

Date de dépôt : 8 janvier 2013

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

- a) R 561-A Proposition de résolution de MM. Thierry Cerutti et Antoine Bertschy : Résolvez les problèmes de circulation et de mobilité à Vernier**
- b) R 657-A Proposition de résolution de M^{me} et MM. Thierry Cerutti, Antoine Bertschy, Christina Meissner et Frédéric Hohl : La population de Vernier-village prise en otage par la DGM/DIM**

Rapport de majorité de M. Roberto Broggini (page 1)

Rapport de minorité de M. Thierry Cerutti (page 33)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Roberto Broggini

Mesdames et

Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie sous la présidence de M. François Gillet. Les notes de séance ont été prises par M. Aurélien Riondel que l'on remercie vivement. Ont assisté aux travaux M. Favre David, secrétaire général adjoint à la mobilité, DIME, M. Prina Alexandre, directeur de la direction de la planification générale, DG de la mobilité, DIME, M. Etienne Fabrice, directeur a. i. de la direction des transports publics, DG de la mobilité, DIME, M. Messenger Thierry, directeur de la direction régionale Lac-Rhône, DGM (direction générale de la mobilité).

Audition du résolutionnaire, M. Thierry Cerutti

M. Cerutti présente les deux résolutions successivement. Il annonce que, depuis la rédaction de la R 561 en 2008, beaucoup de choses ont changé, majoritairement aux dépens du transport individuel motorisé (TIM) et en faveur des transports en commun (TC) et de la mobilité douce (MD). M. Cerutti indique que les automobilistes mettent désormais de nombreuses minutes à sortir de la route du Bois-des-Frères, alors qu'auparavant la circulation y était fluide. Il indique que ce problème s'explique par le tracé d'une voie bus à cet endroit, ce qui a supprimé une voie en direction de Meyrin au carrefour avec la route de Vernier. M. Cerutti signale que des pistes cyclables prodigieusement larges ont été construites et qu'il est désormais temps de favoriser le TIM.

M. Cerutti aborde ensuite la R 657, qui s'oppose aux transformations effectuées au carrefour entre la route de Vernier, la route du Nant-d'Avril et la route de Vernier section communale. Il indique que contrairement à ce que prétend le DIME, les autorités communales n'ont pas été consultées avant les travaux.

M. Cerutti affirme qu'environ 3 000 habitants résidant dans la zone se retrouvent prétérités par ces transformations, qui ont densifié la circulation dans Vernier-Village, où se trouvent des écoles, un centre sportif et, depuis peu, un centre commercial. Il rappelle le projet du Conseil d'Etat d'installer une ceinture industrielle autour de Vernier, ce qui augmentera la circulation dans le secteur. M. Cerutti estime que la DGM aurait pu tracer une voie de bus sur la route de Vernier section communale, au lieu d'interdire aux voitures de s'engager à droite en direction de la ville. Il se prononce contre la circulation de transit dans Vernier, mais estime que les moyens de contrôle nécessaires existent. M. Cerutti insiste sur l'ancienneté des résolutions, signe que le mal-être des gens dure depuis longtemps.

Un commissaire (MCG) demande si la situation a évolué depuis la date de rédaction des résolutions. M. Cerutti annonce que le Conseil d'Etat a répondu à l'association des intérêts de Vernier-Village par un rapport insistant sur les améliorations apportées aux TC, élément qu'il ne remet pas en cause. M. Cerutti indique qu'il a toujours été en faveur de la mobilité douce, à condition qu'elle ne prétérite pas le TIM. Il se fait le relais du ras-le-bol des habitants, qui en ont marre de mettre quinze minutes de plus qu'auparavant pour rentrer chez eux. M. Cerutti rappelle les problèmes à la route du Bois-des-Frères. Il indique que le futur développement de la zone accentuera les congestions.

Un commissaire (MCG) insiste sur le fait que les modifications de la circulation ont accentué la dangerosité aux abords des écoles qui se trouvent au centre du village. M. Cerutti précise que plusieurs pétitions ont été signées par environ mille personnes contre les interdictions de tourner au carrefour entre la route de Vernier et la route de Vernier section communale.

Un commissaire (Ve) demande à M. Cerutti s'il connaît les taux de pollution causé par la mobilité à Vernier, ce à quoi ce dernier répond par la négative.

Le Président demande si certaines des invites de l'une ou l'autre des résolutions sont désormais caduques. M. Cerutti répond qu'une séance d'information a été organisée par la DGM, laquelle s'était révélée extrêmement houleuse. Il signale qu'un nombre inhabituel de personnes s'étaient rendues à la séance d'information, qui n'avait pas répondu aux attentes des habitants. De façon générale, il estime que les invites sont toujours d'actualité.

Discussion et vote

M. Etienne de la DGM présente la situation de l'accès à Vernier-Village depuis Châtelaine et la ville de Genève. Il annonce qu'il a fait l'objet d'une importante réflexion depuis 2008 et le projet d'implantation d'Ikea.

M. Etienne rappelle que les TC y subissaient d'importants retards aux heures de pointe, particulièrement en direction de Vernier : 7 minutes de perte de temps supplémentaire à l'horaire en direction de la ville, 12-14 minutes en direction de Vernier. M. Etienne relève que Vernier-Village accueillait un important trafic de transit. Il indique qu'en 2008 le Conseil d'Etat a décidé de prendre des mesures. En conséquence, la DGM a apporté des modifications à la signalisation lumineuse, faisant descendre les pertes de temps de 12-14 minutes à 8 minutes. En 2009, le Conseil d'Etat est de nouveau intervenu auprès de différents services et de la commune de Vernier, afin d'améliorer la progression des TC en direction de Vernier, de limiter le trafic de transit et des poids lourds dans le village et d'assurer un bon accès à la zone industrielle.

M. Etienne annonce que les mesures de circulation introduites en décembre 2010 ont été décidées en 2009. Il insiste sur le processus de consultation mené avec la commune (commission du conseil municipal, conseil administratif). Il rappelle que le carrefour entre la route de Vernier et la route de Vernier section communale a été considéré comme le point noir et que le remplacement de la voie de présélection pour tourner à gauche par une deuxième voie pour aller tout droit permet d'évacuer beaucoup plus

efficacement les voitures qu'auparavant. M. Etienne indique que, dans le sens Vernier-Ville cette fois, la DGM avait l'intention de prolonger la voie de bus afin de permettre le bon accès des bus à celle-ci, ce qui n'était alors pas le cas. Il rappelle que c'est la commune de Vernier qui est alors intervenue en proposant d'interdire aux voitures de tourner à droite en direction de la ville, afin de ne pas avoir à effectuer les lourds aménagements qu'aurait demandé le prolongement de la voie de bus. M. Etienne annonce que la DGM s'est finalement décidée pour cette mesure certes radicale, mais qui a porté ses fruits.

M. Etienne détaille ensuite le bilan de ces modifications. Il affirme que la progression des TC a été profondément améliorée, dans les deux sens, aux heures de pointe. Les pertes de temps supplémentaire à l'horaire sont passées de 7 à 2 minutes en direction de la ville et de 12-14 minutes à 3 minutes en direction de Vernier.

M. Etienne ajoute que la fréquentation des TC a augmenté de 14 %, à toutes les heures, entre novembre 2010 et novembre 2011. Il indique que la commune de Vernier a rapporté à la DGM que les niveaux de pollution ont quant à eux fortement diminué. Il annonce qu'un nombre important d'infractions a été constaté dans le secteur : jusqu'à 800 par jour pour l'utilisation de l'ancienne route de Vernier (qui est réservée aux bus et aux vélos), permettant de contourner l'interdiction de tourner à droite vers la ville ; 200 infractions par jour sur le mouvement de tourner à droite vers la ville.

M. Etienne indique qu'il est prévu d'installer une barrière amovible sur l'ancienne route de Vernier et des aménagements compliquant le virage à droite sur la route de Vernier. Il rappelle que l'allongement du temps de parcours pour les habitants du secteur est de l'ordre de 4 à 5 minutes (passant de 3-4 minutes à 7-8 minutes). Il indique que les avantages introduits sont, aux yeux de l'Etat, largement supérieurs aux inconvénients provoqués par les modifications. M. Etienne attire l'attention des commissaires sur le fait que, si l'interdiction de tourner à droite en direction de la ville est très décriée par les habitants, l'interdiction de tourner à gauche vers Vernier est, quant à elle, bien acceptée par eux.

M. Etienne signale ensuite que la DGM entend désormais aller présenter au Conseil administratif et au Conseil municipal de Vernier la situation actuelle et les améliorations apportées. Il ajoute qu'elle entend également rencontrer le TCS et les associations de riverains. Il reconnaît finalement qu'il ne sera pas possible d'apporter de modifications qui permettraient d'améliorer profondément la situation du TIM. Il termine en rappelant que le

département ne remet pas en cause le bien-fondé des décisions prises en 2010.

Une commissaire (S) souhaiterait avoir des précisions sur les raisons et l'origine des plaintes des habitants. Elle rappelle que le mécontentement est important, puisqu'il a failli mener au lynchage des employés du département lors d'une séance d'information. M. Etienne répond que la fâcherie majeure provient des habitants du secteur proche du carrefour qui a été profondément modifié, qui subissent l'interdiction de tourner à droite en direction de la ville. Il rappelle que l'autre mesure principale – l'interdiction de tourner à gauche sur la route de Vernier section communale depuis la route de Vernier – ne fait pas l'objet d'un grand mécontentement.

Une commissaire (S) demande ensuite s'il ne serait pas possible d'aménager une nouvelle possibilité pour les riverains, par exemple en ouvrant le passage entre le chemin de Poussy et la route de Vernier. M. Etienne répond qu'il serait possible de rouvrir à la circulation le chemin de Poussy, qui avait été fermé avec des bornes quelques années avant la mise en place des mesures de décembre 2010. Néanmoins, il rappelle que cette mesure entraînerait le retour du trafic de transit. En effet, il est illusoire de réussir, par la pose de panneaux, à faire respecter l'interdiction aux non-riverains.

Un commissaire (MCG) demande à combien de personnes correspond l'augmentation de la fréquentation des TC. M. Etienne répond que la fréquentation est passée de 4 000 à 4 600 par jour. Ce même MCG met en rapport ce chiffre avec le nombre d'infractions par jour qui a été annoncé (1 000 à 1 200). Il en déduit que la minorité a été satisfaite. Il affirme qu'il est nécessaire de trouver un compromis, c'est-à-dire de redonner la possibilité aux habitants de s'engager sur la route de Vernier depuis Vernier-Village. Finalement, il remet en doute les temps de parcours du TIM annoncés par la DGM pour rejoindre la route de Vernier depuis Vernier-Village aux heures de pointe.

M. Favre répond que le département est en train de réfléchir à une solution pour permettre d'améliorer la situation des ayant-droits, c'est-à-dire des habitants de la zone. Il annonce qu'un système de caméra est actuellement à l'étude, mais qu'il pose des problèmes juridiques. M. Favre assure que le département est sensible aux plaintes des habitants et qu'il va tout faire pour trouver une issue favorable.

Le Président demande des précisions sur le système de caméra. M. Favre répond que de tels systèmes existent dans de nombreuses villes en Europe. Il s'agit de caméras qui contrôlent les numéros de plaques des véhicules et qui

amendent systématiquement les véhicules qui n'ont pas le droit d'emprunter l'itinéraire surveillé.

Un commissaire (MCG) demande s'il ne serait pas possible, dans l'attente d'une résolution des problèmes posés par les caméras, de mettre en place une solution transitoire, contrôlée par les agents de sécurité municipaux. M. Favre répond que cela reviendrait à rouvrir la boîte de Pandore, ce qui ne serait pas acceptable.

Un commissaire (Ve) demande si les quelque mille contrevenants par jour sont tous des habitants, ce que M. Etienne infirme. Il est indiqué que 2 000 à 3 000 personnes habitent la zone.

Le même commissaire (Ve) aimerait confirmation qu'il serait possible d'ouvrir un autre chemin pour offrir une solution aux riverains, mais qu'elle n'est pas envisageable, car il ne serait pas possible d'en limiter l'accès aux ayants droit. M. Etienne abonde dans ce sens.

Un commissaire (L) estime que la présentation du département a été la preuve du traitement politique de ce genre de problème, à savoir la décision d'améliorer la situation de certains utilisateurs – les TC – au dépens d'autres – le TIM. Il reconnaît cependant que, vers la fin, la présentation a témoigné de la volonté du département d'améliorer la situation des habitants qui se déplacent en TIM, ce qui est, à ses yeux, une bonne chose. Il se prononce en faveur d'une politique qui favorise tous les modes de transport et pas uniquement les TC et la MD, comme c'est souvent le cas.

M. Etienne souhaite rappeler que c'est la commune de Vernier qui a suggéré d'interdire le mouvement du tourner à droite sur la route de Vernier en direction de la ville et que la DGM souhaitait plutôt prolonger la voie bus. Il annonce qu'une série de simulations a été menée sur la réintroduction du tourner à droite, tout en gardant la maîtrise du trafic, ce qui impliquait un contrôle de l'accès à de nombreux carrefours en amont. M. Etienne indique que ces mesures auraient fortement pénalisé le trafic au carrefour à l'entrée de Vernier-Village en venant de Peney (où se trouve le nouveau centre commercial) et sur la route du Nant-d'Avril, ce qui était indésirable. Il déclare donc que le sujet a été longuement étudié.

Un commissaire (MCG) demande comment il serait possible de contrôler les numéros de plaque des 2 RM, étant donné qu'ils n'ont qu'une seule plaque, située à l'arrière. Ce même commissaire, en tant qu'informaticien, déclare en outre que les simulations ne sont jamais véritablement fiables. M. Favre répond que les plaques d'immatriculation des 2 RM ne représentent pas un problème technique à la mise en place d'un système autorisant l'accès par la pose de caméras. M. Favre ajoute que les simulations sont toujours

complétées par des données recueillies sur le terrain. Il nuance le propos du commissaire (MCG) et rappelle que les impacts de l'introduction de la voie bus sur le pont du Mont-Blanc sont conformes à ce qu'avaient montré les simulations.

Un commissaire (Ve) demande s'il ne serait pas possible de couper la route de Vernier section communale vers le milieu, afin de garantir l'accès aux personnes habitant du bon côté de la barrière. M. Etienne répond que l'interdiction de tourner à gauche depuis la route de Vernier est la clé de voûte du système. Il ajoute que la proposition entraînerait les mêmes problèmes que l'ouverture du chemin de Poussy.

Le Président demande au département de confirmer que l'interdiction de tourner à droite, point le plus litigieux, a bien été suggéré par la commune de Vernier. M. Etienne répond que la DGM avait, dans un premier temps, envisagé cette solution, mais l'avait mise de côté en raison de la radicalité de la mesure. Il confirme que c'est la commune de Vernier qui a suggéré cette solution, afin de s'éviter les coûts importants qu'aurait entraîné le prolongement de la voie de bus.

Le Président demande si une étude d'impact de la situation dans la zone a été menée. M. Etienne répond que l'impact de l'ouverture d'Ikea s'est révélé moins important que prévu (utilisation du parking bien plus faible qu'envisagée). Il rappelle que la fin des travaux de construction de la tranchée de Meyrin-Village a permis un léger soulagement du trafic dans le secteur de Vernier. Il est ajouté que l'ouverture du centre commercial Arc Center a été prise en compte et a donné lieu à des aménagements. Il précise que, malgré l'amélioration de la situation dans le secteur, celui-ci reste en situation critique. M. Etienne annonce qu'une amélioration nette des conditions de circulation passerait par un projet à plusieurs dizaines de millions avec emprise au sol.

M. Prina précise que le projet d'amélioration du trafic dans le secteur de Châtelaine évoqué par M. Etienne est inscrit au Plan directeur du réseau routier 2011-2014 (mesure 7.4). En réponse aux accusations d'orientation idéologique en faveur des TC et de la MD de l'action de la DGM, M. Favre souhaiterait rappeler que ces mesures ont permis d'améliorer le débit du TIM dans le sens de sortie de la ville.

Une commissaire (S) demande si l'ouverture du chemin de Poussy assortie d'un système de contrôle par caméras est véritablement à l'étude au département, ce qui est confirmé par le département. Celui-ci précise toutefois que cela ne réglerait le problème que dans le sens Vernier-Ville.

Un commissaire (MCG) souhaiterait des précisions sur les comptages et l'origine des véhicules.

M. Etienne répond que les comptages faisaient état, avant la mise en place des mesures de régulation du trafic, d'environ 3 500 véhicules en transit et d'environ 10 000 véhicules circulant sur la route de Vernier. Il ajoute qu'une bonne partie de ce trafic n'était pas due aux résidents, mais venait de beaucoup plus loin, notamment de la zone industrielle.

Un commissaire (MCG) demande s'il serait possible de construire un rond-point. M. Etienne répond que les ronds-points sont moins efficaces sur les carrefours en T que ne le sont les feux de circulation. Il précise qu'un giratoire comporte l'inconvénient de ne plus pouvoir maîtriser le trafic. M. Prina ajoute que la contrainte de compromis entre la route de Pré-Bois et celle de Vernier ne peut être écartée. Il précise que le contrôle du trafic au carrefour route du Nant-d'Avril / route de Pictet est une condition pour garantir aux Verniolans de pouvoir s'engager sur la route du Nant-d'Avril.

Un commissaire (Ve) demande s'il serait possible de construire des rampes d'accès.

M. Etienne répond que cela coûterait très chers et serait très compliqué, alors que le trafic n'est pas très important à cet endroit. M. Prina indique que la possibilité de construire une sortie d'autoroute à Vernier-Canada est inscrite au Plan directeur du réseau routier. Il reconnaît que cette mesure ne règlera pas le problème à court terme, mais que des négociations sont en cours avec la Confédération.

Un commissaire (MCG) demande l'audition du TCS. Un commissaire (Ve), suite à cette proposition, demande l'audition de l'ATE.

Un commissaire (L) souhaiterait auditionner la commune, afin de déterminer s'il est exact qu'elle a demandé l'introduction de l'interdiction du tourner à droite, ce que contestait M. Cerutti.

Le Président met aux voix la proposition d'auditionner la commune de Vernier.

Proposition acceptée par **12** voix (2 S, 1 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG) contre **1** (1 Ve) et 2 abstentions (1 Ve, 1 L).

Le Président met aux voix la proposition d'auditionner le TCS.

Proposition refusée par **6** voix (2 S, 2 Ve, 2 PDC) contre **2** (2 MCG) et 7 abstentions (1 Ve, 2 R, 3 L, 1 UDC).

Suite au refus de l'audition du TCS, un commissaire (Ve) retire sa proposition d'audition de l'ATE.

Audition de M. Rochat, Maire de Vernier

Le Président indique que la commission s'intéresse particulièrement à la R 657, car la R 561, au vu de son ancienneté, est moins à propos.

M. Rochat, Maire de Vernier, remercie la commission de le recevoir. Il confirme les propos du Président et annonce que sa présentation se concentrera sur la R 657. Il rappelle les mesures mises en place sur la route de Vernier section communale en décembre 2010 : interdiction de tourner à gauche sur celle-ci depuis la route de Vernier et interdiction de s'engager à droite sur la route de Vernier depuis la route de Vernier section communale. M. Rochat indique que ces mesures avaient fait l'objet d'une demande d'étude de la part de la commune, car celle-ci voulait éviter de devoir réaliser des travaux importants pour permettre le passage des bus. Il signale que face à la radicalité de la solution, le Conseil administratif de Vernier s'était dans un premier temps opposé à la mesure, puis avait demandé à l'Etat d'étudier en profondeur la situation. Il annonce que, finalement, la mesure a été étudiée simultanément à sa mise en place.

M. Rochat revient sur la situation de mobilité du secteur et explique la position de la commune de Vernier. Il rappelle les retards que subissaient les TPG à cet endroit, élément qui préoccupait la commune depuis longtemps. Il annonce que les retards à l'horaire ont pratiquement disparu. Il attire ensuite l'attention des commissaires sur le rallongement des trajets pour le TIM de plusieurs minutes. Il revient ensuite sur les chiffres de comptage des véhicules et rappelle qu'avant le changement de 2010, deux tiers des véhicules qui empruntaient la route de Vernier section communale ne provenait pas de Vernier-Village, ce qui signifie que la route remplissait la fonction d'axe de transit. M. le Maire annonce que le nombre de véhicules circulant devant les écoles situées au centre du village a diminué, alors que, logiquement, celui des véhicules empruntant l'avenue Louis-Pictet a fortement augmenté. Il signale que plus de mille infractions par jour sont constatées sur le carrefour tel que modifié en 2010.

M. Rochat signale que la pollution de l'air a diminué suite aux mesures de circulation prises sur la route de Vernier. Il présente ensuite les simulations de la DGM concernant une éventuelle réouverture de la route de Vernier, qui montrent que les bus se retrouveraient, dans le sens de la ville, coincés par la circulation. Il indique que la commune a envisagé le retour à l'ancienne situation, mais pas sans mesures d'accompagnement : voie de bus complémentaire, assainissement OPB, etc. pour un montant d'environ

1 370 000 F. M. Rochat décrit ensuite les mesures à instaurer en cas de maintien de la fermeture afin de diminuer le nombre d'infractions dans le secteur : modification physique du carrefour pour rendre plus difficile le tourner à droite depuis la route de Vernier section communale, mise en place d'une barrière sur l'ancienne route de Vernier et instauration de mesures OPB, pour un montant de 190 000 F. La commune a dû procéder à une pesée d'intérêts pour prendre position sur cet objet. Il déclare qu'elle reconnaît que le TIM est défavorisé par la nouvelle situation, mais que ce désavantage est moins important que les avantages qui ont pu être tirés de ce changement (baisse du nombre des véhicules devant les écoles, amélioration de la qualité de l'air, nette amélioration des temps de parcours TC). Fort de ces constats, M. Rochat déclare que la commune de Vernier s'oppose à un retour à l'ancienne situation et à la résolution 657.

Le résolutionnaire demande qui a décidé de fermer la route de Vernier. M. Rochat répond que la commune de Vernier a demandé à la DGM d'étudier la fermeture, que cette dernière a mise en place, plutôt que d'en rester à un stade d'étude.

Le résolutionnaire revient sur la question de la pollution atmosphérique. Il estime que les mesures sont mensongères, car elles ont été prises juste avant et juste après l'instauration des changements sur la route de Vernier. Selon lui, la pollution a augmenté avec la nouvelle situation. Il annonce qu'il serait possible de mettre en place une signalétique autorisant les riverains à emprunter le tronçon et de contrôler le respect de ces panneaux grâce à des contrôles de police municipale. M. Rochat indique qu'il n'est pas spécialiste du domaine de la pollution atmosphérique, et qu'il se contente de lire les cartes fournies par les services de l'Etat. Il indique néanmoins que les charges de trafic calculées sur Louis-Pictet datent de 2012, ce qui lui semble aller à l'encontre des allégations de M. Cerutti. Concernant la possibilité de mettre en place une signalétique autorisant les habitants, M. Rochat doute que des contrôles de police municipale suffisent à faire respecter les panneaux, à moins d'engager des moyens si importants que cela en deviendrait absurde.

Il est demandé s'il est exact que les infractions se montent à plus de mille par jour, ce que M. Rochat confirme. M. Prina annonce qu'il s'agit du chiffre qui a été établi par les mandataires chargés d'évaluer le nombre des infractions.

Le policier résolutionnaire annonce que les infractions diminueraient fortement en cas de présence policière.

Le Président demande à M. Rochat de s'exprimer sur la possibilité d'ouvrir le chemin de Poussy. M. Rochat annonce que l'ouverture du chemin de Poussy avec la mise en place d'un panneau « seuls riverains autorisés » provoquerait un report de trafic énorme de l'avenue Louis-Pictet vers le chemin de Poussy, soit du réseau primaire au réseau de quartier, ce qui n'est pas souhaitable.

Le résolutionnaire demande si la commune ou la DGM ont envisagé la possibilité de tracer une voie de circulation réservées aux voitures des habitants sur l'ancienne route des Vernier en supprimant une des deux voies de bus. M. Prina répond que cela entraînerait une forte contrainte d'exploitation pour les TPG. Il précise que cela nécessiterait la mise en place de sas en amont et en aval et une autre gestion de la signalisation lumineuse.

Le résolutionnaire rétorque que ces sas existent déjà. M. Rochat demande comment il serait possible de limiter ce mouvement aux habitants.

Il répond qu'il suffirait de mettre en place un contrôle de police !

Un commissaire (UDC) demande à la DGM si, conformément aux propos de M. Favre retranscrits en page 8 du procès-verbal numéro 102, l'Etat a réellement l'intention de tout faire pour trouver une issue favorable au problème. Il demande si le département a contacté la commune en ce sens.

M. Messenger annonce qu'un système de caméra performant, qui permettrait de faire la distinction entre les ayants-droit et les autres véhicules, est à l'étude. Il précise qu'un tel système a des implications tant techniques que juridiques, raisons pour laquelle il s'agit d'un long processus.

M. Rochat, au nom de la commune de Vernier, demande s'il serait possible de favoriser les mouvements des véhicules circulant depuis Vernier-Village en direction de la ville, c'est-à-dire d'augmenter les temps verts pour la route de Vernier au carrefour avec l'avenue Louis-Pictet et pour l'avenue Louis-Pictet au carrefour avec la route du Nant-d'Avril. Il insiste sur le fait que cela améliorerait nettement la situation des habitants.

Une commissaire (S) indique qu'il n'est pas possible de contrôler le trafic uniquement avec des panneaux « Riverains autorisés ». Elle rappelle que le département s'était engagé à trouver une solution en partenariat avec la commune et à organiser une rencontre avec les habitants.

Le Président demande s'il est exact que les coûts seraient à la charge de la commune, ce que M. Rochat confirme.

Discussion et votes finals

M. Prina rappelle que la mise en place des mesures de circulation de décembre 2010 a été menée de façon conjointe entre le département et la commune, de même que les mesures d'accompagnements envisagées.

Le Président demande à M. Cerutti si, en tant que premier signataire, il veut retirer la R 561. Celui-ci annonce que cette résolution demande de mener une étude de circulation sérieuse sur le secteur du carrefour de la route de Vernier et la route du Bois-des-Frères. Il évoque de récents embouteillages énormes à cet endroit.

M. Messenger confirme que, grâce aux demandes de la résolution, le département a détecté qu'une boucle était défectueuse. Il ajoute qu'il s'agit là de la raison des embouteillages extraordinaires. Le résolutionsnaire rappelle que les mesures demandées par la résolution n'engendreraient pas de lourds investissements. Il insiste sur le fait que la zone concernée par la résolution est appelée à se développer fortement dans les années à venir.

Le Président demande s'il est exact que M. Cerutti estime que la résolution reste d'actualité, mais pour des raisons différentes de celles évoquées dans le texte, ce que ce dernier confirme.

Une commissaire (S) affirme qu'il est important d'écouter les communes. Néanmoins, elle rappelle que de nombreuses réponses ont été apportées tant par le département que par la commune. Cette commissaire engage M. Cerutti à rédiger un texte actualisé.

Un commissaire (UDC) annonce avoir parlé de la résolution avec des députés et des élus municipaux de la commune de Vernier. Il estime que les problèmes soulevés par la résolution n'ont pas trouvé de réponse. Il rappelle à son tour que le texte ne demande pas de mesures importantes.

Un commissaire (Ve) abonde dans le sens de la commissaire (S). Il insiste sur la banalité de l'invite de la résolution, qui entraînerait une surcharge de travail inutile à la DGM.

Le Président met aux voix la R 561.

Les commissaires refusent la R 561 par :

Pour :	3 (1 UDC, 2 MCG)
Contre :	6 (1 S, 3 Ve, 1 R, 1 L)
Abstentions :	3 (1 PDC, 1 R, 1 L)

Le Président ouvre les débats sur la R 657. Il demande à M. Cerutti s'il maintient la résolution et, si oui, s'il désire présenter d'éventuels amendements. M. Cerutti répond que les trois invites de la résolution sont toujours d'actualité. Il demande au département si des études d'impact ont été menées concernant l'ouverture du centre commercial Arc Center, du développement de la zone industrielle et de la construction du quartier de l'Etang.

M. Prina répond qu'en termes environnementaux l'évaluation d'un impact demandée par la résolution n'a pas été menée. Par contre, il annonce que des études de mobilité ont été conduites en lien avec le développement du secteur, et ce en partenariat avec la commune de Vernier. Il renvoie les commissaires au Plan directeur du réseau routier, qui décrit les mesures qui pourront répondre au développement de la zone.

Le Président met aux voix la R 657.

Les commissaires refusent la R 657 par :

Pour : **3** (1 UDC, 2 MCG)

Contre : **5** (1 S, 3 Ve, 1 PDC)

Abstentions : **3** (1 R, 2 L)

Proposition de résolution (561)

Résolvez les problèmes de circulation et de mobilité à Vernier

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que l'office cantonal de la mobilité est conscient de l'engorgement sur l'axe routier avenue de Châtelaine – route de Vernier – route du Nant-d'Avril et de son manque total de fluidité ;
- que le Conseil d'Etat veut développer les zones industrielles, plus particulièrement sur la commune de Vernier, sachant que cela va engendrer un surplus d'utilisation de ces tronçons routiers et diminuer la fluidité de la circulation des usagers privés et publics ;
- qu'aucun aménagement routier n'a été prévu pour accueillir ces futurs véhicules ;
- qu'IKEA va s'implanter au cœur de la commune, que cela va surcharger le réseau routier et réduire la mobilité ;
- que les habitants et les autorités de la commune de Vernier doivent être entendus et respectés ;
- que l'OCM ne propose aucune solution pour désengorger les routes cantonales précitées ;
- que les fréquentes saturations de l'autoroute de contournement, notamment à la hauteur du tunnel de Vernier, se répercutent inmanquablement sur la route de Vernier,

invite le Conseil d'Etat

à trouver dans un délai raisonnable une solution viable pour résoudre les problèmes de trafic que rencontrent les habitants de la commune de Vernier, notamment sur l'axe routier avenue de Châtelaine – route de Vernier – route du Nant-d'Avril.

Proposition de résolution (657)

La population de Vernier-village prise en otage par la DGM/DIM

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- Les mesures de modification de circulation prises par la direction générale de la mobilité qui sont entrées en force le 12 décembre 2010 sur le secteur de Vernier-village (suppression des possibilités pour les voitures privées de sortir et d’entrer à Vernier-village par la route communale de Vernier via la route du Nant-d’Avril) ;
- Les mesures prises et décidées par la direction générale de la mobilité (DIM) sans avoir au préalable concerté les autorités communales ;
- Que ces décisions et mesures provoquent d’importantes perturbations pour les habitants de Vernier-village utilisant la mobilité privée ;
- Le manque total d’information et de concertation de la part du DIM sur l’ensemble du projet de modification de la circulation à Vernier-village auprès de la population résidente et riveraine ;
- Que cette mesure intervient sans tenir compte des changements drastiques de la région ainsi que de l’impact réel de :
 - l’implantation d’IKEA ;
 - l’expansion du centre économique de Blandonnet et l’arrivée de nouvelles entreprises ;
 - la fin des travaux de la tranchée couverte sur la route de Meyrin ;
 - l’implantation du centre commercial « Arc Center » à l’angle de la route de Peney/Montfleury ;
 - le projet du quartier de l’Etang (1001 logements – 4000 emplois) ;
 - les différents déclassements en zone industrielle et la densification de ces emplacements (ZIBAT – ZIMEYSA – ZIMOGA),

invite le Conseil d'Etat

- à annuler avec effet immédiat les mesures mises en place au 12 décembre 2010 modifiant l'entrée et la sortie des véhicules privés de la route de Vernier en direction de la route du Nant-d'Avril ;
- à organiser dans les plus brefs délais une séance d'information et de concertation avec la population de Vernier-village et les autorités politiques de la ville de Vernier ;
- à mettre en place une évaluation de l'impact des 6 projets susmentionnés sur la circulation dans le secteur de Vernier village et présenter aux habitants de Vernier, en septembre 2011, les conclusions de l'évaluation effectuée et les mesures envisagées.

Commission des transports du Grand Conseil

9 octobre 2012

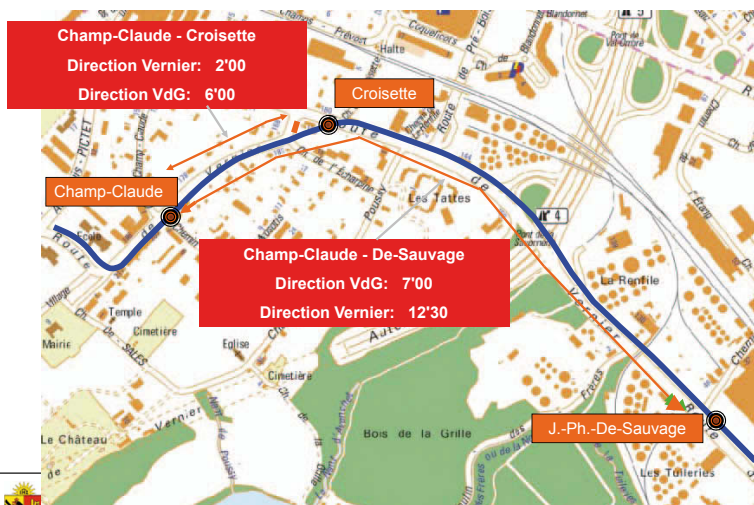
Aménagement route de Vernier



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction Générale de la Mobilité

12.10.2012 - Page 1

Temps TPG moyen perdus aux HP (2008)



12.10.2012 - Page 2

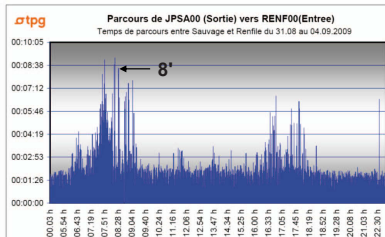
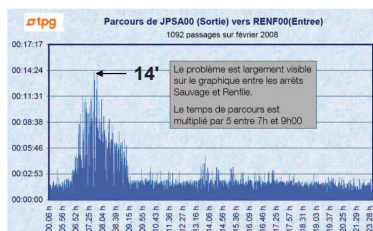
Décision du Conseil d'Etat en 2008 d'assainir la route de Vernier



Premières améliorations

2008

2009



12.10.2012 - Page 3

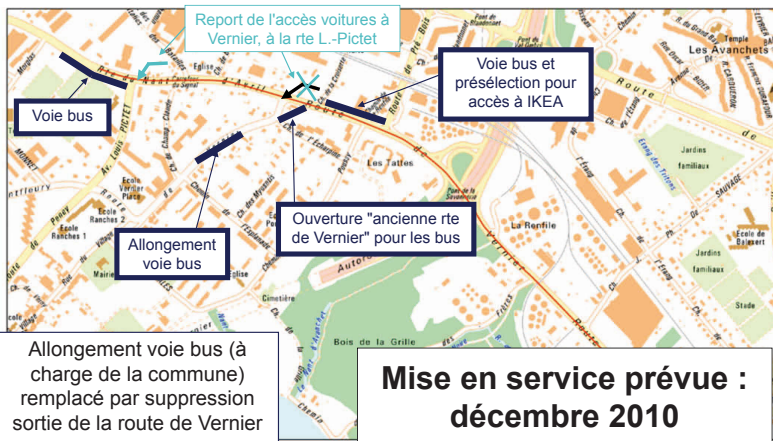
Objectifs du projet

- 1) Améliorer la progression des TPG (->Vernier)
- 2) Améliorer l'accessibilité aux zones industrielles
- 3) Maîtriser le trafic de transit dans Vernier-Village (y compris trafic poids lourds)

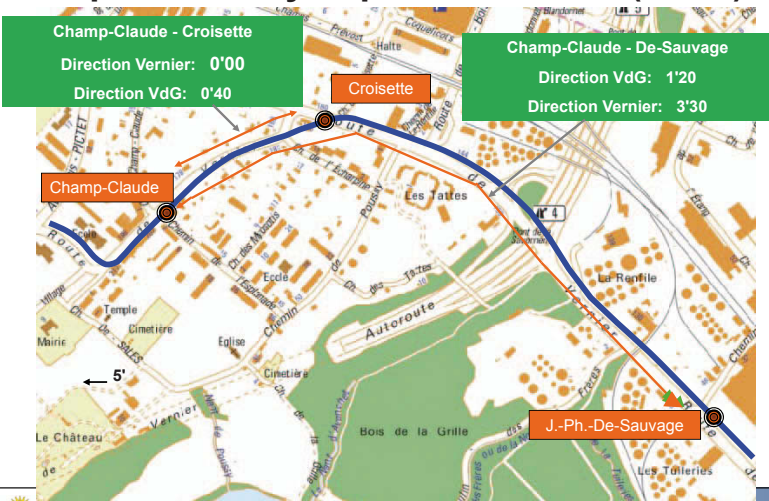


12.10.2012 - Page 4

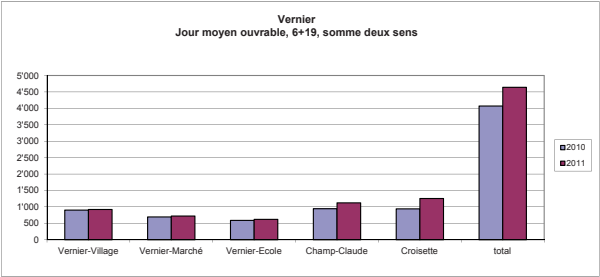
Mesures de circulation arrêtées



Temps TPG moyen perdus aux HP (2011)



Comptages journaliers TPG 2010-2011



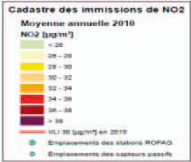
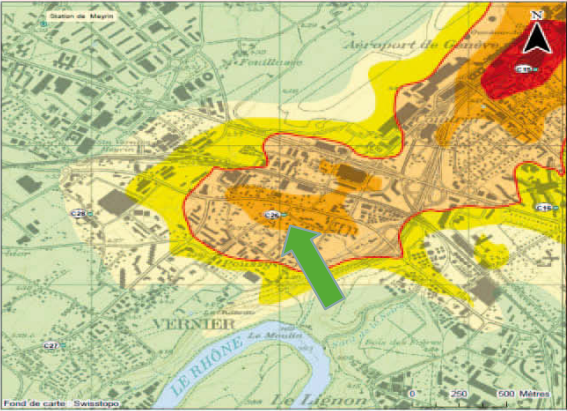
Les données expriment des comptages des montées de clients dans les deux sens lors des mois de novembre 2010 et 2011.

La clientèle a augmenté de 14% dans Vernier-Village

TJOM	2010	2011
Vernier-Village	902	920
Vernier-Marché	694	721
Vernier-Ecole	589	621
Champ-Claude	944	1'123
Croisette	940	1'255
total	4'070	4'640

Pollution de l'air

Route de Vernier (C26)
2010: immissions NO2 = 32-34 µg



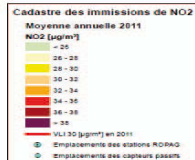
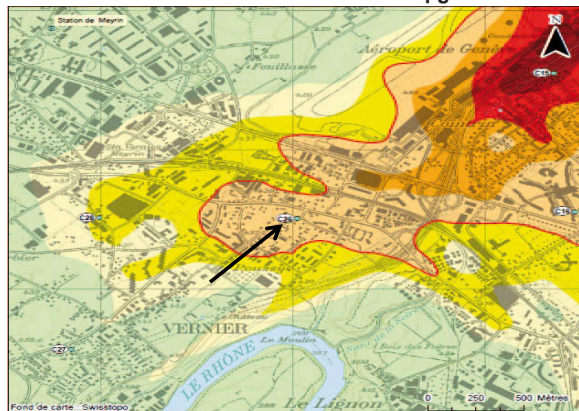
DSPE - SPAir - avril 2012

Pollution de l'air

Route de vernier (C26)

2011: Immissions NO₂ = 30-32 µg

Au C 26 / rte de Vernier on constate
une baisse estimée à 2-3 µg/m³



DSPE - SPAir - avril 2012



12.10.2012 - Page 9

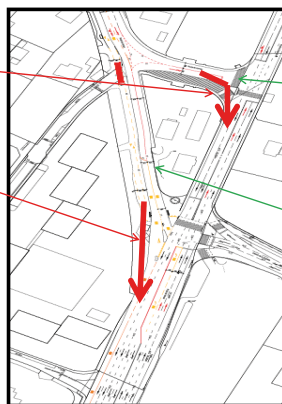
Règlementation du trafic:

216
infractions

841
infractions

1'000-1'200 infractions
(2011 et 2012)

Mesures correctrices
(aménagement et
barrières)



**Aménagement
physique**

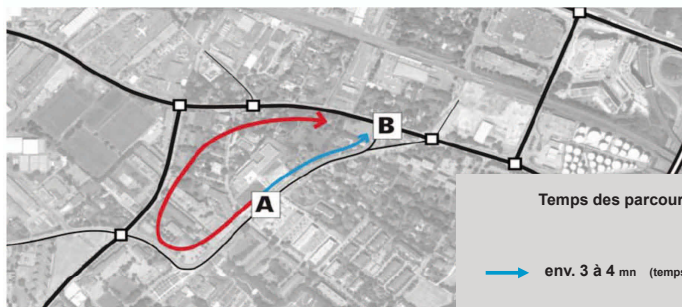
**Pose de
barrières**



12.10.2012 - Page
10

Accessibilité au centre de Vernier

Détours imposés aux habitants et visiteurs du centre de Vernier



Temps des parcours TIM

→ env. 3 à 4 mn (temps estimé)

→ env. 7'30" (temps maximum mesuré)

env. 3 à 5 mn (temps moyen mesuré)



12.10.2012 - Page
11

Communication prévue avec Vernier

1. Présentation au Conseil Municipal
2. Rencontre avec le TCS, Associations / Riverains
3. Publication/distribution d'un tout-ménage et d'un article dans le journal de Vernier.

VERNIER

Une Ville pas Commune

CIRCULATION À VERNIER-VILLAGE

ÉLÉMENTS AYANT SERVI À LA PRISE DE POSITION DU CA

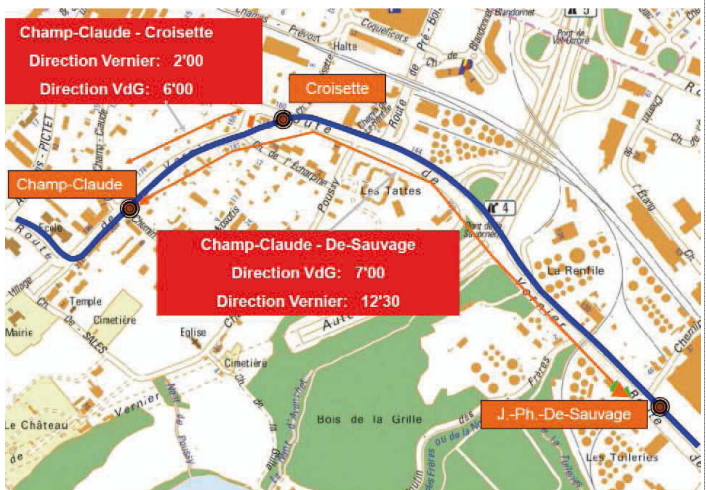
COMMISSION DES TRANSPORTS, LE 6 NOVEMBRE 2012

VERNIER

Une Ville pas Commune

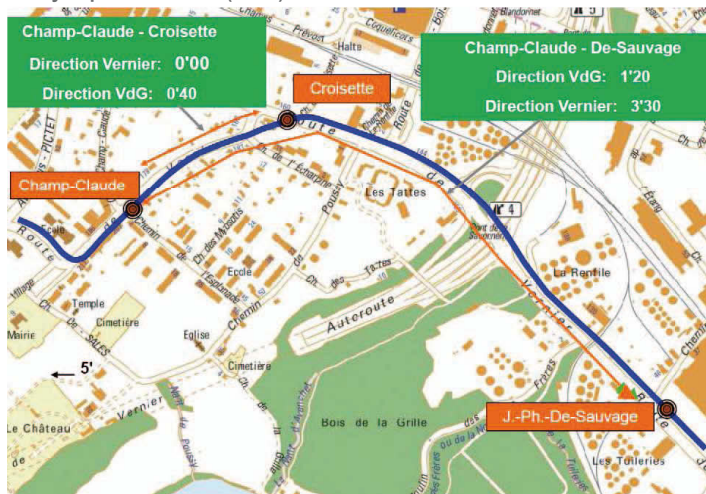
TEMPS DE TRAJET POUR LES TP EN 2008

Temps TPG moyen perdus aux HP (2008)



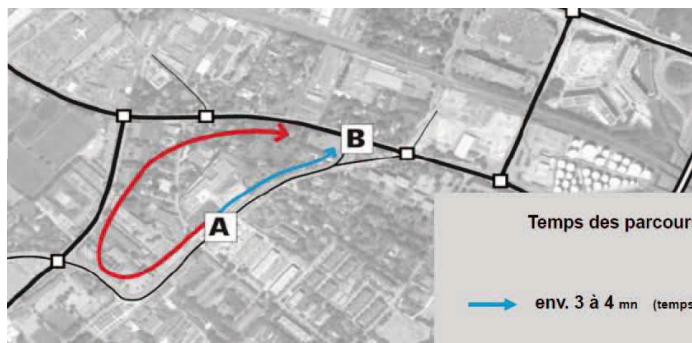
TEMPS DE TRAJET POUR LES TP EN 2011

Temps TPG moyen perdus aux HP (2011)



COMPARATIF DES TEMPS DE TRAJET POUR LES TIM

Détours imposés aux habitants et visiteurs du village



Temps des parcours TIM

→ env. 3 à 4 mn (temps estimé)

→ env. 7'30" (temps maximum mesuré)

env. 3 à 5 mn (temps moyen mesuré)

CHARGES DE TRAFIC **TIM** SUR LA RTE DE VERNIER COMMUNALE

Au carrefour de la Croisette

Avant décembre 2010: env. 10'000 vhc/jour dont les 2/3 ne sont pas domiciliés 1214.

A proximité du garage de Vernier:

En mai 2012: env. 3'340 vhc/jour (moyenne trafic journalier ouvrable) dont env. 1'100 vhc/jour et infraction (850 en tourne-à-droite et 250 par la voie bus).

Devant la Migros (Outlet):

En mai 2012: env. 7'300 vhc/jour (moyenne trafic journalier ouvrable)

Devant les écoles:

Avant décembre 2010: env. 10'000 vhc/jour.

Après décembre 2010: env. 9'000 vhc/jour.

Sur l'avenue Louis-Pictet

Avant décembre 2010: env. 10'500 vhc/jour.

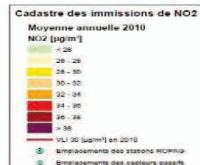
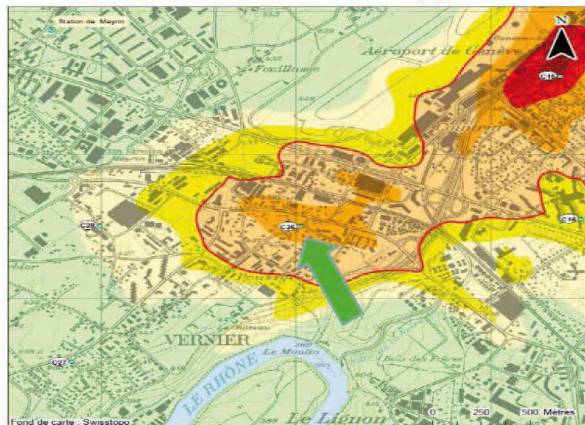
Après décembre 2010: env. 17'000 vhc/jour.

POLLUTION DE L'AIR – IMMISSIONS DE NO2 EN 2010

Pollution de l'air

Route de Vernier (C26)

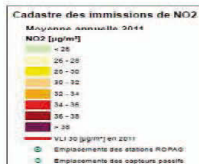
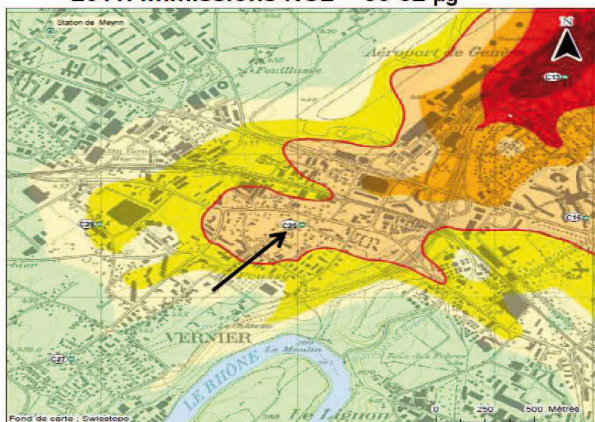
2010: immissions NO2 = 32-34 µg



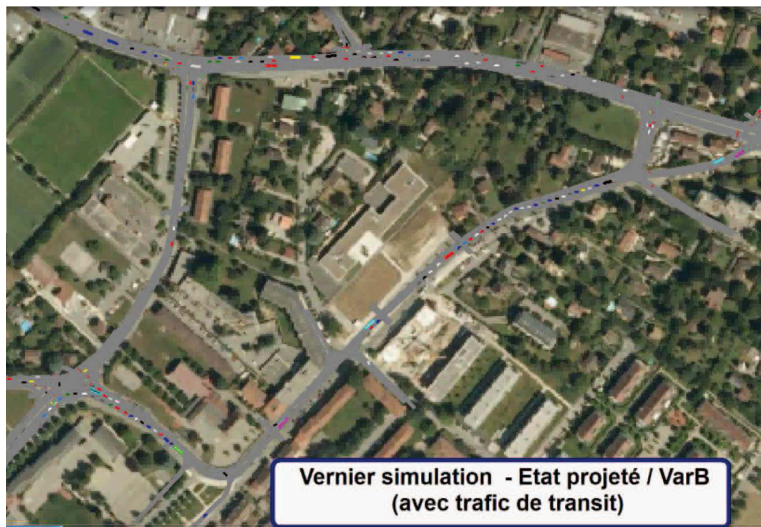
Pollution de l'air

Route de vernier (C26)
2011: Immissions NO₂ = 30-32 µg

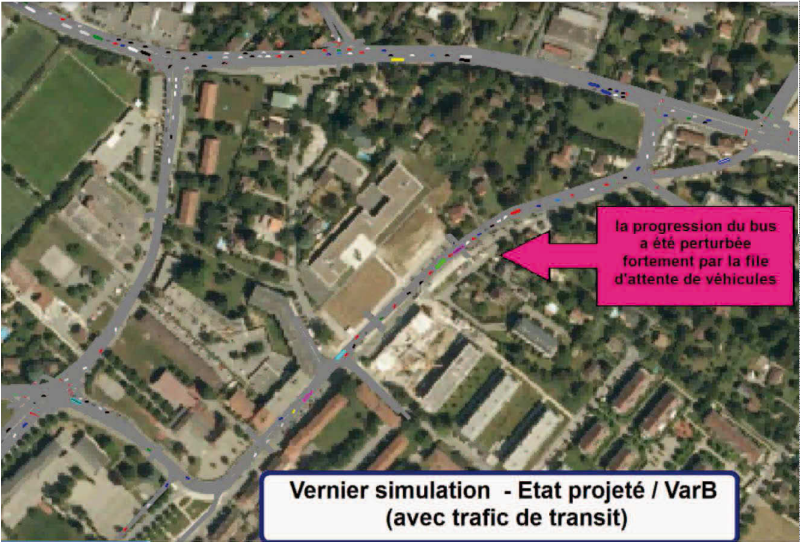
Au C 26 / rte de Vernier on constate
une baisse estimée à 2-3 µg/m³



DSPE - SPAlr - avril 2012



SIMULATION EN CAS DE RÉOUVERTURE AU TRANSIT



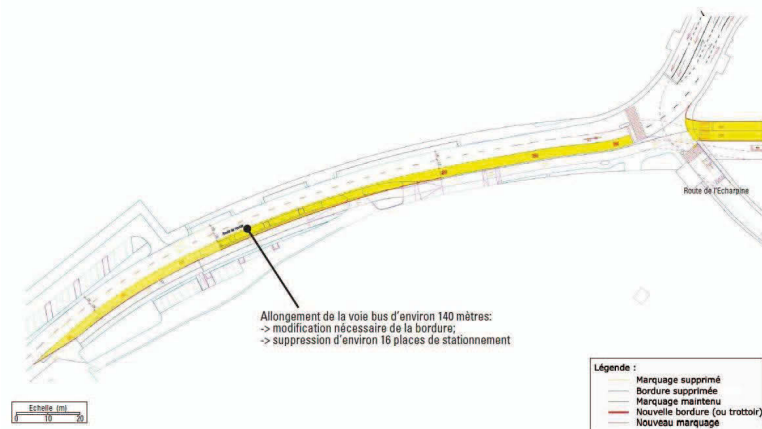
MESURES D'ACCOMPAGNEMENTS ET LEURS COÛTS – EN CAS DE RÉOUVERTURE

PROLONGEMENT DE LA VOIE BUS

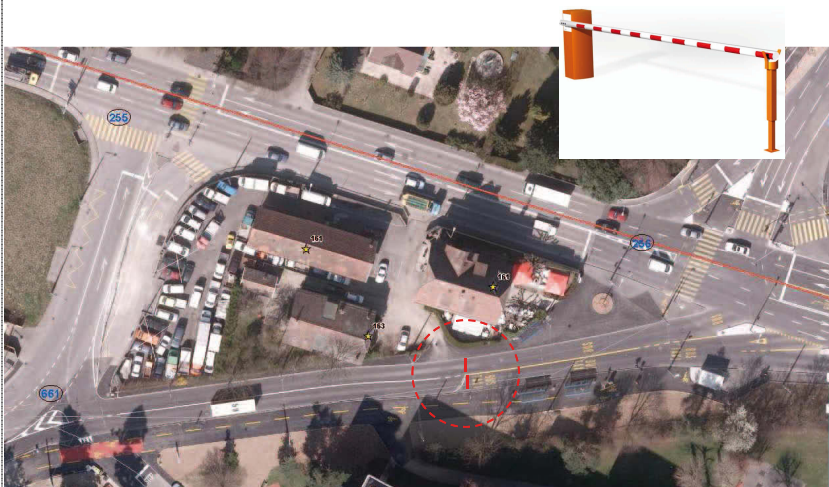
Route de Vernier

Novembre 2009

Prolongement de la voie bus sur la route de Vernier



MESURE POUR LE TRANSIT PAR LA VOIE BUS



COÛTS EN CAS DE RÉOUVERTURE DU TOURNE-À-DROITE DE LA RTE DE VERNIER COMMUNALE

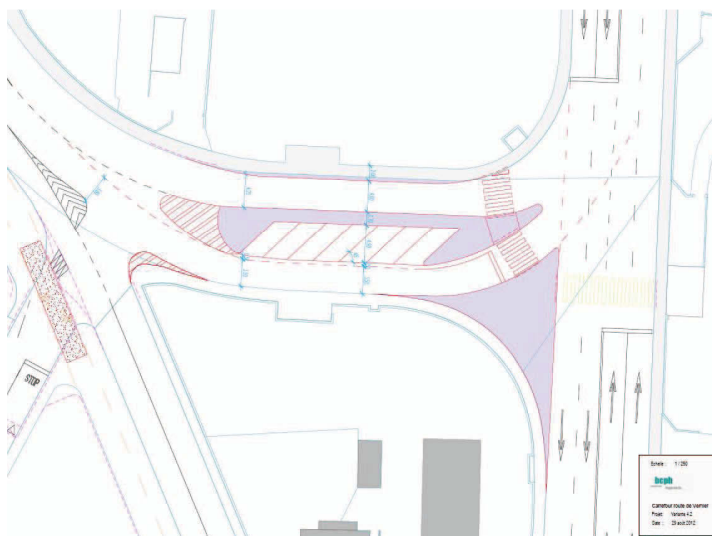
	Route de Vernier AVEC le tourne-à-droite autorisé
Mesures OPB (TJOM 2032 comme référence)	
Revêtements phono absorbant à poser dans le cadre de l'OPB (largeur 7m)	600 [ml]
Coût phono absorbant (50.-/m ²)	210'000 [CHF]
Parois antibruit à réaliser dans le cadre de l'OPB (hauteur 2m)	120 [ml]
Coût parois antibruit (500.-/m ²)	120'000 [CHF]
Coût liés à l'OPB	330'000 [CHF]
Mesures pour éviter les infractions sur la route de Vernier	
Installation de deux barrières sur la voie bus (barrières RIEDER)	40'000 CHF (barrières + travaux de génie civil)
Construction d'un îlot directionnel forçant les gens à ne pas tourner à droite sur la route cantonale (voir projet DGM, variante 4.2)	
Coût liés pour faire respecter la circulation routière	40'000 [CHF]
Si le tourne à droite devrait être autorisé, le trafic augmenterait comme avant les	
Construction d'une voie bus entre l'arrêt Champs-Claude et le garage de Vernier (voir estimation SOLFOR)	1'000'000 CHF
Coût liés pour garantir la vitesse commerciale des TPG sur ce tronçon	1'000'000 [CHF]
COUT TOTAL	1'370'000 [CHF]

13

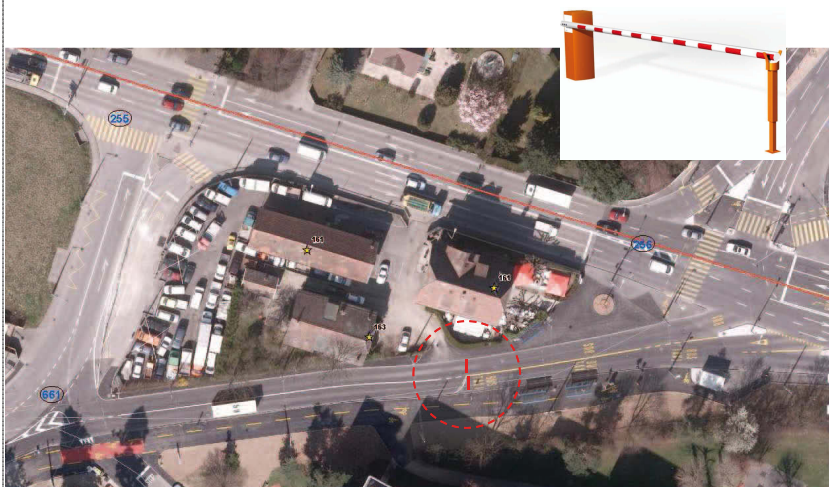
MESURES D'ACCOMPAGNEMENTS ET LEURS COÛTS – EN CAS DE MAINTIEN DE LA FERMETURE

14

MESURE POUR CONTRER LE TOURNE-À-DROITE



MESURE POUR LE TRANSIT PAR LA VOIE BUS



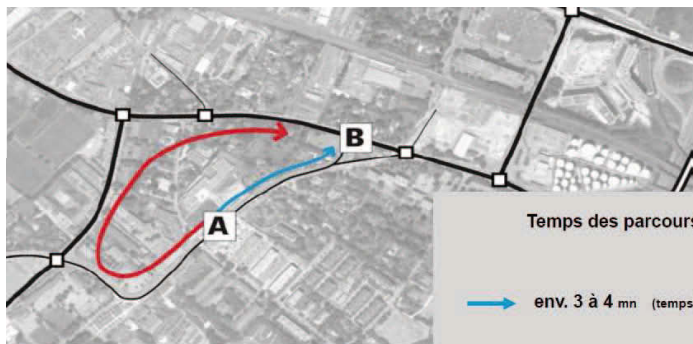
COÛTS EN CAS DE STATU QUO DE LA RTE DE VERNIER COMMUNALE

	Route de Vernier SANS le tourne-à-droite autorisé
Mesures OPB (TJOM 2032 comme référence)	
Revêtements phono absorbant à poser dans le cadre de l'OPB (largeur 7m)	200 [ml]
Coût phono absorbant (50.-/m2)	70'000 [chf]
Parois antibruit à réaliser dans le cadre de l'OPB (hauteur 2m)	0 [ml]
Coût parois antibruit (500.-/m2)	0 [chf]
Coût liés à l'OPB	70'000 [chf]
Mesures pour éviter les infractions sur la route de Vernier	
Installation de deux barrières sur la voie bus (barrières RIEDER)	40'000 CHF (barrières + travaux de génie civil)
Construction d'un ilot directionnel forçant les gens à ne pas tourner à droite sur la route cantonale (voir projet DGM, variante 4.2)	80'000 CHF (70'000 CHF pour les travaux + 10'000 CHF pour honoraires ingénieur).
Coût liés pour faire respecter la circulation routière	120'000 [chf]
Si le tourne à droite devrait être autorisé, le trafic augmenterait comme avant les	
Construction d'une voie bus entre l'arrêt Champs-Claude et le garage de Vernier (voir estimation SOLFOR)	
Coût liés pour garantir la vitesse commerciale des TPG sur ce tronçon	[chf]
COÛT TOTAL	190'000 [CHF]

17

MAINTIEN DE LA FERMETURE: POINT NEGATIF

Détours imposés aux habitants et visiteurs du village



Temps des parcours TIM

→ env. 3 à 4 mn (temps estimé)

→ env. 7'30" (temps maximum mesuré)

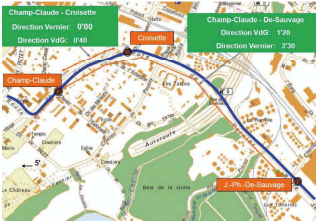
env. 3 à 5 mn (temps moyen mesuré)

MAINTIEN DE LA FERMETURE: POINTS POSITIFS

Devant les écoles:

Avant décembre 2010: env. 10'000 vhc/jour.

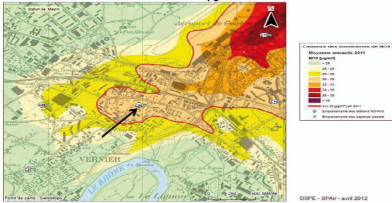
Après décembre 2010: env. 9'000 vhc/jour.



Pollution de l'air

Route de vernier (C26)
2011: Immissions NO2 = 30-32 µg

Au C 26 / rte de Vernier on constate une baisse estimée à 2-3 µg/m3



	Route de Vernier AVEC le tourne-à-droite autorisé	Route de Vernier SANS le tourne-à-droite autorisé
COÛT TOTAL	1'370'000 [CHF]	190'000 [CHF]

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Date de dépôt : 7 janvier 2013

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Thierry Cerutti

Mesdames et
Messieurs les députés,

R 561

Le fondement de ce rapport de minorité repose avant tout sur le manque total de volonté de la part de la DGM de la Ville de Vernier de trouver des solutions viables pour tous les utilisateurs motorisés et de ne faire la part belle qu'aux TPG et aux cyclistes.

Bien que cette résolution ait été déposée en 2008, plus précisément le 6 mai, il est bon de rappeler que les problèmes soulevés sont toujours d'actualité soit :

- que l'office cantonal de la mobilité est conscient de l'engorgement sur l'axe routier avenue de Châtelaine – route de Vernier – route du Nant-d'Avril et de son manque total de fluidité ;
- que le Conseil d'Etat veut développer les zones industrielles, plus particulièrement sur la commune de Vernier, sachant que cela va engendrer un surplus d'utilisation de ces tronçons routiers et diminuer la fluidité de la circulation des usagers privés et publics ;
- qu'aucun aménagement routier n'a été prévu pour accueillir ces futurs véhicules ;
- que les habitants de la ville de Vernier doivent être entendus et respectés ;
- que l'OCM ne propose aucune solution pour désengorger les routes cantonales précitées ;
- que les fréquentes saturations de l'autoroute de contournement, notamment à la hauteur du tunnel de Vernier, se répercutent inmanquablement sur la route de Vernier ;
- et que l'invite au Conseil d'Etat et plus particulièrement à la DGM de trouver dans un délai raisonnable une solution viable pour résoudre les problèmes de trafic que rencontrent les habitants de la commune de

Vernier, notamment sur l'axe routier avenue de Châtelaine – route de Vernier – route du Nant-d'Avril, est clairement d'actualité et à ce jour n'a pas obtenu de réponse positive.

D'ailleurs, la commission des transports n'a fait que survoler ladite résolution sans vraiment prendre en compte l'importance d'améliorer la fluidité du trafic motorisé automobile dans ce périmètre, ce d'autant qu'il va y avoir d'énormes changements qui vont engendrer une forte concentration de véhicules motorisés sur les différentes routes de la ville de Vernier.

Pour les raisons évoquées ci-dessus, je vous invite, Mesdames, Messieurs les députés à renvoyer cette résolution à la Commission des transports afin qu'elle puisse être approfondie.

R 657

Le fondement de ce rapport de minorité repose avant tout sur le manque total de discernement de la part de la DGM et des autorités exécutives de la Ville de Vernier quant aux mesures prises pour améliorer la fluidité des TPG au détriment de la liberté de mouvement des résidents et des riverains se trouvant à la route de Vernier et ses environs, sans compter que le travail en commission n'a pas été fait de manière satisfaisante puisqu'un grand nombre d'opposants n'ont pas été entendus.

En effet, la Commission des transports a reçu et auditionné les représentants de la DGM ainsi que Yvan Rochat pour la Ville de Vernier.

Par contre, la commission a clairement omis d'inviter et d'entendre les pétitionnaires qui avaient déposé une pétition recueillant plusieurs centaines de signatures, le TCS qui a une proposition alternative qui pourrait satisfaire une très large majorité, les opposants à la fermeture de la route de Vernier, les commerçants qui sont clairement péjorés par cette fermeture, les parents et la direction de l'école allemande qui ont des éléments factuels à présenter pour la réouverture de la circulation sur la route de Vernier, ainsi que divers associations de Vernier-Village, bref, un certain nombre de personnes et d'institutions que la commission pour des raisons que j'ignore a tout simplement refusé d'écouter afin d'entendre leurs points de vues.

Pour revenir au cœur du problème, il ressort de la part du service de la mobilité, en l'état, un manque total d'autocritique et de remise en question au sujet de la mise en place de la fermeture du tourner à droite et du tourner à gauche (route de Vernier/route du Nant d'Avril).

Il sied de préciser que ces mesures ont été demandées, suggérées et proposées par les conseillers administratifs Yvan Rochat et Thierry

Apothéloz en 2010. A ce sujet, il est bon de rappeler que les deux magistrats avaient nié toute implication à cette fermeture, voire même accusé la DGM d'avoir pris cette décision seule, de manière unilatérale et sans consultation avec les autorités verniolanes. Une fois de plus, il s'agit de contre-vérités de la part des représentants écologiques et socialistes de la Ville de Vernier !

D'ailleurs, selon M. Etienne qui a déclaré à ce sujet :

*« M. Etienne annonce que, dans le sens Vernier-Ville cette fois, la DGM avait l'intention de prolonger la voie bus afin de permettre le bon accès des bus à celle-ci, ce qui n'était alors pas le cas. **Il rappelle que c'est la Ville de Vernier qui est alors intervenue en proposant d'interdire aux voitures de tourner à droite en direction de Genève, afin de ne pas avoir à effectuer les lourds aménagements qu'aurait demandé le prolongement de la voie bus.** »*

Si la présentation de la DGM n'apporte rien, ceci a été au moins l'unique point important permettant de mettre fin à la série grotesque des déclarations de Yvan Rochat et Thierry Apothéloz refusant d'assumer leur responsabilité quant à la fermeture de la route de Vernier et ainsi enfin rétablir la vérité sur leur responsabilité. On sait aujourd'hui qui a emprisonné les habitantes et habitants de Vernier-Village.

Le représentant de la DGM a fait un exposé irrespectueux pour les citoyens de Vernier et pour les élus qui ont déposé la résolution en titre.

Irrespectueux, car ils n'ont à aucun moment remis en cause le procédé. Mieux, ils ont parlé comme des doctrinaires, robotisés à la cause anti-voiture, défendant une seule et unique cause : la mobilité douce. Ils oublient un peu vite qu'en qualité de fonctionnaires ils se doivent d'être neutres, critiques, constructif et apolitiques. Il serait bon que le département leur rappelle certaines règles, notamment celle de ne pas prendre les élus pour ce qu'ils ne sont pas !

Nous dire que les véhicules de transit ont diminué c'est clairement nous prendre pour des demeurés... alors que la route est fermée. Par contre, ne pas indiquer que ledit transit a été basculé sur la route de Peney, Louis-Pictet et Nant-d'Avril, provoquant d'énormes bouchons et blocages en tous genres, défavorisant clairement la zone industrielle, est une fois de plus, de la part de la DGM, irrespectueux.

Venir nous dire que des conducteurs ne respectent pas la LCR, alors que cela ne joue aucun rôle sur la mobilité des TPG, ni celle des autres usagers par ailleurs, n'est clairement pas un argument factuel pour maintenir l'interdiction de tourner à droite ou la fermeture de la route de Vernier ; bien au contraire, cela démontre clairement que la population utilisatrice ne veut pas de cette mesure.

Bref, un exposé indigne de la part d'un service de l'Etat, mais, ô combien !, révélateur du dysfonctionnement de ce département et du chaos qui règne à Genève dans le domaine routier.

Quant à l'exposé de l'administration de la Ville de Vernier par Yvan Rochat, il faut dire qu'il ne remonte clairement pas le niveau, ce qui est fort dommage vu la bassesse dudit niveau.

Comment tuer son chien en superbe santé ? Simplement en indiquant que ce dernier a la gale. Voici la position prise par Yvan Rochat afin de maintenir sa proposition de fermer la circulation motorisée sur la route de Vernier (interdiction de tourner à droite) et mieux encore d'installer une barrière afin d'éviter aux automobilistes de passer malgré tout. Voici une idée à faire parvenir à Pierre Maudet pour lutter contre les incivilités routières. Mettre des barrières dans toutes les rues.

Le must reste tout de même son explication sur la diminution de la pollution car venir nous parler de la diminution de cette dernière, sans mettre en évidence des chiffres comparatifs, c'est nous faire croire que le Père Noël existe bel et bien. Tout en omettant volontairement d'indiquer que ladite pollution a été déplacée de 50 mètres pour enfumer les écoliers et les résidents se trouvant sur l'avenue E.-Pictet.

Nous dire que les véhicules de transit ont diminué c'est clairement nous prendre pour des demeurés... alors que la route est fermée.

Par contre, ne pas indiquer que ledit transit a été basculé sur la route de Peney, E.-Pictet et Nant-d'Avril, provoquant d'énormes bouchons et blocages en tous genres, défavorisant clairement la zone industrielle, est de la part de Yvan Rochat d'une malhonnêteté intellectuel dont lui seul a le secret.

Venir nous dire également que des conducteurs ne respectent pas la LCR, alors que cela ne joue aucun rôle sur la mobilité des TPG, ni celle des autres usagers par ailleurs, n'est clairement pas un argument factuel pour maintenir l'interdiction de tourner à droite ou la fermeture de la route de Vernier ; bien au contraire, cela démontre clairement que la population utilisatrice ne veut pas de cette mesure.

La vérité est ailleurs et ce que la Ville de Vernier, et plus particulièrement Yvan Rochat, a omis de préciser, c'est qu'il est d'ordre financier.

L'exécutif monocolore de la Ville de Vernier préfère maintenir des mesures aberrantes et ainsi prêterit près de 3 000 utilisateurs, en lieu et place de réfléchir à des mesures alternatives telles que proposées ci-dessous.

Le MCG est pour la responsabilité individuelle. Si certains automobilistes veulent défier les lois, qu'ils en assument les conséquences lorsque ces

derniers se font surprendre, contrôler et arrêter. La LCR est suffisamment complète pour sanctionner les auteurs d'infractions et dotée d'une belle palette de règlements. La Ville de Vernier et le canton ont des services pour lutter contre ce genre d'infractions, qu'elle les utilise à bon escient.

Le MCG a toujours été contre la fermeture de rues, de routes, de chemins, privilégiant la signalétique, les contrôles de police, et surtout la responsabilité individuelle de l'utilisateur.

Concernant le maintien de la fermeture de la route de Vernier (tourner à droite), le MCG aurait souhaité que nous puissions faire une étude différente pour ensuite comparer de manière factuelle les deux propositions.

Il est possible d'ouvrir la route de Vernier (tourner à droite) en apposant la signalétique ad hoc (riverain autorisé – circulation poids lourds interdite etc.) et demandant au APM et à la police cantonale d'effectuer des opérations de sécurité routière. Le projet pourrait ainsi être évalué pendant 6 à 12 mois.

Ensuite, le MCG aurait souhaité que la population résidente, riveraine et utilisatrice puisse se prononcer et donner son avis.

La question pourrait être posée ainsi : Citoyennes, Citoyens de Vernier-Village, quelle option choisissez-vous ?

- La fermeture définitive de la route de Vernier ?
- Le maintien de l'ouverture de Vernier avec ses accompagnements ?

Pour les raisons évoquées ci-dessus, je vous invite, Mesdames, Messieurs les députés, à renvoyer cette résolution à la Commission des transports afin qu'elle puisse être approfondie.