

Date de dépôt : 31 octobre 2017

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour un rétablissement provisoire de l'arrêt « Chêne-Bougeries » de la ligne TPG no 12 jusqu'à la création d'un nouvel arrêt devant la mairie de Chêne-Bougeries

Rapport de M. Michel Ducret

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions du Grand Conseil a examiné cette pétition dans ses séances des 3 et 10 avril, 15 et 22 mai et enfin des 19 et 26 juin 2017, ceci sous la présidence de M. le député Stéphane Florey. Elle était assistée de M^{me} Tina Rodriguez du SGC et M. Christophe Vuilleumier prenait les notes de séances ; qu'ils en soient remerciés ici.

1. Présentation de la pétition par ses auteurs (Séance du 3 avril 2017)

Ce sont M^{me} Marion Sobanek, conseillère municipale, et M^{me} Stevenson qui viennent devant la commission pour présenter leur pétition. M^{me} Sobanek rappelle que lors des travaux du village de Chêne-Bougeries, décision avait été prise de fusionner les arrêts TPG « Chêne-Bougeries » et « Grange-Falquet », un projet de réaménagement qui aurait dû se faire lors des travaux sur la route.

Or, elle remarque que ces travaux ne pourront pas débiter avant 2018 en raison d'oppositions mais elle explique que les deux arrêts TPG ont tout de même déjà été réunis en un seul arrêt. Le Conseil municipal de Chêne-Bougeries n'a été informé de la suppression de cet arrêt qu'en décembre 2016. Elle s'est alors renseignée et s'est rendue compte que ce projet était sérieux, raison pour laquelle elle a déposé une motion devant le Conseil municipal de la commune, proposition qui a été acceptée à l'unanimité. Quant à la pétition, elle a été rédigée en janvier 2017.

M^{me} Sobanek rappelle que d'un côté du quartier se trouve la paroisse qui a dû mettre un service de covoiturage en place depuis sa suppression, ainsi qu'un EMS. Elle ajoute qu'il est également question de mamans avec des poussettes qui font leurs courses, lesquelles sont à présent très ennuyées par cette modification. Les distances à parcourir sont maintenant très longues – quelques 350 mètres – avec l'inconvénient qu'il n'y a pas de trottoir tout du long de la rue. Elle indique ainsi que les personnes à mobilité réduite ne font plus ce trajet. La plupart des trottoirs sont en outre très étroits et leurs sols défectueux.

Elle mentionne ensuite que le transbordement avec la ligne 34, en provenance de Vandoeuvre, pose maintenant également un problème de distance. Cette ligne dessert le CAS, qui est fréquenté par des personnes n'étant pas en bonne santé. Elle précise, à l'égard du CAS, que les TPG ont proposé d'ajouter un minibus qui s'est révélé très dangereux compte-tenu de la situation. Elle déclare alors que la suppression de l'arrêt de Chêne-Bougeries l'a été pour une question de vitesse commerciale qui n'est à son sens de toute façon pas atteinte. Elle répète que les travaux qui ont justifié cette suppression n'ont pas encore débuté.

M^{me} Sobanek précise que les pétitionnaires demandent simplement de conserver l'arrêt tant que les travaux de fusion ne sont pas terminés. Elle indique également que la Conseillère administrative responsable lui a indiqué que fusionner cet arrêt avec le suivant coûterait très cher. M^{me} Sobanek estime que replacer cet arrêt vers le temple ne poserait pas de problème. M^{me} Stevenson précise que plusieurs habitants de son immeuble évoquent la difficulté de la distance pour atteindre cet arrêt. Elle ajoute que le home pour non-voyants est également sur la ligne 34 et que ses résidents rencontrent les mêmes problèmes. Plusieurs institutions sont donc impactées par cette suppression.

Un commissaire remarque que le Conseil municipal n'a donc pas été tenu au courant. M^{me} Sobanek confirme que celui-ci en était resté à l'idée que la suppression interviendrait lors de la réfection de la route, laquelle serait suivie par une fusion des deux arrêts. Elle précise qu'il n'y a eu aucune autre communication du Conseil administratif à l'égard de cette mise en œuvre immédiate. Elle observe que les TPG lui ont indiqué que cette décision avait été prise par le DETA.

Une commissaire se demande pourquoi tout est si cher et remarque qu'il devrait déjà être possible de fusionner ces deux arrêts. M^{me} Sobanek répond que la Conseillère administrative a indiqué que le déplacement de cet arrêt se monterait à près d'un million de francs et qu'une solution provisoire serait trop chère. Elle signale encore qu'une motion a évoqué la dangerosité de l'arrêt de Grange-Falquet en raison de la masse d'élèves qui se presse à cet arrêt. Elle ne

comprend pas que les aménagements envisagés ne diminuent pas cette dangerosité.

À une question d'une autre commissaire, M^{me} Sobanek précise encore que les arrêts supprimés et qui devaient être regroupés sont dans les deux sens de circulation. Les trams étant souvent bloqués dans le passage étroit où les arrêts ont été supprimés en raison du trafic, les wattmen laissent encore parfois les gens monter ou descendre.

Un commissaire demande s'il existe un projet de démolition des maisons qui créent le rétrécissement dans cette rue.

M^{me} Sobanek répond que cette démolition n'est plus d'actualité. Elle ajoute qu'une solution alternative a été trouvée avec le tram en site propre uniquement dans une direction. Elle précise que le gabarit des maisons va être conservé après la rénovation de ces bâtiments. Le même commissaire demande si la mise en service du CEVA aura une incidence sur l'utilisation de ce tram. M^{me} Sobanek répond que tout le monde rêve du CEVA et de la voie verte. Elle se demande par contre si tout faire converger vers la gare représente une solution idéale.

À l'issue de cette présentation, un commissaire demande l'audition de la Direction générale des transports (DGT) et des TPG. Il indique qu'il serait utile d'avoir une audition commune des deux branches de la DGT, soit du service s'occupant des transports publics et du service s'occupant des aménagements routiers. Il pense que les TPG ont été forcés de réaliser ce projet dans l'immédiat, contre leur gré. Mais il remarque que cette modification permet tout de même d'augmenter la vitesse commerciale. Il mentionne, cela étant, qu'il est incompréhensible et scandaleux d'avoir supprimé cet arrêt sans l'avoir repositionné. Il ajoute que cette décision revient à fusiller des possibilités d'échanges entre plusieurs lignes. Il se déclare effaré par la situation. Il ne voit ni l'urgence ni le gain de cette suppression.

À l'issue de cette séance, toutes les auditions proposées ou demandées sont acceptées.

2. Auditions

2.1 Audition des Transports Publics Genevois (TPG), représentés par MM. Pascal Ganty, directeur infrastructures et bâtiments, Emmanuel Fankhauser et Bernard Zurbrugg, responsables développement réseau. (Séance du 10 avril 2017)

M. Ganty déclare d'emblée que les TPG partagent complètement la responsabilité de la suppression de cet arrêt avec la DGT.

M. Fankhauser explique que cette suppression fait partie d'un projet global qui concerne l'ensemble de la ligne 12 qui est la plus ancienne du réseau mais aussi la plus lente. Il mentionne que les courtes distances entre les stations expliquent cette lenteur et que la DGT et les TPG ont travaillé ensemble sur un projet pour accélérer cette ligne en prenant en compte les projets d'aménagement et de densification le long de son parcours. Il ajoute qu'il était question de passer de 29 à 26 arrêts afin de gagner 4 minutes, et donc de retirer un véhicule sur la ligne, soit une économie d'environ 1,5 million de francs par an. Il remarque qu'après analyse, trois arrêts ont été identifiés, notamment celui de « Chêne-Bougeries » qui était l'arrêt le moins fréquenté de la ligne et dont les distances aux arrêts voisins sont les plus modestes.

Il mentionne ensuite que différentes variantes ont été envisagées afin de permettre les connexions avec la ligne 34, et il remarque que des discussions à ce propos sont en cours avec la commune de Chêne-Bougeries. Il ajoute qu'il était également prévu de déplacer l'arrêt de Grange-Falquet. Il signale ensuite que le projet de traversée du village de Chêne-Bougeries, un dossier en cours de traitement auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), impacte également la ligne 12.

Il déclare ensuite que la DGT a demandé aux TPG de planifier la suppression de l'arrêt de Chêne-Bougeries avec effet immédiat en décembre dernier. Il remarque que c'est en fin de compte le calendrier de cette modification qui a posé un problème puisque les autres mesures ont été reportées. Cela étant, il constate que le gain de cette suppression correspond aux hypothèses avec 30 secondes de bénéfiques, soit 1500 heures annuelles de conduite. Il précise que la vitesse commerciale est ainsi passée de 14,2 à 14,6 km/h. sur la ligne. Il mentionne par ailleurs que les TPG ont reçu trois réclamations à l'égard de cette suppression, ceci sur environ mille réclamations depuis le mois de décembre.

Une commissaire demande pourquoi ne pas avoir déplacé dès maintenant l'arrêt « Grange-Falquet ». M. Fankhauser répond que la raison est inhérente à son emplacement et à son utilisation par les élèves du collège de la Gradelle. Et il remarque qu'il est nécessaire de déterminer un cheminement entre ce collège et le nouvel arrêt, permettant ainsi de déplacer l'arrêt de Grange-Falquet. La même commissaire note qu'il est peut-être problématique que les élèves marchent sur un trottoir étroit mais qu'il ne le serait pas qu'ils patientent à un arrêt très étroit.

M. Ganty observe qu'il y a par ailleurs d'autres problématiques comme celle des collecteurs pour la commune ou l'assainissement du bruit pour le canton, avec en outre des questions de sécurisation sur la ligne 12. Il mentionne que ce cumul de questions mérite donc une réflexion globale, raison pour

laquelle un groupe de travail a été créé il y a quelques mois. M. Zurbrugg rappelle qu'il y avait jadis un arrêt devant la mairie qui était très étroit et il remarque qu'il est en outre nécessaire de reprendre la géométrie du site.

M. Fankhauser répond que la majorité des utilisateurs se rendent à présent à l'arrêt de la place Favre. Il ajoute que des mesures d'accompagnement étaient liées à la suppression de l'arrêt « Chêne-Bougeries », des mesures qui n'ont pas pu être mises en place, mais que le déplacement de l'arrêt « Grange-Falquet » n'était pas l'une de ces mesures. Le dossier est en lien avec les différents projets en cours au sein de la commune et les conceptions ont donc quelque peu divergé des idées originelles émises il y a quelques années.

M. Fankhauser précise que chaque lieu d'habitation, en zone urbaine, doit être à moins de 300 mètres d'un arrêt et les TPG sont conformes à la loi. Il convient aussi d'être attractif pour les clients et l'intérêt de gagner 70 secondes a paru plus important que de maintenir l'arrêt « Chêne-Bougeries ».

M. Ganty remarque encore que la stratégie qui a été revue a fait l'objet d'échanges avec la DGT et la Commune qui étaient d'accord.

Une commissaire rappelle que la commune a le projet de rajouter des logements et de rouvrir le Café de la Fontaine. Elle mentionne que le centre du village sera donc réanimé et elle se demande s'il sera possible de rétablir un arrêt pour desservir les habitants et les commerces qui devraient voir le jour.

M. Ganty répond que rien n'est impossible mais qu'un projet concernant le « goulet » est en cours de traitement devant la Confédération et qu'il ne permet pas de rajouter des arrêts à court et moyen terme. Il précise que ce projet permettra en outre de sécuriser la mobilité douce sur cet axe.

Une commissaire remarque que les trottoirs sont très étroits et elle demande où passeront les étudiants de l'ECG. Elle remarque que pour le moment, ils sont entassés sur une plateforme minuscule et elle ne comprend pas quel est le problème de les faire se déplacer 50 mètres de plus. M. Fankhauser répond que l'idée est de trouver un aménagement pour satisfaire les différents besoins et de créer une connexion sur la voie verte. Il ajoute que c'est un projet communal qui doit avancer.

M. Ganty répète que le déplacement de cet arrêt doit prendre en compte différentes questions comme l'OPB ou les collecteurs et M. Zurbrugg ajoute que ce déplacement nécessiterait en outre de reprendre la géométrie de la route. Pour les délais, la question de l'OPB doit être résolue d'ici deux ans, mais la conception n'est, pour sa part, pas encore aboutie et il pense qu'il faudra encore quelques années. M. Ganty précise encore que la suppression de l'arrêt « Chêne-Bougeries » ne s'est pas faite contre la volonté des TPG.

2.2 Audition de la Direction Générale des Transports (DGT) du DETA, représentée par M. David Favre, Directeur général, et M. Widmer, directeur responsable de secteur (Séance du 22 mai 2017)

M. Favre relève tout d'abord que la suppression de l'arrêt « Chêne-Bougeries » n'a pas été décidée « en secret » puisque cette décision a été discutée avec la commune. Il ajoute qu'il faisait toutefois sens d'anticiper cette suppression au vu de la modification des horaires. Il remarque en outre que la problématique des travaux devant être menés sur la route de Chêne se greffe à ce dossier, quand bien même le sujet est indépendant.

M. Widmer déclare que les éléments qu'il va présenter ont été exposés devant la Commission idoïne du Conseil municipal de la commune de Chêne-Bougeries. Il mentionne que la réflexion avait débuté par la question du « goulet » de Chêne-Bougeries et du plan de site qui avait été conçu pour le village. Il remarque en l'occurrence que la DGT avait demandé que des arcades soient réalisées le long de cette rue afin d'élargir le gabarit de la route et de trouver une solution pour les cyclistes.

Il ajoute que l'infrastructure du tram est par ailleurs obsolète dans ce secteur et doit être renouvelée, un problème auquel il convient d'ajouter la notion de vitesse commerciale. Il rappelle également l'accident mortel qui s'est produit il y a peu sur ce tronçon, et il mentionne que six variantes d'aménagement ont été étudiées avec la commune. Le projet retenu devait être entamé cet été, mais il déclare que ce délai n'a pas pu être respecté pour des raisons de procédure.

Le trottoir n'a pas le même gabarit tout au long de ce tronçon et il observe que le projet retenu, après bien des études, propose de placer des trottoirs de 2,25 mètres d'un côté et de 2,15 mètres de l'autre, permettant ainsi des aménagements cyclables à la montée. Il précise que le gabarit étant élargi, il est possible de s'abstenir d'un aménagement spécifique pour les vélos à la descente. Ces différents travaux nécessitaient la suppression de l'arrêt de tram « Chêne-Bougeries ».

Il explique par ailleurs que les discussions avec les TPG sont venues ensuite se greffer sur cette problématique sécuritaire et il mentionne que l'analyse des arrêts de la ligne 12 a démontré que la distance entre l'arrêt supprimé et l'arrêt de la place Favre était la plus modeste de l'ensemble de la ligne. Il ajoute que la décision de suppression a permis en outre de simplifier le carrefour avec le chemin de la Montagne, l'arrêt prévu vers la Mairie devant être bien moins gênant pour les autres usagers de la route. Il indique encore que la majeure partie des habitants du secteur sont à moins de 500 mètres de l'arrêt de la place

Favre. Il signale encore que la ligne de bus 34 voit 525 passagers quotidiens dont 230 qui prennent le tram.

Une commissaire remarque que la voie verte se trouvera à quelques centaines de mètres et elle se demande s'il est vraiment important de créer une piste cyclable au niveau du goulet. M. Widmer répond qu'il est nécessaire de rallier le chemin de la Montagne pour rejoindre la voie verte.

Un commissaire estime qu'il eût été possible d'éviter le « goulet » en passant par le chemin de Pont-de-Ville. M. Widmer acquiesce mais il remarque que la commune aimerait créer une « zone 30 » dans cette rue et n'aimerait donc pas trop de vélos, encore moins de voitures.

Une commissaire fait remarquer que la pétition évoque surtout le timing du déplacement plutôt que la modification elle-même. M. Widmer répond que la commune était d'accord avec la suppression de l'arrêt, bien qu'il aurait été préférable que cette suppression se fasse de manière simultanée avec l'aménagement du « goulet ». Il déclare toutefois que le propriétaire du magasin de motos s'est opposé à la procédure fédérale et le canton n'est donc pas maître des délais.

Cela étant, la suppression de l'arrêt permet d'obtenir déjà un gain en termes de vitesse commerciale et de sécurisation et la décision a été prise dans ce sens. Des auteurs de la pétition siégeaient dans la Commission d'aménagement du territoire de la commune, et il déclare que celle-ci n'a pas montré d'opposition particulière lorsque le projet lui a été exposé.

M. Favre déclare que personne n'a dit en outre que les travaux seraient concomitants. Il remarque par ailleurs que la toute récente votation de ce week-end sur la mobilité conforte la décision d'améliorer la vitesse commerciale. Il observe à cet égard que la suppression d'autres arrêts sera étudiée à l'avenir. Il précise que toutes les mesures prises pour améliorer cet aspect et l'efficacité du réseau sont les bienvenues, comme les balises placées pour protéger le tracé réservé aux transports publics à Lancy.

Une commissaire remarque que le parcours que doivent faire les piétons pour atteindre l'arrêt de tram est parsemé d'embûches, et elle demande si des mesures d'aménagement de l'espace public peuvent être prises pour résoudre ces problèmes. M. Widmer répond qu'un trottoir existe tout du long d'un côté de la route. Il ajoute que de l'autre côté la situation n'est guère idéale mais il observe qu'il est possible de passer sur l'autre versant et d'emprunter le chemin de Pont-de-Ville. Il signale que la commune doit également poster des agents de la police municipale pour empêcher les cyclistes de monter sur le trottoir.

Évoquant une période transitoire, un commissaire relève que le CEVA permettra à de nombreux habitants du périmètre de se rendre en ville,

indépendamment du tram et du bus, ce à quoi M. Widmer acquiesce en mentionnant que le CEVA sera en fonction en 2020. M. Favre précise qu'une phase transitoire ne ferait pas sens et nécessiterait de gros moyens. Il ajoute que les différents projets de la voie verte, du CEVA et de l'aménagement du goulet permettront d'améliorer très largement la situation.

M. Widmer évoque ensuite l'arrêt « Grange-Falquet », dans la proximité du foyer des aveugles et de l'école Jean-Piaget qui abrite 1'500 élèves. Il explique que cet arrêt sera déplacé vers la mairie. Il remarque que des discussions doivent être menées avec les propriétaires pour faciliter le cheminement des élèves se rendant à l'école depuis cet arrêt. Il indique qu'une quinzaine de variantes ont été testées avec les TPG et il observe que le repositionnement de cet arrêt à proximité du chemin du Vallon risquerait de supprimer une voie de circulation dans la direction Chêne-Bougeries puisqu'il serait nécessaire d'élargir les quais de cet arrêt qui sont trop étroits pour le moment. Il mentionne que c'est la raison pour laquelle la variante proposant l'arrêt en amont de la mairie est préférable, puisque les deux voies de circulation resteront.

Il signale ensuite que le canton souhaite créer un giratoire devant la clinique des Grangettes afin de solutionner toutes les manœuvres de « tourner à droite » à ce niveau. Un projet pour l'ensemble de la route de Chêne devrait parvenir au stade de l'autorisation de construire à la fin de cette année et il remarque que déplacer un arrêt TPG implique une procédure fédérale.

Un commissaire s'enquiert encore des relations avec la ligne 34. M. Widmer relève qu'elle passe sur le chemin de la Montagne et le chemin du Vallon avant de desservir Sous-Moulin. Il précise qu'il n'y a eu aucun changement pour ces bus. Il signale ensuite que la route des communaux d'Ambilly sera créée, entre l'avenue de Bel-Air et la route de Jussy, et verra des bus circuler. Il mentionne que la réflexion a pris en compte l'ensemble de ces éléments et il déclare que c'est pour cela que le canton aimerait qu'à l'avenir la ligne 34 desserve la place Favre.

Un autre commissaire intervient en rappelant que la pétition demande le rétablissement de l'arrêt « Chêne-Bougeries » jusqu'à la création du nouvel arrêt. Il ajoute que la seule question porte sur la raison de la suppression anticipée de l'arrêt existant. M. Favre répond que M. le Conseiller d'Etat Barthassat n'est pas opposé à la création d'un arrêt provisoire, mais il mentionne que cette option sera difficile à mettre en œuvre. Le commissaire rétorque que, sans arrêt provisoire, le Grand Conseil estimera certainement que cette suppression n'est pas une bonne idée. M. Favre répond qu'il n'a jamais été prévu de rendre les travaux concomitants. Il mentionne par ailleurs que la réflexion sur la vitesse commerciale est récente.

Une commissaire note que la suppression de cet arrêt n'est donc pas en lien avec le projet d'aménagement, alors que la présentation a porté à 90% sur l'aménagement. Mais elle observe que la suppression de cet arrêt était à l'origine bien en lien avec cet aménagement.

M. Favre acquiesce en remarquant que la notion de vitesse commerciale s'est ensuite ajoutée. Il répète que le canton n'a jamais promis à la commune que le réaménagement du plateau de Chêne se ferait de manière concomitante à la suppression de l'arrêt. Pour une commissaire, c'est donc bien la vitesse commerciale qui est l'argument ayant motivé la suppression de cet arrêt, ceci au détriment de ses usagers.

Une commissaire demande encore quand ont été discutés les aménagements du plateau et du « goulet » ainsi que la question de la vitesse commerciale. M. Favre répond que la réflexion du département à l'égard de la vitesse commerciale est récente. M. Widmer ajoute que la réflexion sur les arrêts remonte à 2013, la réflexion portant sur l'entier de la ligne 12 ayant débuté en 2015. Il ajoute que la question de sécurisation du « goulet » a été entamée en 2015 également. Il observe que la question de l'assainissement du bruit et de la réfection des canalisations s'est en outre ajoutée à toutes ces réflexions.

Un commissaire fait remarquer qu'habitant Thônex, il est heureux de la suppression de cet arrêt. Il mentionne qu'au préalable, le tram devait s'arrêter non seulement en raison du feu mais également de cet arrêt, ce qui n'est plus le cas à présent. Il pense que chaque suppression d'arrêt voit des mécontents. M. Favre remarque qu'il y avait en effet un cumul d'éléments à ce niveau et il mentionne que le gain est important et permet une fluidification immédiate.

Une commissaire pense que la variante prévue n'a pas été suffisamment communiquée, ce qui est regrettable. Elle ajoute avoir toujours entendu que le nouvel arrêt se trouverait au niveau du chemin du Vallon. M. Widmer répond que cette option était moins intéressante en raison du besoin de voies de circulation. M. Favre confirme que les travaux devraient commencer dans une année.

Un commissaire demande encore où se trouvera dès lors la rupture de charge durant cette période. Il imagine qu'un bus rejoindra alors Moillesulaz et il se demande où passera ce bus. M. Widmer répond que l'interruption de la ligne 12 verra la fermeture complète du « goulet ». Il remarque que l'idée serait de remplacer l'entier de la ligne 12 par un bus, ou de prévoir un rebroussement pour le tram. Il ajoute que la boucle de Moillesulaz sera en outre créée au même moment.

2.3 Audition de la CITraP-GE (Communauté d'intérêts pour les Transports Publics – Section genevoise de l'IGöV-Schweiz), représentée par MM. Pierre Hofman, vice-président et Michel Ducret, président. (Séance du 15 mai 2017)

M. Hofmann relève en préalable que l'arrêt « Chêne-Bougeries » a été supprimé sans véritable annonce préalable. Cet arrêt permettait de prendre la ligne 34 allant de Veyrier à Puplinge. Supprimer un arrêt avant de construire l'arrêt de remplacement prévu semble ne se faire qu'à Genève ! Il rappelle en effet que le projet prévoit de fusionner l'arrêt de Chêne-Bougeries et l'arrêt de Grange-Falquet, à la hauteur de la mairie. Normalement, les nouveaux arrêts sont d'abord construits avant de supprimer les anciens. Il remarque que c'est sans doute un arbitrage qui a été fait, faisant passer l'intérêt des usagers en dernier. La suppression pure et simple de cet arrêt entraîne de véritables problèmes puisqu'aucune solution viable de remplacement n'est proposée, notamment pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. C'est un procédé que la CITraP-GE a critiqué ouvertement.

M. Ducret ajoute que la CITraP a été consultée en son temps à propos de ce projet, et que l'association s'était prononcée en faveur de la proposition, ce d'autant plus qu'il serait ainsi possible de créer un arrêt pouvant être utilisé par les personnes en chaise roulante, mais s'est formellement opposée à la suppression de l'arrêt « Chêne-Bougeries » sans un déplacement concomitant de l'arrêt « Grange-Falquet ». Le calendrier appliqué n'est simplement pas admissible ! M. Hofmann craint d'ailleurs que la reconstruction de cet arrêt soit renvoyée aux calendes grecques.

Il est encore précisé à la commission que la CITraP-GE a fait connaître publiquement son opposition à cette façon de procéder, position qui a même été reprise dans la presse locale (voir annexe).

2.4 Audition du Club en fauteuil roulant de Genève (CFRGe) représenté par M. Olivier Dufour, président, accompagné de M. Tao Pham. (Séance du 19 juin 2017)

M. Dufour déclare que le Club en fauteuil roulant de Genève est le club le plus actif de Suisse dans ce domaine puisqu'il organise plus de 200 activités par année. Il observe que les membres du club sont ainsi confrontés à des difficultés d'accès nombreuses et variées. Il ajoute que son association représente donc un interlocuteur privilégié pour évoquer des problèmes d'accessibilité. Il observe en outre siéger au sein de la CODEP (Conseil des déplacements). M. Pham déclare ensuite être membre du comité et appartenir au département « difficultés et obstacles ». Il signale qu'il va montrer à la

Commission une vidéo illustrant un certain nombre d'obstacles pour lesquels il serait possible de faire quelque chose. M. Dufour ajoute que le cas soulevé par la pétition est sans doute le pire exemple qui puisse être. Il indique en l'occurrence que la décision a été prise par les TPG sans aucune concertation. Il observe que l'association est consciente que cet arrêt Chêne-Bougeries rencontrait d'autres problèmes, mais il mentionne que depuis sa suppression, les usagers doivent faire presque 400 mètres pour se rendre à l'arrêt suivant.

Les personnes auditionnées procèdent alors à la présentation de la vidéo. M. Dufour remarque, en cours de projection, que la capacité de se déplacer diminue très largement dans un contexte comme celui relevé par la pétition, même si les personnes valides estiment que les trottoirs sont plats. Il évoque ensuite les trams et il déclare que les trams DAV unidirectionnels sont ceux qui sont les mieux aménagés pour les personnes en chaise roulante, mais il constate qu'il arrive qu'il n'y ait pas de rampe dans certaines rames. Il explique alors que le club met en avant le fait qu'il y a plusieurs types d'accessibilité, soit l'accessibilité statique avec une rampe, par exemple, mais également l'accessibilité dynamique en fonction d'un parcours. Il rappelle que ce dernier doit être calculé en fonction des difficultés mais également de la fatigue de la personne. Il ajoute que la sécurité dans les transports publics n'est par ailleurs pas satisfaisante puisqu'il arrive que des personnes en chaise roulante soient renversées.

M. Dufour déclare que l'association est donc entièrement d'accord avec les propositions de la pétition. Il pense qu'il faudrait en effet rapidement disposer un arrêt à proximité de la mairie de Chêne-Bougeries. Il rappelle qu'il y avait jadis un arrêt de tram à ce niveau.

Un commissaire déclare ne pas comprendre la logique qui a entraîné la disparition de cet arrêt. Il rappelle que lors de son enfance, il existait deux arrêts, l'un au niveau de la mairie et un second en bas de la côte. Il observe que les distances sont à présent importantes. M. Dufour répond que la distance est de 600 mètres entre les arrêts « Grange-Falquet » et « Louis-Favre ». Et il observe que les habitants du chemin de la Montagne sont ceux qui ont le plus de problèmes pour se rendre actuellement à un de ces arrêts. M. Dufour confirme que ce qui était prévu est bien ce qui est souhaité par son association.

À la question d'un commissaire désireux de savoir si l'association relève d'autres points d'insatisfaction quant à l'accessibilité aux transports publics, M. Dufour répond que l'association ne fait pas toujours des lettres pour les différents problèmes rencontrés car elle est parfois un peu lasse d'écrire systématiquement. Il précise que le club attend des réponses à différents égards. Il évoque les CFF en déclarant que ces derniers n'écoutent guère son milieu, que ce soit le CFRGe ou la FEGAF, et il mentionne que seuls les trams

« Bombardiers » sont vraiment adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite. Il déclare, cela étant, que l'association n'a pas vraiment voix au chapitre à l'égard des gares. Il observe alors que les CFF déclarent respecter la norme minimale. Il explique toutefois que les personnes handicapées doivent prendre contact à l'avance avec les CFF pour emprunter certaines gares. Il pense que c'est un problème qui se posera très clairement avec le Léman Express. Il signale par exemple que les tunnels prévus pour les sorties de secours ne sont pas conçus pour les personnes en chaise roulante. Il estime en outre que le CEVA attirera de nombreuses personnes en chaise roulante et il pense que des problèmes apparaîtront pour toutes les anciennes gares où circulent d'anciennes rames.

Un commissaire demande s'il est possible de solliciter le chauffeur d'un tram pour qu'il mette en place une rampe pour aider une personne à monter ou descendre. M. Dufour répond que c'est à priori Foyer Handicap qui apporte ce genre d'aide aux déplacements des personnes handicapées. Cela étant, il rappelle que les chauffeurs doivent intervenir pour les personnes aveugles et les personnes en chaise roulante. Mais il mentionne que ce n'est fréquemment pas le cas. Il évoque alors le cas d'une dame en chaise roulante avec son jeune fils qui s'est vue refuser de l'aide car le chauffeur estimait qu'elle était accompagnée. Il précise que le débat à cet égard se poursuit avec les TPG.

Un autre commissaire demande encore si le club adhère aux étapes provisoires évoquées dans la pétition. M. Dufour répond que le club est plutôt en faveur d'une solution définitive. Il ajoute que tout dépend des délais. Il mentionne que c'est en fin de compte une question de discrimination simple. Il déclare encore que le club sera heureux de voir une solution se dégager rapidement. Cela étant, il observe que la concertation avec les personnes qui vivent des situations de handicap n'est pas satisfaisante à l'heure actuelle. Il précise que ce n'est pas un phénomène unique aux TPG mais beaucoup plus global dans l'ensemble du canton. Il ajoute que le club est une organisation pragmatique et non jusqu'au-boutiste, et il mentionne qu'il souhaite une solution à terme.

Un commissaire déclare être étonné d'entendre les critiques à l'égard de la concertation puisqu'il existe un groupe accueillant des représentants des personnes handicapées, entendu régulièrement par les TPG depuis des années. M. Dufour acquiesce mais il mentionne que ce groupe HAU n'apparaît dans aucun organigramme. Il ajoute que ce groupe relève d'une charte que l'on ne trouve nulle part. Et il remarque que cet organe a suspendu ses travaux en décembre 2016 suite aux remarques du club qui demandait que la charte sur la concertation soit signée. Il mentionne que cette charte doit en l'occurrence être révisée mais il précise que l'association n'a jamais pu la signer, alors que

l'association est vieille de 27 ans. Il observe que la dernière séance, le 9 juin 2017, a été suspendue. Il pense qu'il sera donc nécessaire de médiatiser cette problématique.

Il observe alors que la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) poursuit une concertation automatique et régulière, concertation qui a permis d'adapter des véhicules, lesquels sont testés à l'échelle 1/1. Il répète que le milieu du handicap n'a de cesse de demander et de proposer des concertations, lesquelles viennent très difficilement. Il pense que la situation est regrettable puisqu'agir en amont ne coûte pas grand-chose alors que pallier des problèmes a posteriori implique des montants beaucoup plus importants. Il répète que le groupe en question est suspendu dans l'attente de la révision de la charte sur la concertation.

À la question d'un commissaire demandant le nom exact des différents organismes évoqués, M. Dufour précise qu'il s'agit de « Handicap, architecture urbanisme » pour HAU, de la « Commission des déplacements » pour la CODEP, et de la « Fédération genevoise des personnes handicapées et de leurs proches » pour la FEGAF.

L'audition s'arrête là, mais un commissaire prend alors la parole et déclare avoir siégé dans la commission HAU, et il remarque qu'il est vrai qu'elle ne s'est pas réunie depuis une année. Il rappelle que cette commission se réunit deux fois par année. Et il constate que la concertation n'existe effectivement pas pour le moment.

3. Discussion et votes

Le Président ouvre le débat en rappelant que toutes les auditions ont été effectuées.

Un commissaire UDC pense que la situation est déjà suffisamment compliquée pour les TPG et il mentionne être en faveur du dépôt de la pétition. Un représentant PS rappelle qu'il y a un véritable problème, comme les différentes auditions ont pu le démontrer, et il pense qu'il faut renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat. Il ajoute que la situation n'est pas correcte, notamment à l'égard des personnes à mobilité réduite.

Un commissaire PLR remarque que la situation est claire : le renvoi au Conseil d'Etat ne permettra pas de dégager une solution. Il mentionne, cela étant, que la situation est inadmissible et il propose tout de même le renvoi au Conseil d'Etat afin de dénoncer la manière de procéder. Il répète qu'il sera difficile de trouver une solution et que cette manière de fonctionner doit être dénoncée.

Enfin, un représentant du MCG déclare que son groupe renverra cette pétition au Conseil d'Etat en ne partageant pas forcément le pessimisme du PLR.

Mise au vote, la proposition de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat est acceptée par 10 voix (1 EAG ; 3 S ; 1 Ve ; 3 PLR, 1 MCG ; 1 PDC) contre 3 (1 MCG ; 2 UDC) et 1 abstention (1 PLR).

Sans opposition, le président propose l'inscription aux Extraits.

Annexes :

- *Présentations de la DGT*
- *Extrait de la « Tribune de Genève » du 22.10.2014*
- *Présentation du CFRGe*

Pétition (2006-A)

pour un rétablissement provisoire de l'arrêt « Chêne-Bougeries » de la ligne TPG no 12 jusqu'à la création d'un nouvel arrêt devant la mairie de Chêne-Bougeries

Mesdames et
Messieurs les députés,

Dès le 11 décembre 2016, l'arrêt « Chêne-Bougeries » du tram 12 a été définitivement supprimé. Cette décision a été prise unilatéralement par l'Etat de Genève (DETA) contre l'avis des TPG et de la commune, alors que les travaux prévus dans le goulet ne commenceront pas avant 2018.

C'est ainsi la connexion directe avec la ligne transversale 34, très fréquentée à certaines heures, qui est coupée, supprimant l'accès direct au tram pour ceux venant de Veyrier ou de Choulex. Il faut dorénavant marcher 385 m dans un sens ou 425 m dans l'autre sens depuis le chemin De-La-Montagne pour rattraper le 12 à l'arrêt Place Favre ou à l'arrêt Grange-Falquet, sur des cheminements peu adaptés aux personnes à mobilité réduite. Le DETA semble ignorer les besoins des usagers des TPG, notamment en ce qui concerne les transbordements.

Cette pétition demande aux autorités de l'Etat de Genève de mettre tout en œuvre pour le rétablissement provisoire de cet arrêt en attendant de créer un arrêt provisoire devant la mairie, et ce jusqu'au début effectif des travaux sur la rue de Chêne-Bougeries.

M^{me} Marion Sobanek
Conseillère municipale
6, chemin De-La-Montagne
1224 Chêne-Bougeries

N.B. 348 signatures
M^{me} Catherine Armand
Conseillère municipale
110, chemin De-La-Montagne
1224 Chêne-Bougeries

P 2006 RÉTABLISSEMENT ARRÊT PROVISOIRE CHÊNE-BOUGERIES



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POF 7000001.010

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

26.05.2017

CONTEXTE

- Rénovation et plan de site du village de Chêne-Bougeries;
- Rénovation urgente de l'infrastructure tram;
- Amélioration de la vitesse commerciale du tram;
- Sécurisation des cyclistes dans la rue de Chêne-Bougeries;
- Réfection des services.



- Six variantes de réaménagement de la rue de Chêne-Bougeries générées. Une variante retenue, qui va être déposée en procédure PAP (procédure fédérale) fin mars 2016.
- Réalisation projetée pour 2017.
- Pour mémoire, la rue de Chêne-Bougeries appartient au réseau routier cantonal.



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

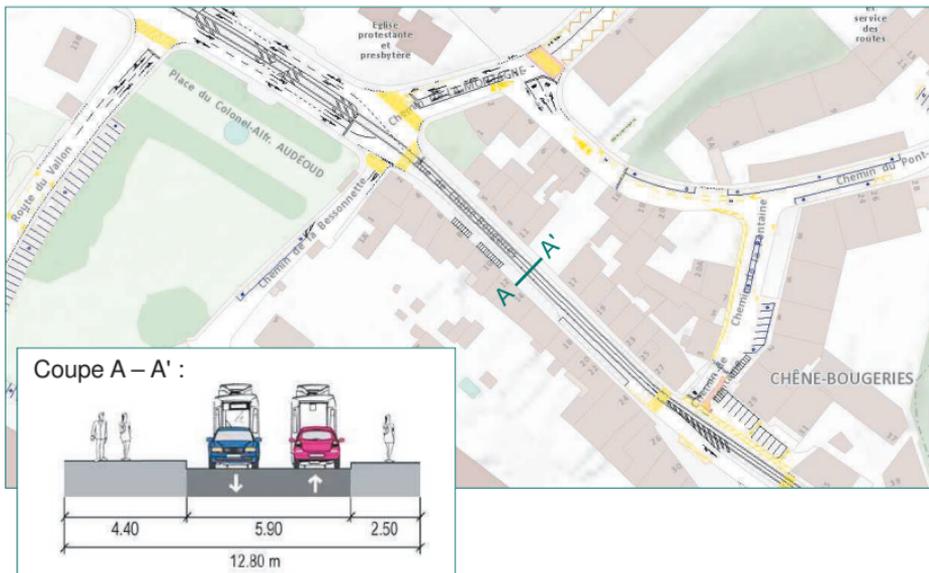
0000000000

stpg

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

26.05.2017 Page 2

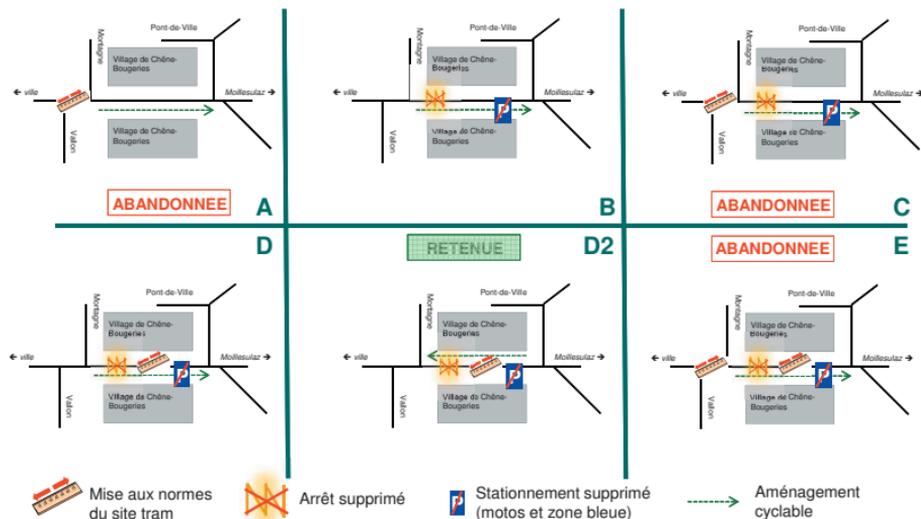
ETAT EXISTANT



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports
26.05.2017 Page 3

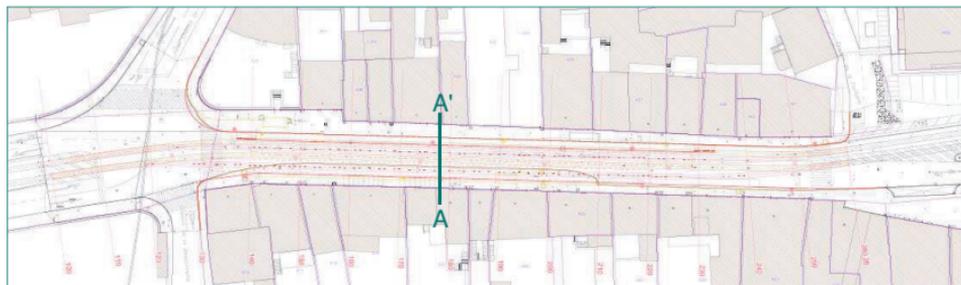
VARIANTES D'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉES

(ne sont présentés que les éléments variant par rapport à l'état actuel)

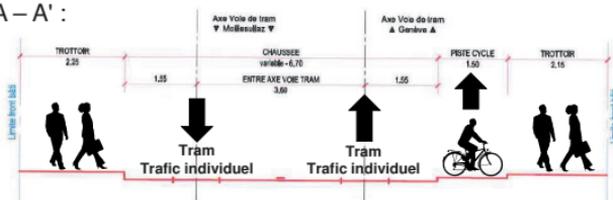


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports
26.05.2017 Page 4

VARIANTE RETENUE



Coupe A – A' :



VARIANTE RETENUE

- Position des façades inchangées;
- Insertion d'une **piste cyclable à la montée**;
- Conservation d'une voie de circulation par sens, tram et trafic en circulation mixte;
- Côté sud, suppression de l'avancée de trottoir et des places de stationnement (motos et voiture);
- Mise aux normes actuelles des gabarits de la voirie
(norme VSS SN 640 201)
(directive fédérale DE-OCF, art. 18)
- **Suppression de l'arrêt de tram Chêne-Bougeries.**

SUPPRESSION DE L'ARRÊT DE TRAM CHÊNE-BOUGERIES



- Objectifs de **vitesse commerciale** et d'**économies d'exploitation**.
 - ⇒ Suppression validée de trois arrêts sur l'ensemble de la ligne 12 (Chêne-Bougeries, Terrassière et Marché/Ancienne), pour 2017.
 - ⇒ Objectif : gain d'un convoi = CHF 1'000'000.-/an d'économie.
- **Distance entre les arrêts "Place Favre" et "Grange-Falquet" : 600 mètres.**
 - (actuellement, ces arrêts sont situés à respectivement 290 et 310 mètres de l'arrêt Chêne-Bougeries).
 - ⇒ Conforme en termes de rayon de desserte (Loi H.1.50). Quartier du Pont-de-Ville : distance à vol d'oiseau de l'arrêt Place-Favre : 250m. (actuellement, distance à l'arrêt Chêne-Bougeries : 100 mètres)
 - ⇒ Repositionnement de l'arrêt "Grange-Falquet" en direction de la rue de Chêne-Bougeries en cours d'étude.
- Optimisation du fonctionnement de l'axe de la rue de Chêne-Bougeries.
 - ⇒ Suppression du blocage de l'axe durant l'arrêt des trams.
- **Correspondances entre tram et bus** en connexion au ch. de la Montagne à traiter.



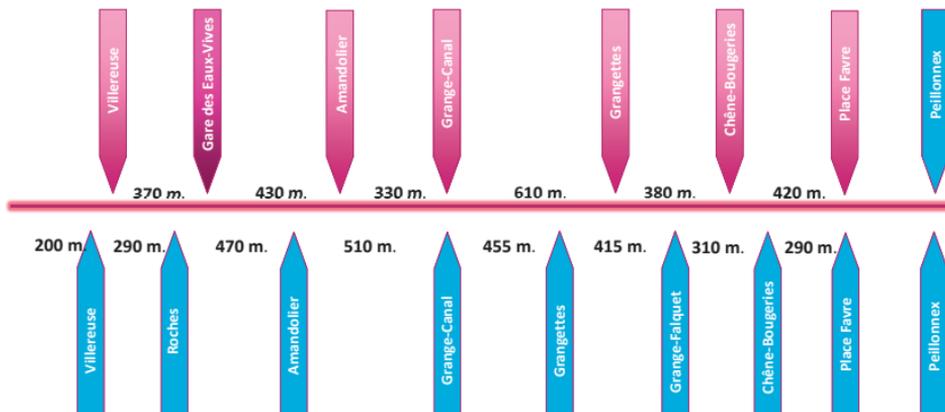
stpg

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

26.05.2017 Page 7

DISTANCES INTERARRÊTS TRAM

POSITIONNEMENT PAR RAPPORT AUX PROPOSITIONS EFFECTUÉES EN PHASE D'ÉTUDE :



ETAT ACTUEL



stpg

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

26.05.2017 Page 8

CARTE POIDS POPULATION



CORRESPONDANCE BUS - TRAM

- Bus : ligne 34 : 1'600 voyageurs/jour



- Tram : ligne 12 : 95'000 voyageurs/jour



- > GROUPE DE TRAVAIL DGT – TPG – DGGC – COMMUNE
- > SÉANCE COMMISSION TERRITOIRES LE 7 MARS 2016
- > SÉANCE ENTRE M.BARTHASSAT ET LES 3 CONSEILLERS ADMINISTRATIFS LE 15 AVRIL 2016

DÉPLACEMENT ARRÊT GRANGE- FALQUET



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POP. 1'958'843 (2014)

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

22.05.2017

ETAT 2016



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POP. 1'958'843 (2014)

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

22.05.2017

CONCEPT DE BASE



arrêt Chêne-Bougeries :
suppression pour vcomm et
sécurité cyclistes

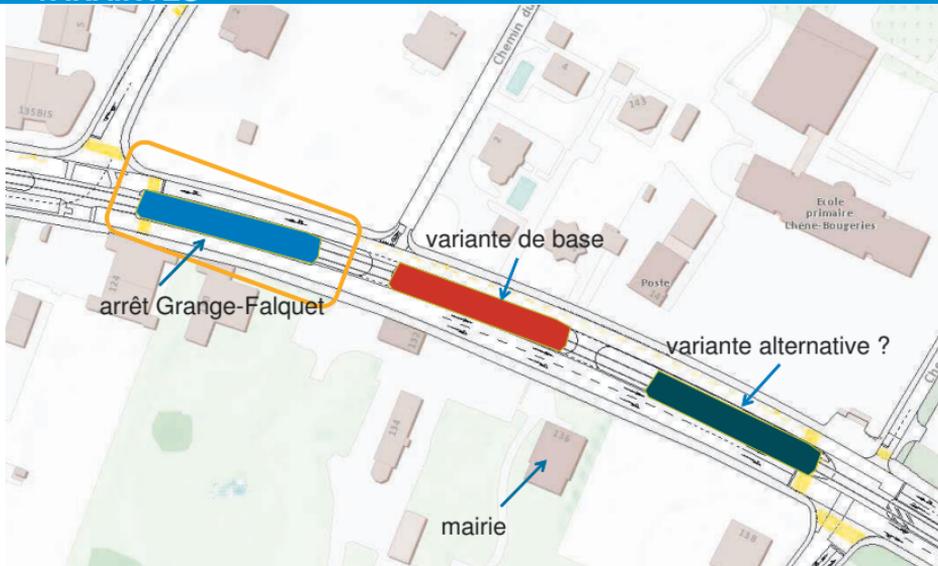
Réaménagement village C-B
pour bande cyclable à la
montée et mise aux normes
tram

Déplacement arrêt Grange-
Falquet pour rapprocher
l'arrêt du village, faciliter les
continuités piétonnes et
accès des élèves par chemin
du Villaret



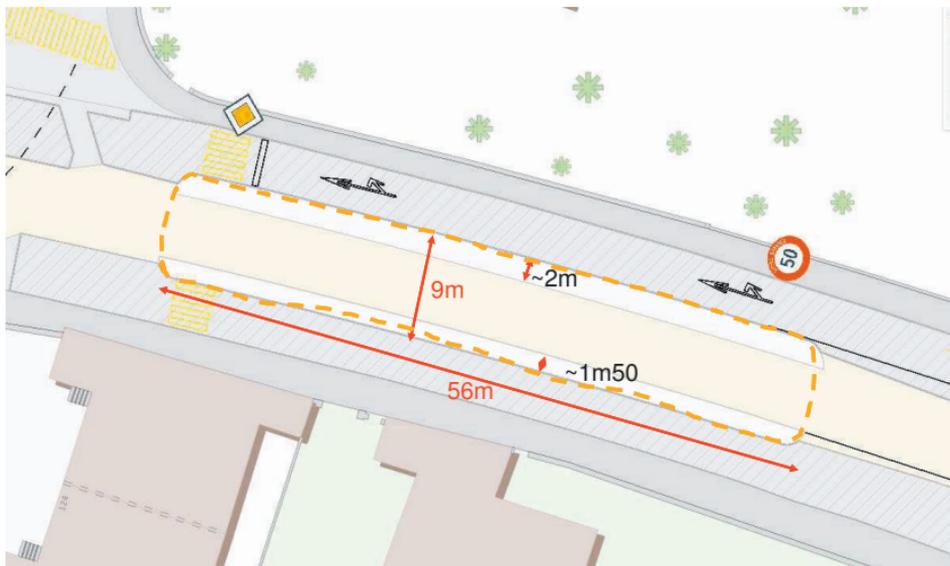
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports
22.05.2017

GRANGE – FALQUET : POSITIONNEMENT ACTUEL ET VARAINTES



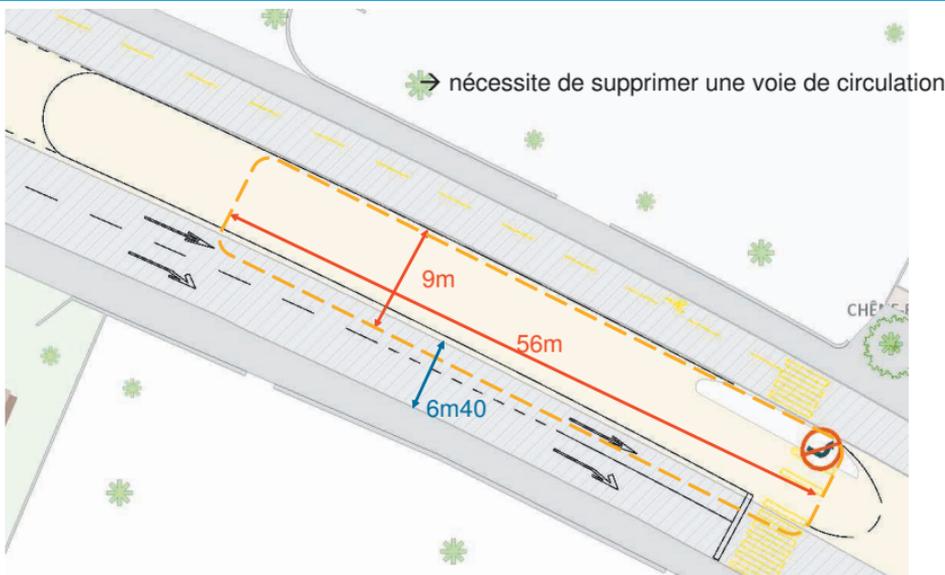
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports
22.05.2017

ARRÊT GRANGE-FALQUET



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 Direction générale des transports
 22.05.2017

VARIANTE ALTERNATIVE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 Direction générale des transports
 22.05.2017

- > **COORDINATION AVEC RÉAMÉNAGEMENT ROUTE DE CHÊNE**
- > **ASSAINISSEMENT BRUIT**
- > **SÉCURISATION SITE TRAM**

Accéder à un tram...

Déconvenues à charge -des Tpg - Des communes

Audition par la Commission des pétitions du Grand Conseil,
Pétition P2006 « Pour un rétablissement provisoire de
l'Arrêt « Chêne-Bougeries » Ligne 12... », 19 juin 2017

Section de l'Association Suisse des Paraplégiques



Tram Duewag Be 4/6
accessible en FR

... mais seulement le
tram!

Quai non conforme
→ pas d'accès sans
rampe (dans le tram)

Photos: T. Pham,
mai 2017 à Chêne-Bourg





Rampe



→ pas d'accès sans rampe (dans le tram)

Photos: T. Pham,
mai 2017 à Chêne-Bourg

Section de l'Association Suisse des Paraplégiques
 spv.ch

CLUB EN FAUTEUIL ROULANT • GENÈVE

Construire sans obstacles

Secrétariat du Grand Conseil

P 2006

Date de dépôt : 13 février 2017

Pétition

pour un rétablissement provisoire de l'arrêt « Chêne-Bougeries »
de la ligne TPG n° 12 jusqu'à la création d'un nouvel arrêt devant
la mairie de Chêne-Bougeries

Mesdames et
Messieurs les députés,

Dès le 11 décembre 2016, l'arrêt « Chêne-Bougeries » du tram 12 a été définitivement supprimé. Cette décision a été prise unilatéralement par l'Etat de Genève (DETA) contre l'avis des TPG et de la commune, alors que les travaux prévus dans le goulet ne commenceront pas avant 2018.

C'est ainsi la connexion directe avec la ligne transversale 34, très fréquentée à certaines heures, qui est coupée, supprimant l'accès direct au tram pour ceux venant de Vevrier ou de Choulex. Il faut dorénavant marcher 385 m dans un sens ou 425 m dans l'autre sens depuis le chemin De-La-Montagne pour rattraper le 12 à l'arrêt Place Favre ou à l'arrêt Grange-Falquet, sur des cheminements peu adaptés aux personnes à mobilité réduite. Le DETA semble ignorer les besoins des usagers des TPG, notamment en ce qui concerne les transbordements.

Cette pétition demande aux autorités de l'Etat de Genève de mettre tout en œuvre pour le rétablissement provisoire de cet arrêt en attendant de créer un arrêt provisoire devant la mairie, et ce jusqu'au début effectif des travaux sur la rue de Chêne-Bougeries.

M^{me} Marion Sobanek
Conseillère municipale
6, chemin De-La-Montagne
1224 Chêne-Bougeries

N.B. 348 signatures
M^{me} Catherine Armand
Conseillère municipale
110, chemin De-La-Montagne
1224 Chêne-Bougeries

Section de l'Association Suisse des Paraplégiques
 spv.ch

CLUB EN FAUTEUIL ROULANT • GENÈVE

Construire sans obstacles

Le spécialiste des solutions face aux situations handicapantes
 Missions pour les personnes en situation de handicap vivant avec des lésions médullaires

- Développer et organiser des activités sociales, culturelles et sportives
- Promouvoir l'égalité des chances
- Développer leur inclusion au sein de la société
- Promouvoir leurs droits fondamentaux
- Représenter leurs intérêts auprès des autorités et du public
- Développer des rapports amicaux entre les membres
- Collaborer avec les organisations du Grand Genève poursuivant des buts identiques
- Soutenir les efforts de la Fondation suisse pour paraplégiques (FSP)

CFRGe COP 12-14682.3 / teln CH 87 090 0000 1201 4682.3 / www.facebook.com/CFRGe
 151 rue de Lèzes, 1213 Bernex / 022 346 41 41 / Fax 022 347 70 53 / www.cfrge.ch



INCLUSION

AccessibilitéS

Face aux obstacles que rencontrent nos membres dans leur vie quotidienne et aux difficultés auxquelles nous nous confrontons pour que les droits des personnes vivant des situations de handicap soient simplement appliqués, le Club en fauteuil roulant Genève a décidé de clarifier les questions d'accessibilité. Soit, *l'accessibilité statique*, *l'accessibilité dynamique*, *l'accessibilité sûre ou sécurité*, *l'accessibilité sociale*, *l'accessibilité économique*, *l'accessibilité à l'aide sociale* *l'accessibilité à la santé*. Il apparaît donc que les « accessibilitéS » ne concernent pas exclusivement l'environnement construit mais aussi la vie quotidienne.

L'accessibilité statique concerne l'environnement construit, architecture, aménagement urbain, etc. C'est celle que l'on rencontre le plus souvent et qui consiste à abaisser des trottoirs, placer des lignes de guidage ou des bandes d'alertes, placer une rampe ou un ascenseur, avoir un plancher plat dans un bus, etc.

L'accessibilité dynamique concerne le déplacement des personnes d'un point à un autre avec ses obstacles ou aménagements. Elle nécessite des personnes ayant des déficiences diverses de réfléchir au parcours à faire afin de rencontrer le moins d'obstacles, le moins de situations de handicap. Elle concerne aussi bien les déplacements dans le logement, dans le lieu de travail qu'en ville ou en dehors de celle-ci. Elle est liée aux déficiences cognitives et mentales comme motrices et sensorielles et porte donc sur les limitations d'activités réalisables au décours d'une journée comme sur les restrictions de participation engendrées par les obstacles à franchir.

Section de l'Association Suisse des Paraplégiques



CLUB EN FAUTEUIL ROLANT • GENÈVE

20 Genève

Tribune de Genève | Mercredi 22 octobre 2014

Logement

L'habitat participatif suisse passe la frontière

A Viry, la Codha, une coopérative suisse, et un bailleur social haut-savoyard ont travaillé pour la première fois main dans la main

Marie Prieur

Au cœur de l'écoquartier flamant neuf de Viry, en France voisine, c'est l'effervescence. François Friot, intrigué par le spectacle en Suisse, procède aux réglages de son synthétiseur tout comme Bernard Hellegou, en costume, répond aux médias. Tous deux vivent dans un lieu lié à un programme d'habitat participatif franco-suisse baptisé les «Terrasses du Jura».



François Friot et sa femme, «Maggies», n'ont «jamais connu une telle complicité entre voisins».

Trois systèmes

- Deux promoteurs:**
- Haute-Savoie Habitat, le plus important bailleur social du département avec 15 000 logements locatifs.
 - La Codha, coopérative suisse. 2000 membres, dont 400 logés, 600 logements à venir.
- Les Terrasses du Jura, à Viry:**
- Un immeuble locatif social, géré par Haute-Savoie Habitat. 15 logements. Exemple de loyer: 500 euros pour 65 m².
 - Un immeuble de 12 appartements en accession sociale à la propriété (avec plafond de ressources). Prix de vente: 2300 euros/m². Contre 4000 en moyenne dans ce secteur.
 - Un immeuble de 10 appartements géré par la Codha. Les coopérateurs apportent une mise de départ de 5% puis paient un loyer de 1500 euros par mois pour un 97 m². M.P.

tué les démarches administratives et on a pu arriver à bout du montage financier. Seul bémol, le manque de transports en commun. La Codha gère l'un des trois immeubles des Terrasses du Jura. Ici, l'aspect habitat associatif franchit un palier de plus. Les occupants de dix 42 appartements partagent une buanderie et une chambre d'amis de 25 m².

Le sourire au rendez-vous
L'un d'eux, Bernard Hellegou, préside l'association des habitants. Ce Breton marié à une Suisseuse loue les vertus de ce mode de vie helvétique: «C'est très intéressant de partager ces espaces communs. Surtout dans un monde où les gens sont très individualistes.» Et d'ajouter: «Ici, tout le monde se connaît, on organise des après-midi, des sorties pour aller voir des matches de rugby à Oyonnax. Nous ne sommes pas de la même origine, nous n'avons pas le même job mais ce mode d'habitat permet de dépasser les clivages.»

Il connaît d'ailleurs Yves Déron, aidé soignant à Saint-Julien, qui a acheté un des appartements de l'immeuble d'Ici créé, en accession sociale. Ou encore François Fontrier et son épouse, surnommée «Maggies», localisées dans le bâtiment d'en face, géré par Haute-Savoie Habitat. «Ici, il n'y a pas

«Ce mode d'habitat permet de dépasser tous les clivages»



de différences entre localités et propriétaires ou entre Suisses et Français, lance «Maggies», la Togolaise. On se rend service et le sourire est au rendez-vous et les voi-



La fusion de deux arrêts de tram fait polémique

Sur la ligne 12, on envisage de réunir les haltes de «Chêne-Bougeries» et «Grange-Falquet». Une association proteste

L'arrêt «Chêne-Bougeries», sur la ligne du tram 12, pourrait être bientôt déplacé, se rapprochant du centre-ville. Bâlocluse sur le tronçon de la route de Chêne où se trouvent la mairie et la poste de la commune, la nouvelle halte remplacerait à la fois l'arrêt actuel et celui de «Grange-Falquet» (voir le schéma ci-dessous). L'arrêt qu'il remplacerait ainsi le goullet étroit et pentu de la route de Chêne-Bougeries, où les divers modes de transport se partagent une voie par sens.

Ce remaniement a été proposé comme «acquis» en mai dans l'organe officiel des communes des Trois-Chênes. Il y est vu comme une «bonne nouvelle» quand on sait à quel point la situation actuelle rend le trafic impossible aux heures de pointes. Mais le projet, qui n'est pas encore formellement décidé, fait bondir la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrapp). Elle a écrit aux autorités pour leur dire son mécontentement. Selon elle, le site actuel de l'arrêt est idéal du point de vue de la clientèle: «Il dessert puisqu'il est situé dans la partie densément habitée et dotée de nombreux commerces de Chêne-Bougeries. De là, prendre le tram impliquera à l'avenir un cheminement de 200 à 300 mètres, traversant soit la route du Vallon, soit le chemin De La Montagne, puis une partie de la route de Chêne, le nouveau arrêt étant prévu au centre de la chaussée, ce qui favorise les voi-

tures, s'insurge Citrapp: «Une fois de plus, des problèmes de circulation sont résolus au détriment des usagers des transports publics.»

Selon la Direction générale des transports (DGT), le projet doit bénéficier surtout au tram et aux deux roues, même si le trafic motorisé en retirera aussi quelques avantages. «Il s'agit d'abord d'améliorer la vitesse commerciale de la ligne 12, tout en maintenant le bon niveau de desserte, et un arbitrage qui n'est pas toujours évident», explique Claire Lesage, ingénieure à la DGT. L'actuel arrêt «Chêne-Bougeries» n'est distant que de 250 mètres de son voisin en direction de la frontière, «Place Favre». Or l'intervalle idéal est d'environ 500 mètres. Avec la nouvelle disposition, l'écart serait de 540 mètres. Le tram 12 effectuait en 2013 une vitesse moyenne de 14,75 km/h. L'objectif légal est de 18 km/h. Les cartes plus éloignées des centres, le nouvel arrêt améliorerait l'accès à des lieux précis: la poste, la mairie et une école primaire.

Quant à la nécessité de sécuriser les vélos dans le goullet de Chêne-Bougeries, où ils partagent la même voie avec les voitures et le tram, elle a été réactivée par la collision du 16 avril dernier, qui a coûté la vie à un cycliste de 58 ans. La suppression de l'arrêt et de quelques places de stationnement permettra de créer une bande cyclable en direction de la ville. La Commune souhaitait, elle, ouvrir une déviation cyclable via des rues adjacentes: «Mais les personnes qui pratiquent quotidiennement le vélo favorisent les itinéraires directs», relève Claire Lesage. Marc Moulin

Avis de naissances

Carolina et Marcus Huggare
ont l'immense joie d'annoncer la naissance de leur fille

Alice
le 15 octobre 2014

Hôpital de La Tour

Katia et Lello
ont l'immense joie d'annoncer la naissance de leur fils

Angelo
le 16 octobre 2014

Hôpital de La Tour

Monsieur et Madame Miguel Perez et Linda Faïé Figueroa
sont heureux d'annoncer la naissance de leur fille

Ema
le 17 octobre 2014

Inès, Maria et Sébastien Fabbri
ont l'immense joie d'annoncer la naissance de leur frère et fils

Noam, Joseph
le 17 octobre 2014
4A chemin de l'Étoile - 1218 Le Grand-Saconnex

Katherine, Matthew et Eloise Zingg
ont l'immense joie d'annoncer la naissance de

Théodore, Harrison
le 18 octobre 2014
-Clinique-
GÉNÉRALE - BAULIEU

Aux premières heures du samedi 18 octobre 2014

Tom, Orphée
nous a rejoint pour notre plus grand bonheur

Séverine et Julien
-Clinique-
GÉNÉRALE - BAULIEU

Nous avons l'immense joie d'annoncer la naissance d'

Elina, Ines
le 16 octobre 2014 à 16 h 20

Verane et Elias Carballo
7 rue Gramman
1241 Puplinge

Nous avons le bonheur d'annoncer la naissance de

Lanah
le 16 octobre 2014 à 18 h 09

Amélie et Loïc Veronesse
Av. Adrien-Jeandin 11
1225 Thoiry

Nous avons l'immense joie d'annoncer la naissance de

Naoki, Mathis
le 19 octobre 2014 à 16 h 50

Hiroko et Eric Sabatier
131, route de Chêne
1224 Chêne-Bougeries

