains espaces vont disparaître. Il observe en outre que créer un immense centre commercial et un théâtre à la gare des Eaux-Vives ne va pas diminuer le trafic, bien au contraire. Et il pense que tout va être reporté sur la rue de Savoie qui n'est absolument pas dimensionnée pour ce genre de trafic. Il déclare encore qu'il y a un réel mépris pour les habitants autant que pour les TPG.

Lundi 10 avril 2017, audition de M. Emmanuel Fankhauser, responsable développement du réseau des TPG, accompagné de MM. Ganty et Zurbrugg

M. Ganty déclare que l'infrastructure de rebroussement prévue à la gare des Eaux-Vives est indispensable pour l'exploitation du réseau. Lorsqu'il a été envisagé de supprimer cette infrastructure, les TPG n'ont pu entrer en matière qu'à la condition d'une alternative acceptable.

M. Zurbrugg déclare, à son tour, que les aménagements extérieurs de toutes les gares du CEVA ont fait l'objet de concours et d'autorisations de construire. Il ajoute que c'est a posteriori que la suppression de l'infrastructure de

rebroussement a été évoquée et plusieurs variantes ont dès lors été étudiées, notamment sur la route de Chêne ou à Godefroy. Mais, les dimensions et les pentes n'étaient techniquement pas envisageables pour ces options et c'est celle de la rue de Savoie qui a finalement été retenue. La procédure a été déterminée au travers de choix provisoires, afin de pouvoir reprendre les infrastructures sur la route de Chêne et améliorer les échanges pour les utilisateurs du tram et du train. Ensuite, la procédure a été validée par l'Office fédéral des transports en décembre dernier. Cette procédure implique un listing de contraintes, notamment en termes environnementaux, contraintes qui sont soumises à des préavis cantonaux. Pour lui, supprimer la boucle n'est pas possible pour l'exploitation du réseau. Il répète que les normes environnementales sont respectées, raison pour laquelle l'office fédéral a donné son accord.

M. Ganty ajoute que les évaluations techniques en matière de bruits aériens et solidiens ont démontré que les valeurs limites n'étaient pas dépassées et qu'il aurait été possible de s'abstenir de prévoir des mesures antivibratoires dans la rue de Savoie. Il rappelle alors que les gens perçoivent le bruit et les vibrations de manières très différentes.

Une commissaire (S) remarque que lors des concours d'aménagement, la boucle de rebroussement était toujours là et elle demande qui a demandé sa suppression.

M. Zurbrugg répond que c'est le service de l'urbanisme cantonal qui a fait cette demande, c'est la cellule interface qui travaillait sur les gares CEVA qui a préconisé cette suppression.

Un commissaire (PLR) remarque que cette alternative est en fin de compte la seule solution qui a été laissée aux TPG. Pourtant, il aurait été possible de tourner vers Frank-Thomas. Il évoque ensuite la problématique de la charge de la ligne 12 et remarque que celle-ci va être encore plus utilisée et il se demande comment les TPG feront face aux arrivées massives des passagers sortant de la gare. Il ajoute qu'il serait également possible d'imaginer une nouvelle ligne Bernex-Gare des Eaux-Vives, et il rappelle qu'il avait été souhaité de prolonger la ligne 12 en direction de la Gradelle. Il remarque que la ligne de bus sera évidemment détournée mais il pense que cette option aurait été intéressante. Il pense ainsi que la boucle dans la rue de Savoie empêche tout prolongement.

Il demande ensuite si le profil de la route de Chêne devra bien être modifié. Il remarque qu'il est également question du problème de cisaillement, et il demande s'il est vrai que le transport de passagers sera interdit dans cette boucle. Il se demande en outre ce qu'il en sera du stockage de véhicules s'il

n'y a pas de double voie au niveau de la gare. Il termine en se demandant si les associations des usagers des transports publics ont été consultées par le CEVA et s'il s'agissait de la meilleure solution pour les TPG.

M. Ganty répond qu'il y a en effet d'autres alternatives pour cette boucle, mais une pesée d'intérêts a été réalisée et a mené à l'option retenue. La première solution convenait très bien aux TPG. Il ajoute que la géométrie de la voie sera limitée en termes de cumulation et il déclare que ce sera donc une boucle de service. Il est par ailleurs question de la problématique de l'insertion de cette boucle dans le carrefour. Quant à l'arrêt de la gare des Eaux-Vives, il nécessitera que le tram coupe deux fois le flux de circulation, mais il mentionne qu'il est convenu que la vitesse commerciale n'en soit pas péjorée.

Les TPG devront être attentifs à ce que la DGT déploie les mesures qui ont été promises. Par ailleurs, les TPG sont consultés à titre d'expert dans les comités techniques, mais n'ont pas accès au COPIL politique. Il ajoute que ce dernier est au courant des prises de position des TPG qui n'ont pas de voie décisionnelle.

M. Zurbrugg déclare que les véhicules avariés bloqueraient la boucle mais il mentionne qu'une voie de temporisation est prévue au niveau de la gare.

M. Fankhauser remarque que les différents éléments futurs sont identifiés et traités. Et il mentionne qu'il est évident que la ligne amènera des voyageurs supplémentaires, cependant une offre supplémentaire pour desservir Annemasse viendra compléter le système. Et il précise qu'il n'est plus question de prolongement en direction des communaux d'Ambilly.

M. Zurbrugg rappelle que la gare des Eaux-Vives aura trois émergences, l'une vers la route de Chêne, celle du centre qui a deux niveaux et qui donne accès sur la boucle qui est contestée, et une troisième dans l'alignement de la coulée verte en direction de Frank-Thomas. Il ajoute que la connexion du tram avec les bus est certes moins performante qu'avec le train.

Le même commissaire rappelle qu'il était question de rabattre des lignes de campagne sur la gare et constate donc qu'il n'y aura pas de terminus de ces lignes à cet endroit. M. Zurbrugg confirme qu'en effet, elles seront rabattues sur Frank-Thomas.

Le commissaire constate qu'il y aura donc un problème de place pour les TPG à Rive. M. Ganty rétorque qu'il y a un beau projet d'aménagement urbain pour Rive.

Un autre commissaire (PLR) demande à quoi sert cette boucle de rebroussement et pour quelle raison il n'est pas possible de s'en passer.

M. Zurbrugg répond qu'il y a potentiellement des accidents sur la ligne, l'idée est de maintenir la ligne et le service pour les clients. Il ajoute que le plateau de Chêne est un lieu à risque et il explique que cette boucle permet d'assurer le maintien de la ligne et de la desserte de la gare.

M. Ganty ajoute que la ligne 12 sera jusqu'en 2030 la seule ligne dotée de matériel roulant monodirectionnel et remarque qu'une boucle est donc nécessaire. Il rappelle ensuite qu'une étude a été menée et a démontré que cette boucle de rebroussement était indispensable.

M. Ganty précise au commissaire, qu'il y a une boucle à Rive et un tiroir de rebroussement à Chêne-Bougeries et rappelle qu'il y a d'autres boucles sur l'ensemble du réseau. Il signale en outre qu'une boucle est plus performante qu'un tiroir de rebroussement, avec une différence allant d'une à trois minutes.

M. Zurbrugg signale encore qu'une boucle de rebroussement est utilisée en moyenne deux fois par semaine. Les TPG ont cherché à optimiser ce projet de boucle mais cela n'a pas été possible.

Un commissaire (MCG) comprend que cette boucle sera donc utilisée par un tram, en moyenne deux fois par semaine. Il aimerait savoir si le tram pourra déplacer des passagers dans cette boucle.

M. Ganty répond que cette boucle sert à réguler le réseau et il mentionne que tout dépend de l'accident sur la ligne. Il ajoute qu'il n'y a pas de trafic régulier prévu sur cette boucle. Quant aux passagers, il n'y a pas de restriction spécifique mais normalement il n'y aura pas d'utilité à faire voyager des personnes dans cette boucle.

Ensuite M. Ganty explique à un commissaire (UDC) que le choix du matériel monodirectionnel pour cette ligne, date de 1984. A l'époque les TPG ont renouvelé le matériel roulant et ont acheté du matériel devant circuler jusqu'en 2030. Il ajoute que les TPG doivent donc utiliser leur parc de véhicule jusqu'à cette date et précise qu'il n'est plus question à présent d'acheter du matériel monodirectionnel.

Un commissaire (PLR) rappelle l'ordonnance du Conseil d'État à cet égard.

M. Ganty acquiesce mais il remarque qu'il était également convenu de maintenir le plus longtemps possible les boucles existantes et de construire des boucles là où c'est possible. Cela étant, les TPG sont favorables à des boucles mais il rappelle que ces projets d'aménagement sont un consensus entre différents intervenants.

Un commissaire (PLR) remarque que les TPG passent donc en dernier et le Président ajoute que c'est en fin de compte la DGT qui prend la décision finale.

M. Ganty répond qu'il y a également les intervenants qui s'occupent de l'aménagement urbain, comme le service d'aménagement de la Ville de Genève, mais, remarque qu'il ne peut pas contredire les constatations du commissaire (PLR).

Le Président demande si le bus 21 passera dans les deux sens dans la rue de Savoie. M. Ganty acquiesce.

M. Zurbrugg explique qu'il est possible de plaquer le terminus du bus 21 au niveau de la gare et de lui faire faire un demi-tour en reprenant la rue de Savoie.

Le Président demande quel est le coût de cette boucle.

M. Ganty répond que les infrastructures sont prises en charge par l'État de Genève. Il rappelle que les TPG sont concessionnaires et exploitants mais pas propriétaires.

Lundi 8 mai 2017, audition de M. David Favre, directeur général des transports publics du DETA accompagné de M. Gérard Widmer

Avec un PowerPoint, M. Widmer présente le plan de l'interface de la gare des Eaux-Vives et explique que les projets de développement urbain se sont faits sur le positionnement de la boucle actuelle. Il ajoute que l'Office fédéral des transports a exigé de compenser la suppression de cette boucle et remarque que la seule solution envisageable était d'utiliser la rue de Savoie. Il mentionne que les gabarits sont serrés mais déclare qu'ils sont aux normes de la législation fédérale. Il ajoute que le schéma de circulation reste le même et observe que cette boucle sera utilisée lorsque le réseau est dégradé, soit moins d'une fois par jour. Il remarque que cette boucle ne prévoit pas d'arrêt commercial et ne modifie pas le schéma de circulation. Il précise que l'arrêt « Roche » serait décalé au droit de la gare des Eaux-Vives. Il indique que l'arrêt « Amandolier » sera déplacé, quant à lui, 150 mètres plus haut. Il remarque encore que l'accès au parking de la gare se fera dans l'axe de la rue Godefroy, avec 217 places pour les habitants dont 42 pour les nouvelles constructions intégrées dans le PLQ. Il ajoute que 156 places sont prévues pour les clients des commerces, ainsi que 50 places P+rail et 52 places pour les artisans. Il rappelle ensuite qu'un parking nord de 230 places doit encore être développé lorsque le centre sportif sera construit, avec un accès sur la route de Frontenex.

M. Favre répète que la boucle actuelle devait impérativement être remplacée et que la rue de Savoie était la seule solution. Il précise qu'il s'agit d'une boucle qui servira de manière exceptionnelle, lorsque le réseau est dégradé.

Une commissaire (S) évoque le PDQ et déclare que la boucle apparaissait comme conservée, ce qui donnait une fausse image du projet. Elle demande ce qui a imposé ce changement dans l'intervalle. Elle ajoute que les TPG estiment, quant à eux, que la boucle actuelle convenait parfaitement, alors quelle est la pertinence de ces travaux dont le montant des travaux est par ailleurs lié au pourcentage de la pente. Elle voudrait savoir également comment circuleront les bus dans la rue de Savoie ainsi que les cyclistes.

M. Widmer répond que ce sont des considérations architecturales et urbanistiques qui ont prévalu et ont donné lieu à ce choix. Cette décision a été discutée au sein du COPIL et cet aspect est intervenu après l'établissement du PDQ. Il mentionne ensuite que le site est complexe, ce qui explique le montant des coûts. Il précise qu'il sera possible de transmettre un argumentaire sur le coût de cette boucle. Il montre ensuite les tracés des différentes lignes de bus en remarquant qu'une seule ligne passe par la rue de Savoie. Il rappelle ensuite que la Voie verte va arriver dans ce périmètre, et que des aménagements cyclables seront prévus dans le périmètre, mais pas dans la rue de Savoie.

Une autre commissaire (S) toujours en évoquant le PDQ, demande comment la Ville de Genève a été sollicitée ainsi que l'office de l'urbanisme. Il se demande ce qu'il en serait, si ce dernier devait ne pas être d'accord avec cette modification.

M. Widmer répond que le service des interfaces gère un certain nombre de gares, mais remarque que les espaces publics de la gare des Eaux-Vives ont été discutés au sein du COPIL qui est composé de la Ville de Genève – qui pilote le projet – les CFF et l'office de l'urbanisme. Il ajoute que les pétitionnaires se sont par ailleurs manifestés dans le cadre du PLQ, ce qui a entraîné une négociation avec M. Pagani et M^{me} Künzler. Il déclare que cette décision a donc été prise en complète coordination. Il ajoute que les négociations ont été faites avec les juristes de l'Office de l'urbanisme.

Un commissaire (MCG) demande pourquoi ne pas équiper la ligne 12 avec les mêmes rames bidirectionnelles que sur la ligne 18, cela permettrait de gaspiller moins de terrain.

M. Favre répond qu'une analyse a été faite et mentionne que le coût d'investissement pour l'achat de rames bidirectionnelles serait supérieur à la création de cette boucle. Il précise que les rames actuelles doivent fonctionner jusqu'en 2033.

Le commissaire demande si la rue de Savoie sera encore utilisable par les voitures, si le trafic ne sera pas trop dense dans cette rue.

M. Widmer acquiesce et M. Favre répond que le tram va passer de manière exceptionnelle et il n'y a qu'une seule ligne de bus dans cette rue.

M. Widmer ajoute que la rue peut être utilisée dans les deux sens. Il remarque que les feux seront inactifs tant que les trams ne passeront pas dans cette rue. Et il observe que ces feux seront coordonnés avec le carrefour voisin. Il confirme également que les voitures n'auront pas accès depuis la gare sur la route de Chêne, mais, il sera possible de continuer sur l'avenue de la gare des Eaux-Vives ou dans la rue de Savoie.

Une commissaire (S) se demande s'il n'aurait pas été possible de prévoir cette rue uniquement pour la mobilité douce et s'il ne serait pas possible de supprimer le sens descendant.

M. Widmer répond que la moyenne ceinture routière passe sur l'Amandolier et déclare qu'il est important de pouvoir passer dans la rue de Savoie. Il ajoute que de nombreuses places habitants se trouveront dans le parking nord et déclare qu'il est nécessaire de conserver cette rue pour leur permettre de ne pas faire de détour trop important.

La commissaire évoque ensuite les trémies d'accès à ces parkings souterrains et remarque que le trafic va être important. Elle pense que les habitants vont donc « déguster », car les trafics évoqués dans ces rues sont de 24'000 véhicules ou 18'000 selon les rues alors que les pétitions concernant le trafic dans les villages évoquent des chiffres de 8'000 véhicules.

M. Widmer déclare que ce sont 7'000 véhicules qui entrent dans la rue de Savoie. Il ajoute que le trafic devrait diminuer dans ce secteur. Il précise aussi à la commissaire, que les lignes de campagne passeront par la rue d'Italie et la place des Eaux-Vives, ce n'est donc pas le même périmètre.

Un commissaire (PLR) demande si l'arrivée du CEVA ne va pas diminuer la nécessité de cette boucle.

M. Favre répond par la négative en remarquant que le CEVA ne va pas impliquer moins de trams. Il rappelle que la gare des Eaux-Vives n'est pas dans l'hyper-centre et qu'il y aura six trains par heure dans cette gare des Eaux-Vives pour lesquels il sera nécessaire d'assurer un transbordement des voyageurs.

Un commissaire (PLR) déclare qu'il n'y a donc pas de scénario qui permette de diminuer l'emprise de ce genre d'installation en ville de Genève.

M. Favre ajoute qu'il est possible de faire des rebroussements par tiroirs. Il précise que des emprises sont nécessaires. Il rappelle qu'une boucle est prévue dans le cadre du projet des Clés-de-Rive. Il indique que l'on ne peut pas faire de tiroir dans la rue de Savoie en raison du matériel qui n'est pas bidirectionnel.

Un commissaire (MCG) relève que les trams font beaucoup de bruit pour les habitants et il se demande ce qu'il en sera dans une rue aussi étroite. Il se demande si les précautions qui seront prises seront suffisantes.

M. Widmer répond que le bruit est traité dans les études d'impact et mentionne que le projet respecte les normes usuelles.

Le commissaire remarque qu'il y a toutefois une marge avec les normes.

M. Favre indique que cette boucle sera utilisée une à deux fois par jour uniquement.

Le commissaire demande si toutes les précautions ont été prises pour que le bruit soit au plus bas de la norme et se demande ensuite si ce tram peut tourner avec des passagers à une vitesse standard.

M. Favre répond que cette boucle pourra être utilisée en tout temps.

M. Widmer évoque la boucle des Augustins et déclare que la configuration est similaire. Il ajoute que le conducteur pourra faire débarquer les passagers en cas d'utilisation de cette boucle. Il précise que si un passager reste dans le tram, il n'y aura pas de problème.

M. Favre déclare qu'il amènera des précisions à l'égard des normes la nuit.

M. Widmer répond au Président qu'il confirmera si une dalle flottante est bien prévue, puis il répond à une commissaire (Ve) qu'il y a 500 perturbations sur une année nécessitant le recours à une boucle, sur l'ensemble du réseau cantonal. Il ajoute que ce sont des événements imprévisibles et que le recours à cette boucle sera aléatoire.

Lundi 15 mai 2017, Audition de M. Michel Ducret, Président de la CITraP-Genève et de M. Pierre Hofmann, vice-président de la CITraP-Genève

M. Ducret prend la parole et mentionne que les remarques sont multiples.

La CITraP s'est battue pour conserver la boucle existante à la gare des Eaux-Vives dans l'idée qu'il était inutile de faire d'autres dépenses et qu'il suffisait de connecter cette boucle au réseau de la route de Chêne, une option qui aurait été bien moins chère que la solution retenue. Il ajoute que la CITraP se bat, depuis longtemps, dans l'idée que cette voie pouvait être prolongée ultérieurement dans la direction du chemin Frank-Thomas, puis de la zone sud de la Gradelle. Il rappelle que cette proposition avait été appuyée par le Conseil municipal de la Ville de Genève, il y a une trentaine d'années. Il précise que cela aurait permis d'avoir une ligne supplémentaire dans les Rues Basses et de desservir un secteur devant être urbanisé ces prochaines années. Mais il remarque aussi que depuis lors les réflexions ont évolué, diminuant l'intérêt de cette option tout en relevant qu'une connexion au nord de la gare avec la future ligne devant desservir les Communaux d'Ambilly qui reste souhaitable.

Il explique ensuite que le plan qui avait été retenu a été modifié depuis l'adoption du PLQ en faisant disparaître cette boucle. Il est à présent question de la remplacer par un projet délicat à mettre en œuvre dans la rue de Savoie. Il signale que des oppositions ont été formulées de la part des riverains, mais il mentionne que la CITraP n'a jamais pu faire opposition puisque la procédure fédérale ne prévoyait pas cette boucle dans cette rue. Il déclare, cela étant, qu'il est évident que la CITraP soutiendra le maintien d'une boucle, quelle qu'elle soit, et il rappelle que la boucle de la gare a été détruite il y a maintenant un mois. Il pense toutefois qu'une autre option serait préférable que celle retenue, permettant de mieux répartir les passagers arrivant en même temps. Il rappelle que la capacité d'emport d'un tram est de 300 personnes s'il est vide et il remarque qu'il faut donc deux trams pour écouler le contenu d'un train. Or, il observe qu'aux heures de pointe, les trams venant d'Annemasse et Moillesulaz sont déjà pleins et la clientèle venant avec le « Léman Express » arrivera de plus loin qu'Annemasse. Il pense qu'il faut donc s'attendre à la Gare des Eaux-Vives à un fort report de passagers sur les TPG aux heures de pointe, lesquels seront incapables de servir correctement ce flux. La soi-disant utilisation occasionnelle de cette boucle est donc mensongère puisqu'il sera nécessaire d'ajouter des trams vers le Centre-ville, impliquant un usage courant de cette infrastructure. Il signale encore que des réflexions existent faisant de la gare des Eaux-Vives un terminus pour une ou des lignes supplémentaires.

Il remarque en outre que cette boucle devrait être doublée (voie de dépassement) pour permettre de stocker des véhicules, comme à la Place des Nations.

Par ailleurs les TPG ont décidé de prolonger la vie des trams monodirectionnels qui sont les seuls à pouvoir desservir correctement la ligne 12 au vu de leur capacité. Il est donc indispensable de pouvoir retourner ces trams. Il précise également que la CITraP a toujours demandé que tout le réseau se fasse avec des boucles aux terminus et des quais à droite du sens de marche de manière à pouvoir faire circuler des véhicules monodirectionnels, position appuyée par le Conseil d'État mais non respectée depuis lors. Le même Conseil d'État avait décidé de n'acheter que des véhicules bidirectionnels, notamment pour le temps des travaux afin d'exploiter le réseau au fur et à mesure de sa croissance. Il souligne que tous les réseaux suisses utilisent des trams monodirectionnels au vu de leur capacité d'emport de 30% plus élevée (en places assises) que les véhicules bidirectionnels, ce qui est important du fait que les usagers ont de plus en plus besoin de s'asseoir au vu du vieillissement de la population et de l'augmentation de la longueur des trajets, pouvant aller jusqu'à 45 minutes. De plus, il remarque que les coûts d'achat d'un véhicule bidirectionnel sont plus élevés que pour un tram

monodirectionnel en raison de la double cabine de conduite qui est un élément onéreux et des portes qui sont également multipliées. Il déclare que le coût de l'entretien de ces véhicules est plus élevé. Depuis les années 1930, Zurich n'a eu de cesse de transformer son réseau en mettant 30 ans pour pouvoir faire rouler uniquement du matériel monodirectionnel.

Il mentionne encore que le coût d'implantation d'une boucle est moins cher. Il observe à cet égard que les appareils de voie - comme les aiguillages - sont très coûteux à l'achat, sans compter les travaux, et en l'occurrence un « tiroir » de terminus nécessite quatre aiguilles et un croisement, alors qu'une boucle avec une voie de dépassement ne demande que deux aiguillages. En outre le dispositif « en tiroir » fait perdre du temps à la ligne : le seul fait de changer de poste dans un véhicule bidirectionnel coûte 3 minutes au minimum. L'espace à acquérir pour implanter une boucle est une dépense unique et il est donc faux de dire qu'une boucle est plus coûteuse qu'un « tiroir », non seulement en termes d'implantation mais aussi d'exploitation.

M. Ducret rappelle ensuite que le transport collectif est une chaîne devant être la plus efficace possible. Il ajoute que chaque rupture de charge (changement de véhicule) représente une perte d'attractivité et il mentionne qu'il faut impérativement rendre ces changements les plus efficaces possibles. Il remarque que les solutions choisies à la gare des Eaux-Vives ne sont guère plaisantes, notamment en raison des deux cisaillements du trafic par les trams. Il pense à cet égard que la situation sera ainsi difficile notamment le matin aux heures de pointe. Il observe que la CITraP avait également formulé des observations lors de la consultation fédérale, en préconisant un accès direct et sous la chaussée depuis la mezzanine de la gare jusqu'aux îlots des arrêts TPG sur la route de Chêne, solution finalement rendue possible par l'abandon du projet d'une gare à quatre voies à quai. En outre, les cisaillements du trafic, comme Genève les prévoit, sont une absurdité totale engendrant des blocages sur des axes de circulation majeurs.

Il mentionne enfin que les possibilités d'échanges entre le train et les bus ont été éparpillées dans tous les coins de la gare. Il constate également que les arrêts de bus présentés à la Commission lors de la dernière séance sont sur le chemin Frank-Thomas, ce qui suppose que les passagers devront là aussi traverser des chaussées, alors qu'il aurait été aisé de placer ces arrêts au bout des quais de la gare. Il rappelle également qu'il avait été dit que des lignes seraient reportées à Rive, mais il mentionne qu'il avait été expliqué, pour le projet de Rive, que des lignes seraient reportées à la gare des Eaux-Vives ! Il pense qu'il n'y a donc actuellement pas de réponse satisfaisante.

La CITraP note d'ailleurs qu'à Genève, l'espace urbain nécessaire à l'exploitation des TPG disparaît sans cesse au profit d'aménagements certes

attractifs, mais qui inversent les priorités de ce qui est essentiel en urbanisme. M. Ducret ajoute que le canton impose aux TPG de se débrouiller avec ce qu'il leur reste, engendrant ainsi ralentissements et difficultés d'exploitation qu'on leur reproche après ! Il rappelle aussi que les TPG font rouler des bus pour remplacer les trams en cas de problème, nécessitant des voies de tram plus larges que la norme nécessaire. Toutes ces décisions impactent les collectivités publiques et il observe que cette manière de faire n'est pratiquée qu'à Genève alors que dans d'autres villes, les infrastructures sont autrement plus efficaces, notamment avec des boucles de retournement à intervalle régulier.

M. Hofmann mentionne qu'un projet prévoyait la création d'une boucle sur le parvis de la gare des Eaux-Vives, mais il ajoute que le site retenu se trouvait devant l'entrée de la gare et il remarque qu'un arbitrage a été fait en faveur de la mobilité douce. Il déclare qu'exclure l'usage courant de la boucle prévue dans la rue de Savoie exclurait donc tous les services annexes.

Une commissaire (S) se demande comment expliquer que de pareilles décisions aient été prises. Elle dit être sidérée par le constat qui est fait.

M. Ducret déclare également être sidéré par la manière dont on fait de l'urbanisme à Genève depuis des décennies. Il remarque que la Ville de Genève semble se moquer des transports collectifs, malgré des discours contraires. Il ne pense pas qu'il soit possible de faire de l'urbanisme sans mettre en avant prioritairement les voies de circulation, et surtout celles des transports collectifs, les trams en premier, ne serait-ce qu'en rapport avec l'énorme coût d'investissement que cela représente. Il faut donner les moyens, notamment financiers, aux transports collectifs pour se développer, mais les moyens spatiaux sont évidemment indispensables. À Genève, les priorités ne sont pas dans le bon ordre. Il répète que l'espace dévolu aux transports collectifs disparaît au profit d'un éparpillement des services et il pense que cela revient à se moquer des intérêts des usagers. Il rappelle qu'il y avait jadis tout le temps des véhicules de réserve à Rive alors qu'il n'y en n'a plus à présent. Les TPG sont obligés maintenant de faire venir des véhicules de remplacement depuis le Bachet ou depuis Meyrin. Il mentionne encore que les TPG ont de la peine à s'imposer, parfois faute de personnes compétentes et engagées ou en raison de l'importance de la subvention qu'ils reçoivent.

Il indique que la seule interface CEVA correctement conçue pour les usagers, qui ne sont jamais consultés à ce propos, est celle du Bachet-de-Pesay.

La commissaire, remarque que le PDQ ne comportait pas ce projet qui est apparu à l'échelle des PLQ. Elle mentionne qu'il aurait été possible d'imaginer que le DETA soit le garant de ce projet, mais elle se demande comment expliquer cet ajout. Elle se demande en fin de compte qui contrôle le processus.

M. Ducret l'ignore. Il ajoute que les TPG ne parviennent pas à défendre correctement leur activité, et doivent couvrir les frais d'exploitation supplémentaires, ce qui alourdit leur budget. Il pense que déplacer de quelques mètres le projet d'immeubles à construire est moins coûteux que de prolonger des frais d'exploitation sur 30 ans.

Un commissaire (MCG) rappelle que la crainte principale des pétitionnaires relevait du bruit. Il ajoute que cette boucle implique que les passagers devront descendre et il mentionne avoir de la peine à comprendre cette logique.

M. Ducret répond que les passagers devront descendre à la gare et trouver un bus de remplacement en cas de problème. Mais, l'espace manque également pour garer ces éventuels bus de remplacement. Cela étant, il répète que la CITraP estime que cette boucle ne fonctionnera pas que ponctuellement puisque les TPG devront forcément ajouter des trams, impliquant l'utilisation régulière de cette boucle. Il signale en outre qu'une interruption de réseau dans la direction de Moillesulaz verrait tous les trams arrivant utiliser cette boucle le temps de la résolution du problème. Il précise également au commissaire, qu'il y a une réelle économie dans le système monodirectionnel.

Le même commissaire demande si les TPG n'ont pas tendance à renouveler trop souvent le matériel.

M. Ducret répond par la négative. Il signale ensuite qu'en Suisse le coût de réparation d'un véhicule ancien monte tellement rapidement qu'il est parfois préférable de le remplacer. Il ajoute que l'amortissement d'un tram est de 30 ans, et de 10 ans pour un bus. Il précise qu'en raison du coût de la main d'œuvre il est plus intéressant d'entretenir un bus ancien à Bucarest qu'à Genève.

Lundi 15 mai 2017, audition de M. Rémy Pagani, Conseiller administratif de la Ville de Genève

M. Pagani prend la parole et déclare que ce dossier est une saga. Il explique que la gare des Eaux-Vives ne verra pas un entassement de différents éléments comme c'est le cas à Cornavin. Il ajoute que la boucle a été supprimée il y a quelques semaines, après des efforts considérables, et avec l'accord de tous les intervenants. Il rappelle ensuite que le réseau est interrompu régulièrement, impliquant la nécessité d'une boucle du côté de la future gare des Eaux-Vives. Il mentionne que cette boucle ne sera utile que pour faire rebrousser les trams en direction des rues Basses. Il signale que les TPG veulent à présent créer une voie de garage en baïonnette, ce à quoi il s'oppose puisque cela reviendrait à recréer une boucle devant la gare des Eaux-Vives. Il mentionne que cette baïonnette servirait, selon les TPG, à intégrer un tram supplémentaire afin de

répondre à la demande. Il mentionne qu'il faudrait enfin décider, et ce de manière définitive, de la création d'une boucle unique au Rond-point de Rive. Il remarque que l'OFT doit encore rendre sa décision.

Le Président observe que la Ville de Genève s'est donc opposée à la boucle dans la rue de Savoie.

M. Pagani répond par la négative en mentionnant qu'elle sera utile, ce d'autant plus qu'elle permet de dégager l'esplanade de la gare des Eaux-Vives.

Un commissaire (MCG) remarque que la Ville souhaiterait donc dans l'idéal une autre solution. Comment envisage-t-elle le déplacement des voyageurs arrivant aux Eaux-Vives ?

M. Pagani répond avoir vu différentes simulations. Mais il pense qu'il faut en premier lieu inaugurer le CEVA car il mentionne que s'il y a un fort engouement pour ce dernier, et les trams seront ainsi déchargés. Il déclare qu'il est par contre évident que dans vingt ans, la gare des Eaux-Vives sera très largement utilisée. Et il ajoute que l'esplanade doit être moins encombrée que ne l'est la place Cornavin. Il mentionne qu'il n'y a donc pas d'autre solution que la rue de Savoie.

Le Président précise que l'OFT a validé le tracé de cette boucle.

Un commissaire (PLR) remarque que M. Pagani pronostique clairement un échec de la politique du report modal. Il rappelle que le prolongement sur Annemasse a été fait pour rééquilibrer les flux, avec un accroissement de passagers dans les transports collectifs. Il constate donc que la Ville n'est pas en faveur des transports collectifs.

M. Pagani répond ne pas avoir dit cela. Il ajoute que le CEVA, avec une cadence de 15 minutes, fera concurrence au tram. Il répète avoir vu de nombreuses analyses et de nombreux calculs sans forcément systématiquement constater des effets concrets.

Le commissaire remarque qu'il s'oppose à la baïonnette proposée par les TPG, il s'oppose donc à l'offre des TPG.

M. Pagani répond qu'il s'opposera au conflit des usages sur l'esplanade de la gare des Eaux-Vives.

Une commissaire (S) observe que l'une des raisons de la suppression de la boucle de rebroussement relevait de la volonté de la Ville qui ne souhaitait pas perdre de surface à bâtir.

M. Pagani répond par la négative. Il déclare que la Ville a suivi des habitants qui remettaient en question les espacements entre les bâtiments. Il ajoute que la Ville a donc été très généreuse avec l'espace public.

La commissaire évoque ensuite la qualité de l'espace public et elle remarque qu'il y aura des sorties de parking avec de nombreuses voitures puisque des commerces se trouveront dans la gare. Elle signale que les trams utiliseront visiblement relativement souvent la boucle de la rue de Savoie, en plus d'une ligne de bus.

M. Pagani répond que la sortie des parkings est disposée le plus loin possible. Il ajoute que ce seront principalement les habitants qui utiliseront ce parking qui sera par ailleurs utilisé par les clients des commerces. Il mentionne s'être battu pour que la sortie de la gare soit libre.

Une autre commissaire (S) demande qui a autorité pour modifier le projet puisque le PDQ ne prévoit pas cette boucle de rebroussement dans la rue de Savoie. Elle rappelle qu'un PDQ engage normalement les autorités entre elles.

M. Pagani répond que lors de l'adoption de ce PDQ, il y a cinq ans, cette boucle n'était pas à l'ordre du jour. Il ajoute qu'avec l'avancée des études, les ingénieurs des TPG ont fait valoir cette option. Et il déclare que la Ville de Genève a toujours été très sceptique par rapport à cette solution. Il indique encore que ce n'est pas lui qui est à la manœuvre dans ce projet qui voit de nombreux intervenants.

Une commissaire (Ve) remarque que le CEVA est une interface de transports publics, et elle se demande quels sont les usagers privilégiés.

M. Pagani répond que la Ville a demandé de placer l'arrêt de tram à la sortie de la gare plutôt qu'au milieu de l'esplanade.

La commissaire remarque que les passagers sortant de la gare se retrouveront sur la piste cyclable.

M. Pagani répond que les usagers se trouveront sur une esplanade qui sera libre.

Le Président précise à la commissaire qu'il n'y aura pas de voiture sur cette place.

M. Pagani ajoute que ce sera un espace piéton. Il précise que les bus s'arrêteront à Frank-Thomas.

Un commissaire (PLR) s'étonne de l'émergence principale sur l'esplanade puisque les gens sortiront par les deux autres accès pour prendre le tram ou un bus.

M. Pagani répond que les gens pourront sortir de la gare et se rendre à la Nouvelle Comédie ou fréquenter les commerces se trouvant dans la gare. Il observe que les CFF estiment que le public doit se sentir dans une gare comme à la maison. Il mentionne que ce n'est plus un lieu de passage comme jadis, mais un lieu de vie.

Le commissaire rétorque que c'est le raisonnement de tous les réalisateurs de centres commerciaux.

M. Pagani acquiesce et mentionne se réjouir de pouvoir faire entrer de l'argent que le canton a retranché à la Ville.

Le commissaire pense qu'il ne sera guère aisé pour l'utilisateur de passer du train au tram. Il ajoute que cette gare sera surtout confortable pour les clients des commerces.

Une commissaire (Ve) remarque que les taxis seront sur cette esplanade et que cet espace ne sera donc pas piéton.

M. Pagani acquiesce en mentionnant que l'espace est suffisant pour disposer une ligne de taxis, comme à Lyon, puis il répond à un commissaire (PLR) qui s'interroge à propos de l'étage intermédiaire, que ce sera le centre commercial. Il ajoute qu'un espace reste vide puisque le canton a refusé de faire le parking-relais qui était envisagé.

Le commissaire demande ce qui y prendra place. M. Pagani répond que rien ne s'y fera, faute d'argent.

Le Président rappelle qu'un député (PLR) avait déposé une motion demandant 800 places de parc.

M. Pagani répond qu'un parking mutualisé sera créé, mais pas dans cet espace intermédiaire. Il rappelle, cela étant, que le PDQ a été avalisé il y a sept ans. Il ajoute que l'OFT a autorisé cette boucle et il ne pense pas qu'il soit possible de faire quelque chose contre l'aménagement de cette dernière.

Le commissaire répond que l'association CITraP-Genève se serait opposée à ce projet s'il avait été présenté tel qu'il est à présent.

M. Pagani répond que ce n'est pas lui qui a pris cette décision.

Le même commissaire observe qu'il est tout de même partie prenante.

M. Pagani conclut son audition et répond que le PDQ et le PLQ ne font pas état de cette boucle et il mentionne que c'est l'évolution de la situation qui a entraîné cet ajout.

Lundi 29 mai 2017 Visite à de la rue de Savoie

La Commission se retrouve à la rue de Savoie dans le cadre de la pétition 2005 contre le tram dans la rue de Savoie.

Lors de cette visite, le Président explique que la boucle de rebroussement permettra au tram remontant la route de Chêne de tourner dans la rue de Savoie pour ne pas bloquer le trafic sur cette pénétrante. La boucle semble cependant difficilement réalisable, le virage étant très serré.

La question du report du trafic en cas d'incident se pose sachant que passent actuellement dans la rue de Savoie des vélos, des bus, des camions, des voitures et des piétons et qu'en cas d'incident, le tram bloquera ladite rue.

Les députés remarquent que la circulation dans cette zone est dense et que la rue est particulièrement étroite. Le Président précise qu'il a vu un camion monter sur le trottoir pour croiser le bus dans la rue de Savoie.

Les commissaires se rendent ensuite près de la future gare des Eaux-Vives pour visualiser l'ancienne boucle de rebroussement ainsi que le futur arrêt TPG de la gare.

Le Président explique la marche à suivre par le conducteur de tram en cas d'incident technique et de nécessité d'utiliser « l'aiguille » ou boucle de rebroussement. Il ajoute que les incidents sont fréquents sur la route de Chêne et que, par conséquent, la boucle sera vraisemblablement utilisée environ une fois par semaine. Il indique que les trams peuvent être bloqués de 15 à plus de 30 minutes lorsqu'il y a un incident. Cela peut toucher simultanément 5 ou 6 trams.

Un commissaire (PLR) rappelle que le projet prévoit une esplanade piétonne devant la gare et signale que c'est finalement plutôt la rue de Savoie qui devrait être rendue piétonne, vu sa configuration. Il suggère de pousser la double voie de tram sur le chemin Frank-Thomas.

Le 12 juin 2017, travaux et discussion

Un commissaire (MCG) prend la parole et déclare que le déplacement de la Commission sur place n'était pas inutile. Il ajoute que la Commission a effectivement pu se demander comment il serait possible de faire passer le tram, le bus, les voitures et les vélos dans cette rue. Il ajoute que rien n'est très clair dans ce dossier et pense que même une simple boucle utilisée occasionnellement entraînera un certain désordre. Il ajoute ne pas être certain que cette boucle ne puisse pas constituer à l'avenir un élément d'un nouveau tronçon et il mentionne que son groupe renverra cette pétition au Conseil d'État pour avoir des éclaircissements.

Une commissaire (Ve) déclare qu'elle voulait de prime abord déposer cette pétition mais elle mentionne, après avoir entendu les différentes auditions, que c'est l'ensemble de l'aménagement envisagé qui est médiocre. Elle ajoute ne pas avoir compris non plus la fréquence d'utilisation de cette boucle. Elle déclare qu'elle votera donc le renvoi de cette pétition au Conseil d'État afin d'avoir des éclaircissements. Elle précise que sa volonté n'est pas de nuire aux TPG mais d'améliorer les transports publics.

Une commissaire déclare pour les Socialistes, que son groupe est en faveur du renvoi de cette pétition au Conseil d'État. Elle rappelle que cette boucle a été proposée en fin de projet et mentionne qu'aucune personne travaillant en aménagement ne devrait découvrir que son plan a été modifié pour les transports publics. Elle ajoute qu'il sera nécessaire d'introduire très rapidement des mesures de réparation sur l'espace public avant même que le projet ne soit réalisé. Elle pense qu'il est nécessaire d'encourager la collaboration entre le canton et la Ville de Genève avant qu'un nouveau concours ne soit lancé pour pallier aux problèmes.

Un commissaire (PLR) déclare que son groupe souhaite mettre en avant le bien des habitants et comprend parfaitement l'agacement de ces derniers dans le cas d'espèce. Il se demande si d'autres solutions ne sont pas envisageables afin de satisfaire tout le monde. Il ajoute que son groupe votera donc le renvoi de cette pétition au Conseil d'État.

Un commissaire (PDC) déclare partager les opinions du groupe des Verts. Il ajoute avoir été gêné par les explications et pense qu'un examen plus approfondi est nécessaire.

Un commissaire (UDC) déclare avoir été convaincu par les explications des TPG et des services de l'État. Il ajoute qu'habiter en ville implique évidemment des inconvénients. Cette boucle sera utilisée occasionnellement. Il pense en outre qu'il est préférable d'avoir des trams que des bouchons de voitures. Il déclare que c'est pour ces raisons qu'il votera le dépôt de cette pétition.

Le Président passe au vote du renvoi de la P 2005 au Conseil d'État :

En faveur : 11 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 3 MCG)

Non : 2 (2 UDC)

Abstention : 1 (1 PLR)

Le renvoi est accepté.

Mesdames et Messieurs les députés, la majorité de la commission vous recommande de suivre la décision de la commission et de renvoyer la pétition 2005 au Conseil d'Etat.

Pétition (2005-A)

contre le tram dans la rue de Savoie

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les soussignés, habitants et usagers de la rue de Savoie et du quartier environnant, demandent instamment au Grand Conseil de la République et canton de Genève de s'opposer à la création d'une voie de tram dans la rue de Savoie. Choqués par le projet aberrant de remplacer la boucle de rebroussement actuelle du tram à l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives par la construction d'une voie de tram dans la rue de Savoie, les pétitionnaires sollicitent le Grand Conseil de prendre une décision politique et de faire entendre la voie du bon sens aux TPG, à la Ville de Genève et à la Direction générale des transports du canton de Genève.

Alors même que les habitants et usagers d'un quartier sont, à l'évidence, les meilleurs connaisseurs de celui-ci et les premiers concernés par l'aménagement urbain, on a vraiment l'impression que leur avis n'est pas écouté et que la planification des futurs aménagements est étudiée sans tenir compte de leurs soucis légitimes. Ensuite, les arguments des habitants et usagers sont balayés par des arguties juridiques et techniques justifiant les projets des administrations.

Les soussignés conviennent que l'infrastructure de la ligne 12 du tram soit réaménagée sur la route de Chêne afin de créer un nouvel arrêt à proximité de la future gare des Eaux-Vives du CEVA. En revanche, ils contestent absolument qu'il faille remplacer la boucle de rebroussement actuelle (sur l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives) par une nouvelle voie de tram sur la rue de Savoie pour relier la route de Chêne à l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives. Les TPG prétendent que cette modification substantielle de la ligne de tram serait un simple « *déplacement de la boucle de rebroussement* », comme si la boucle était juste déplacée sur cette avenue. De surcroît, ce réaménagement entraînerait un plan de circulation déséquilibré pour le quartier et dangereux pour ses usagers.

Il faut en effet souligner que la rue de Savoie est l'une des plus étroites (12 mètres de largeur) de la République. Il est absurde d'y vouloir faire passer le tram, tant pour des raisons de santé publique que de sécurité du trafic. En effet, d'une part, la protection de la santé des habitants et des usagers du quartier aurait dû faire renoncer à un tel projet, dès lors qu'il induit des

vibrations et des nuisances sonores considérables dans une rue dont la configuration les amplifie encore.

D'autre part, si l'on ajoute le tram aux piétons, cyclistes, voitures, camions et bus qui encombrent déjà la rue de Savoie, la circulation deviendra un véritable chaos. Ce d'autant plus qu'il est prévu de construire à l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives, en face du débouché de la rue de Savoie, un garage souterrain pour les usagers des commerces de la gare CEVA.

Le projet prévoit que la voie de tram de la rue de Savoie constituerait une nouvelle boucle de rebroussement dont l'utilisation resterait exceptionnelle (incident d'exploitation ou remise à l'heure). Il paraît cependant hautement vraisemblable que les TPG voudront utiliser cette voie de tram de façon régulière. Si tel n'était pas le cas, il faudrait alors souligner que le prix de cette nouvelle installation est totalement disproportionné pour une utilisation exceptionnelle.

Les soussignés demandent que la Commission des pétitions procède à un transport sur place, rue de Savoie et avenue de la Gare-des-Eaux-Vives, pour appréhender la réalité de façon concrète et objective plutôt que simplement sur plans, puis à l'angle des rues de la Corraterie et de la Confédération pour entendre les nuisances sonores occasionnées par un tram quand il tourne (la Corraterie étant cependant bien moins étroite que la rue de Savoie).

N.B. 198 signatures

p.a. M^{me} Fabia Christen Koch
12, avenue de la Gare-des-Eaux-Vives
1207 Genève

p.a. D^r Amalia-Elena Pasteur-Rémery
FMH médecine interne
13, rue de Savoie
1207 Genève

M. Barthassat à Mme Pévè

De : Jean-Philippe & Fabia <fabpil@bluewin.ch>
Objet :
Date : 29 mars 2017 19:51:45 HAEC

Madame,

Faisant suite à votre courriel du 24 mars dernier, j'ai le plaisir de vous transmettre les éléments suivants.

La problématique du stationnement pour les riverains dans le cadre du chantier de la gare des Eaux-Vives est une préoccupation, à laquelle j'apporte une grande attention.

Avec le début du chantier des bâtiments piloté par CFF immobilier, les emprises de chantier ont dû s'étendre avec une suppression d'une partie du stationnement sur l'avenue de la Gare des Eaux-Vives. En effet, les futurs bâtiments se trouveront sur l'emplacement actuel des rails de tram. Cette nouvelle emprise nécessite la mise à double sens de la partie de l'avenue la plus proche des bâtiments.

Mes services ont validé la modification des places horodateurs restantes de l'avenue de la Gare des Eaux-Vives en places bleues, ainsi que la transformation des places blanches de l'avenue Godefroy afin de pouvoir offrir une solution de remplacement aux riverains.

Par ailleurs, la Direction Générale des Transports travaille avec CFF immobilier et la Ville de Genève, pour déterminer si d'autres opportunités de création temporaire de places de stationnement seraient envisageables. Comme vous le savez, la densité extrêmement forte de votre quartier et de ses alentours nous amène aussi à examiner des solutions dans les quartiers voisins.

Enfin, j'ai sollicité la Fondation des parkings pour réexaminer les modalités de contrôle dans ce secteur eu égard au chantier.

En vous remerciant pour l'intérêt que vous portez à la mobilité dans notre canton, veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Luc Barthassat
Conseiller d'Etat



Google Earth

pieds
mètres

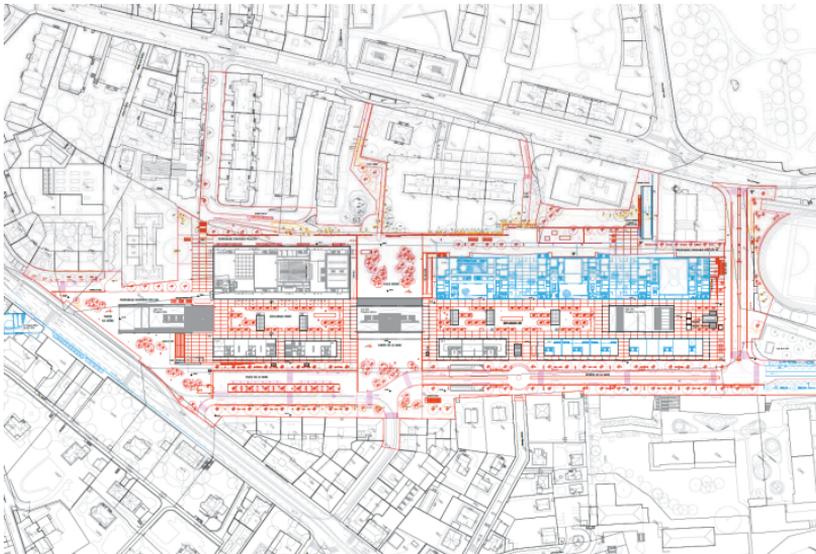


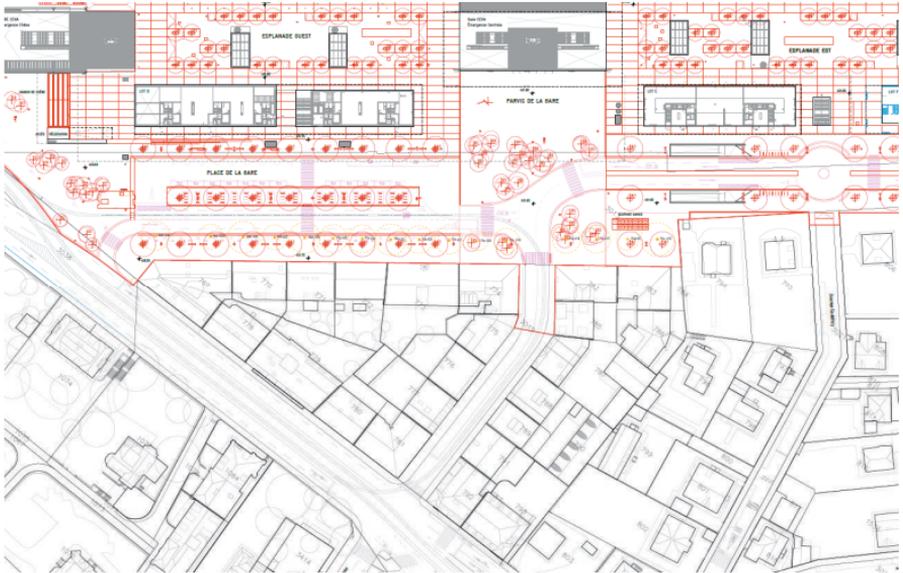
P 2005 BOUCLE TRAM SAVOIE



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

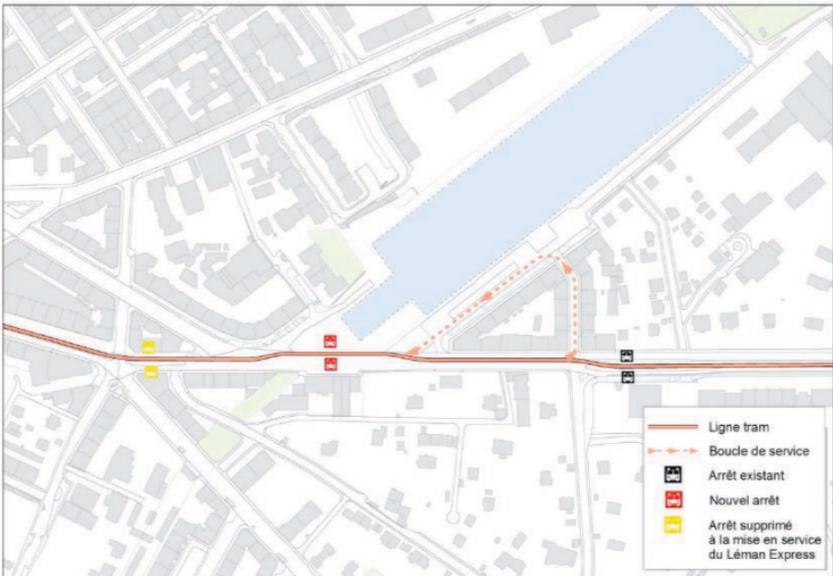
09.05.2017





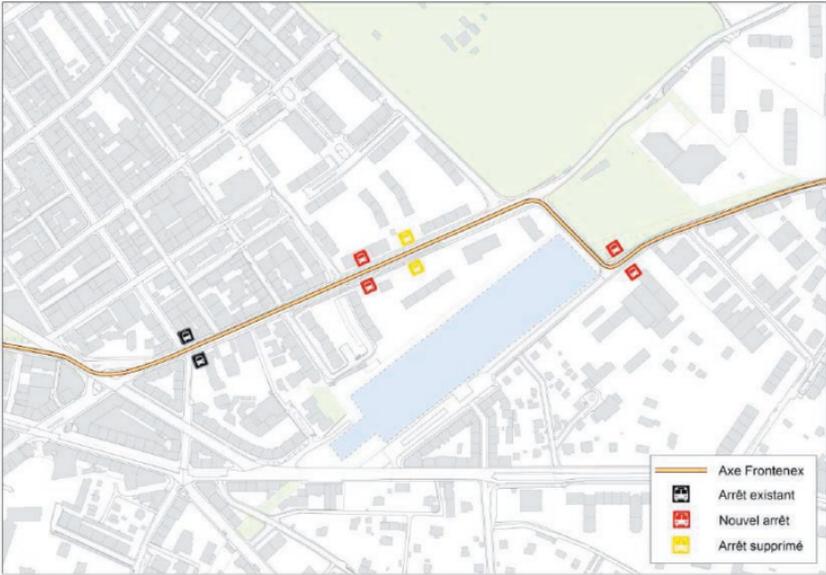
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

09.05.2017 Page 3

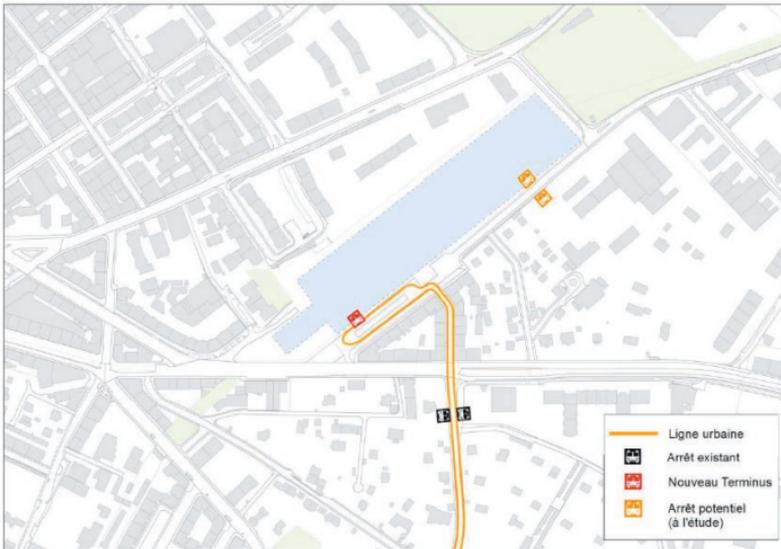


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

09.05.2017 Page 4



Carte 16: Ligne urbaine



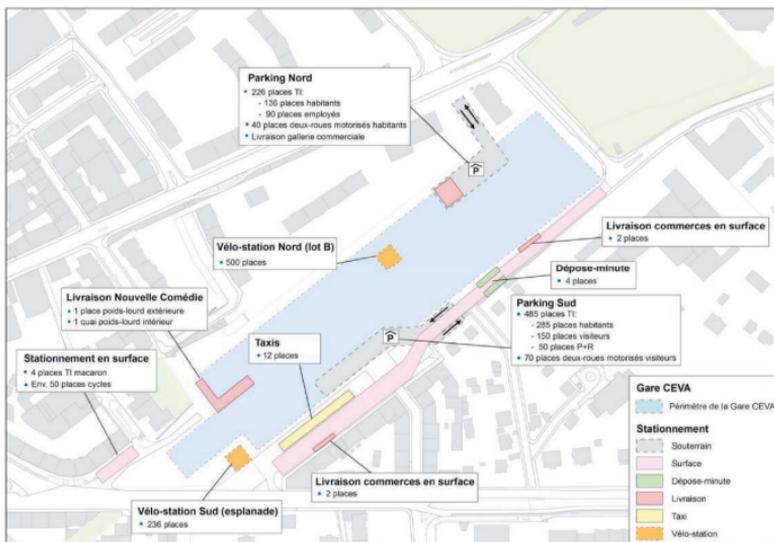
Carte 17: Lignes LIHSA



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

09.05.2017 Page 7

Carte 19: Synthèse du stationnement

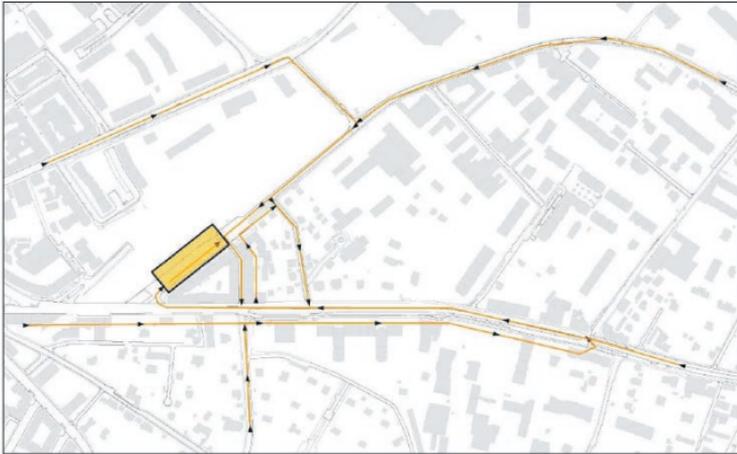


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

09.05.2017 Page 8

Carte 6: Positionnement des trémies et accessibilité

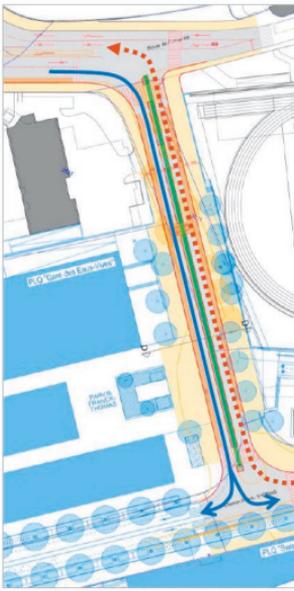




REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

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

09.05.2017 Page 11



Voie Mixte T1/TC
et bande cyclable

1 Voie TC et
bande cyclable

Berme centrale

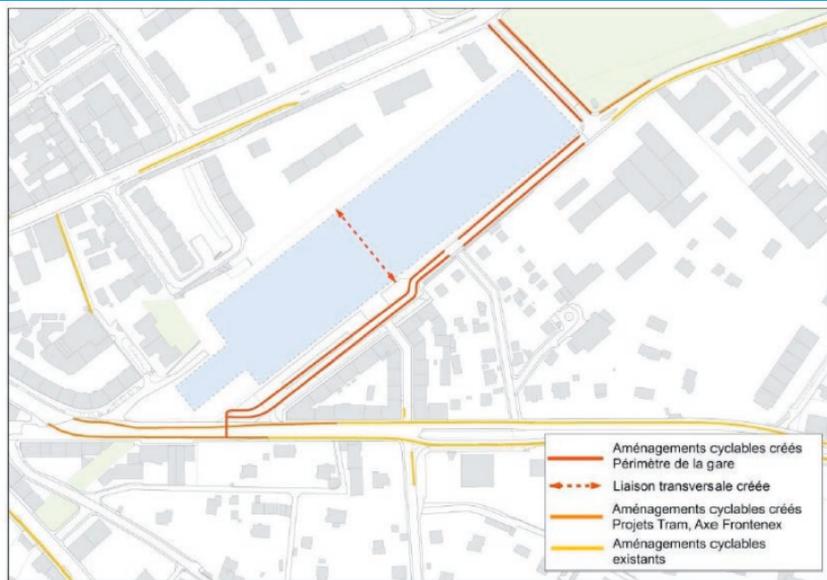
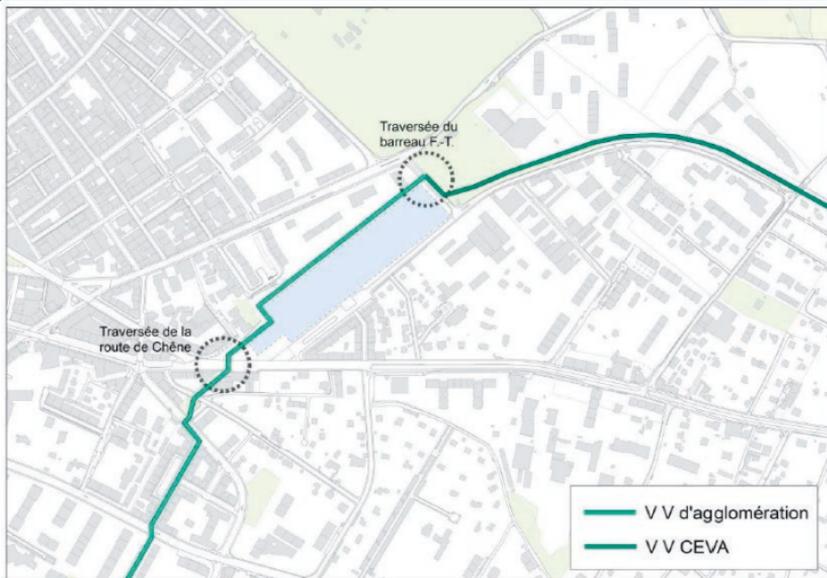
Source - Projet Axe Frontenex (Groupement Horizon)



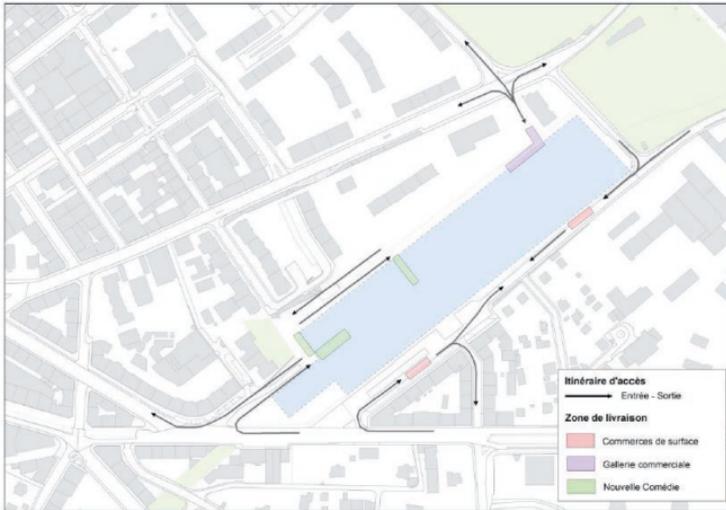
REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

nement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

09.05.2017 Page 12



Carte 20: Accès livraison à terme



Carte 21 : Synthèse du schéma de circulation



