

Date de dépôt : 30 avril 2019

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Thomas Wenger, Roger Deneys, Christian Frey, Jean-Charles Rielle, Marko Bandler, Caroline Marti, Isabelle Brunier, Maria Casares, Salima Moyard, Cyril Mizrahi, Pierre Vanek, Lydia Schneider Hausser : Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ? Pour plus de concertation et de volonté politique pour résoudre les problèmes de mobilité et de sécurité des déplacements à Chêne-Bougeries

Rapport de M^{me} Caroline Marti

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié la M 2424 lors de ses séances des 7, 14, 21 et 28 novembre 2017 et du 22 janvier 2019. Dans leurs travaux, les commissaires ont pu compter sur l'expertise de M. David Favre, directeur de la direction générale des transports, M. Gérard Widmer, directeur à la direction régionale Arve-Lac, DGT, et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, DGT. La commission remercie également M^{me} Mélanie Maradan et MM. Nicolas Gasbarro et Vincent Moret, procès-verbalistes, pour la qualité de leur travail.

Présentation de M. Thomas Wenger, auteur

M. Wenger indique que de nombreux problèmes de trafic se posent (fluidité, sécurité, stationnement, saturation des lignes TPG), notamment dans le secteur nord de la commune de Chêne-Bougeries. Ce secteur voit un accroissement du nombre d'habitants et de celui d'élèves :

- quartier Pré-du-Couvent : 175 logements ;
- La Tulette : 250 logements ;

- Rigaud-Nord (en cours de construction) : 230 logements ;
- Les Jardins de la Gradelle (en cours de construction) : 100 logements ;
- Rigaud-Montagne : 11 immeubles (aujourd’hui attaqués par référendum) ;
- construction du complexe intergénérationnel Le Nouveau Prieuré et Pré-du-Couvent ;
- inauguration de l’école de commerce Raymond-Uldry : 850 élèves.

M. Wenger indique que le secteur subit un développement, qui doit être accompagné, voire anticipé en termes de mobilité (douce) et de transports publics. Par ailleurs, la route de Malagnou est extrêmement dangereuse pour les piétons et pour les cyclistes (deux accidents mortels en 2017 sur ce tronçon). A cela s’ajoutent la vétusté de la route de Chêne ainsi que la suppression provisoire de l’arrêt situé entre Grange-Falquet et la place Favre. Ces deux arrêts sont aujourd’hui extrêmement éloignés et les habitants attendent que l’arrêt Grange-Falquet soit déplacé en direction du goulet, en face de la mairie. M. Wenger précise que la motion ne tombe pas du ciel et qu’il n’habite pas le secteur concerné. Il a cependant été invité au mois de mai à l’assemblée générale de l’Association des locataires de l’ensemble résidentiel de la Gradelle pour faire une présentation sur la mobilité et discuter des mesures prises par la DGT et les TPG. L’assemblée générale a été suivie de plusieurs échanges avec la commune. M. Wenger indique que la DGT et les TPG ont organisé, avec la commune de Chêne-Bougeries, une séance d’information le 6 juin. M. Wenger a reçu plusieurs retours d’habitants ayant participé à cette séance et qui n’étaient pas satisfaits des réponses données. C’est pourquoi M. Wenger et d’autres ont décidé de déposer cette motion, qui invite le Conseil d’Etat à réaliser, en concertation avec la commune de Chêne-Bougeries, une étude globale sur la mobilité et sur l’ensemble des problématiques que M. Wenger vient de mentionner. M. Wenger répète que le secteur est en plein développement :

- Les TPG prévoient de modifier des lignes.
- De gros problèmes de trafic motorisé se posent et risquent de se multiplier.
- Le Léman Express va prochainement entrer en service et la gare des Eaux-Vives n’est pas très éloignée du secteur concerné.
- La voie verte passera également non loin.
- De gros problèmes de stationnement sont constatés.

M. Wenger explique que les habitants souhaitent que commune et canton réalisent une étude conjointe générale sur la mobilité. Une étude serait en cours pour le secteur sud de la commune de Chêne-Bougeries (du moins le

crédit a été voté par le Conseil municipal), mais les habitants du secteur nord se sentent peu écoutés. La deuxième invite concerne les TPG et leur projet de fusion des lignes 1 et 9 en ligne 4 avec un équipement électrique TOSA et une fréquence à 4 minutes. Ce projet est louable et, d'après la DGT et les TPG, il permettrait d'augmenter l'offre de 30%. Cependant, aucun délai n'a été donné et l'on est en droit de se demander si une augmentation de l'offre de 30% sera suffisante par rapport à l'ensemble du développement du secteur (habitants et élèves). Bien qu'un décalage d'horaires entre établissements scolaires a été prévu, celui-ci ne sera peut-être pas suffisant. Il est important d'étudier ces questions de manière détaillée. Par ailleurs, cette ligne de transports publics devrait mener aux Communaux d'Ambilly, ce qui soulève une crainte de saturation des transports publics en amont des quartiers du nord de la commune de Chêne-Bougeries du fait des voyageurs provenant des Communaux ou s'y dirigeant. La motion demande une démarche de concertation avec les associations suivantes : l'Association du chemin des Voiron ; l'Association Rigaud-Montagne ; le Groupe des locataires des immeubles du chemin de la Montagne et l'Association des locataires de l'ensemble résidentiel de la Gradelle.

M. Wenger précise que ces associations ont toutes beaucoup de revendications, d'inquiétudes et se sentent actuellement peu entendues par la commune, la DGT ou les TPG. Cette motion vise aussi à inciter ces différents acteurs à s'associer pour réaliser une étude, amorcer une démarche de concertation, prendre des mesures pour sécuriser la route de Malagnou, assurer la réfection de la route de Chêne et placer l'arrêt de tram Grange-Falquet au niveau de la mairie de Chêne-Bougeries.

Un député (PDC) a l'impression, en lisant la motion, que la commune de Chêne-Bougeries n'est pas suffisamment proactive. Il lui semble qu'une commune devrait prendre des initiatives pour planifier la gestion de la mobilité en vue du développement des quartiers concernés. Il aimerait savoir plus précisément si la motion demande à la commune d'adopter un rôle plus proactif ou plutôt au département de collaborer avec la commune.

M. Wenger répond que la motion vise ces deux objectifs à la fois. La commune de Chêne-Bougeries a débloqué de l'argent pour une étude de mobilité relative au secteur sud, mais a quelque peu oublié le secteur nord. Une motion a été votée au Conseil municipal de Chêne-Bougeries pour que la commune en fasse davantage en matière de mobilité, mais la situation est restée au point mort pendant de nombreux mois. C'est la raison pour laquelle la motion a été déposée devant le Grand Conseil : certaines compétences sont certes communales, mais de nombreuses compétences liées aux transports publics (TPG) sont cantonales. Bien qu'il y ait des problèmes de mobilité

dans tout le canton, ce secteur en particulier est en plein boom (des centaines, voire des milliers de nouveaux logements sont prévus ces prochaines années, ainsi qu'une augmentation du nombre d'élèves), ce qui engendre déjà à l'heure actuelle des problèmes de mobilité qui risquent de s'aggraver en l'absence d'une étude commune.

Pour répondre à la question d'un député (PDC), M. Wenger précise que la plupart des secteurs mentionnés dans cette motion sont situés sur le territoire de la commune de Chêne-Bougeries. Toutefois, La Tulette est située sur la commune de Cologny, mais cela reste proche de Chêne-Bougeries. Le problème est imbriqué, donc il ne s'agit pas de réfléchir uniquement au niveau communal.

Réponses de M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac

M. Widmer indique qu'une nouvelle démarche participative a été lancée par la commune sur le secteur nord. Il travaille en partenariat étroit avec la commune sur une série de sujets (analyse de la suppression de l'arrêt de Chêne-Bougeries et sécurisation du goulet pour la mobilité douce). Des solutions ont été recherchées et elles seront mises en œuvre l'été prochain dans le cadre de la réfection du goulet de Chêne-Bougeries.

M. Widmer collabore depuis 3 ans avec les 5 communes concernées par l'axe de Frontenex. Cet axe routier a ceci de particulier que la voirie se situe presque entièrement sur territoire communal. Le projet de l'axe de Frontenex développe un projet de bus à haut niveau de service avec équipement TOSA, qui permet d'éviter l'installation de lignes aériennes, jugées laides par les communes sur le plan paysager. Il s'agira d'une des premières lignes équipées en TOSA, après la ligne 23. Les communes participent aux séances techniques et de pilotage. Pour l'instant, la commune de Chêne-Bougeries ne souhaite pas financer le développement de cette ligne de transports collectifs quand bien même celui-ci se situe sur le domaine public de la commune. Selon elle, il s'agit d'un projet cantonal. Elle refuse donc d'appliquer la loi sur le développement des transports collectifs selon laquelle le financement des lignes de transports collectifs est réalisé en fonction du domaine communal pour les zones situées hors de la ville de Genève. Il faut garder cet élément à l'esprit : la commune, qui parfois se plaint du développement des transports collectifs, s'oppose pour l'instant au développement de cette ligne.

M. Widmer souhaite ajouter quelques mots sur la séance qui s'est déroulée début juin au cycle de la Gradelle. Cette séance était destinée aux parents d'élèves qui s'inquiétaient de l'arrivée de l'école de commerce

Raymond-Uldry. Y ont été présentées l'offre de transports collectifs existante, la différenciation des horaires entre le cycle de la Gradelle, l'école de commerce Raymond-Uldry et le collège de Candolle sur la Seymaz. Les trois directeurs d'établissement étaient présents à cette séance.

Dans l'intervalle, l'école de commerce a ouvert. Jusqu'alors, aucun des directeurs des trois établissements n'a pris contact avec M. Widmer pour signaler un problème. L'offre va s'accroître de 30% (2200 places par heure) grâce au projet de l'axe de Frontenex.

Au sujet du calendrier, M. Widmer explique que le projet doit être déposé en autorisation de construire fin 2017 ou début 2018. Pour ce faire, la signature des communes est requise. Celles-ci doivent également accepter de financer ce que la loi les oblige à financer. Si l'autorisation de construire est accordée, les travaux pourraient commencer début 2019 pour une mise en service en 2020 ou 2021. Le projet coûtera environ 54 millions de francs :

- 16,8 millions sont pris en charge par l'Etat, 11 par la Confédération et environ 12,7 par le fonds intercommunal d'équipement.
- Les communes doivent quant à elle déboursier respectivement : 5,5 millions pour Chêne-Bougeries, 1,5 million pour Chêne-Bourg et 4,7 millions pour Cologny.

M. Widmer précise qu'il s'agit de montants relativement modestes en regard de la capacité financière des communes concernées.

M. Widmer ajoute que pour les deux accidents mortels évoqués par M. Wenger, ni la vitesse ni les aménagements n'étaient en cause – les problèmes étaient dus respectivement au taux d'alcoolémie du cycliste et à l'angle mort d'un chauffeur de poids lourd bifurquant à droite. Par conséquent, réduire la vitesse à 50 km/h à cet endroit-là n'engendrerait probablement aucun changement. En revanche, il serait plus efficace d'interdire les « tourner à gauche » pour rentrer dans les propriétés privées (une centaine d'accès) le long de la route de Malagnou. Le problème est le suivant : les véhicules qui souhaitent tourner s'arrêtent dans la voie de gauche et perturbent la circulation sur cet axe primaire. Ils traversent en général deux voies de circulation, parfois également une voie de bus ainsi qu'une piste cyclable et un trottoir pour rentrer chez eux. S'ensuit toute une série d'accidents, dans la plupart des cas de simples touchettes. M. Widmer propose de faire une présentation plus globale lors de la prochaine séance.

M. Wenger remercie M. Widmer pour ces éléments. Il s'inquiète cependant, tout comme les habitants l'ont exprimé le 6 juin, du calendrier : malgré les perspectives en termes de transports publics, le calendrier est tributaire de l'accord des communes (signature et financement). Aux dates de

réalisation envisagées (2020-2021), les logements seront construits et la population résidente dans la région aura considérablement augmenté. Or, M. Wenger s'inquiète que la commune ne soit prête ni à signer ni à financer le projet concerné, ce qui risque de retarder la réalisation de plusieurs années. C'est pourquoi la motion tente d'accélérer le processus et d'inviter les différents acteurs à s'associer pour une étude plus poussée. Le problème semble être communal ; il s'agira donc d'auditionner la commune pour comprendre les réticences.

M. Widmer répond que la commune est réticente, car un précédent magistrat a décrété le maillon routier des Communaux d'Ambilly comme étant une route cantonale afin de débloquer le projet des Communaux. Par conséquent, tant la commune de Chêne-Bougeries que celle de Chêne-Bourg sont d'avis que l'axe tout entier et par là même le financement du projet de transports collectifs doivent être cantonaux. Dans son analyse de répartition des routes entre communes et cantons, la Cour des comptes n'a pas prévu cet axe comme un axe cantonal. L'ensemble des magistrats (MM. Barthassat et Hodgers ainsi que tous les magistrats cantonaux) avaient décidé d'appliquer la législation en vigueur au 1^{er} janvier 2017 avec la répartition des routes y relative, car cette date correspondait à l'entrée en vigueur du fonds intercommunal d'équipement. Ce fonds permet de financer 75% de la part communale sur les objets qui lui reviennent. La discussion est donc de nature essentiellement financière. M. Widmer est favorable à une audition de la commune par la commission.

M. Wenger propose les auditions du DETA et de la DGT ensemble, de la commune de Chêne-Bougeries et des TPG. Ensuite, sachant qu'actuellement les associations d'habitants se sentent peu écoutées, M. Wenger propose d'auditionner ensemble un pool d'associations (regroupant les associations mentionnées dans l'exposé des motifs de la motion), par exemple 4 associations représentées par une 1 ou 2 personnes.

Un député (PLR) se réjouit des informations intéressantes qui viennent d'être communiquées et mentionne qu'il partage l'idée de M. Wenger. Il propose d'écouter d'abord le département, puis la commune. Pour lui, il s'agirait de mettre M^{me} Garcia devant ses responsabilités communales avant d'aller plus loin et de décider de la direction à prendre.

Présentation de M. Gérard Widmer, directeur, DGT – direction régionale Arve-Lac/DETA

Introduction : étude globale de mobilité secteur nord

(Slides 1 à 6 de la présentation – annexe 1)

Parmi les modifications à venir dans le secteur, M. Widmer mentionne d'abord l'arrivée du Léman Express fin 2019. La Voie verte sera également ouverte en décembre 2017 sur le secteur Eaux-Vives et Chêne-Bourg. Les études menées par la DGT sur ce périmètre englobent aussi le grand projet des Communaux d'Ambilly et l'axe de Frontenex qui concerne en particulier l'école de commerce Raymond-Uldry et les différents PLQ autour. A cela s'ajoute la problématique du goulet de Chêne-Bougeries. Dans sa présentation, il abordera également des éléments sur la sécurisation des cycles à la montée sur le site du tram. Il passera en revue toute la thématique autour de la ligne 12, la vitesse commerciale, sa sécurisation, tout comme le réaménagement de la route de Chêne et l'arrêt de tram Grange-Falquet. Il finira sa présentation par la recherche d'un itinéraire ainsi qu'une alternative entre Florissant et Malagnou pour faciliter la mobilité douce hors du trafic. Tout ceci entre dans la thématique plus globale du grand projet d'aménagement Chêne-Bourg/Chêne-Bougeries.

M. Widmer a du mal à comprendre l'objectif de la motion quant à l'élaboration d'une étude sur la mobilité dans le secteur nord. En effet, c'est surtout dans ce secteur que la DGT a mené des études sur la mobilité notamment en lien avec les Communaux d'Ambilly. Il indique que l'organisation de la mobilité prévue autour des Communaux d'Ambilly aura un impact important sur l'axe de Frontenex. La grande mission de cet axe est de desservir tant la gare des Eaux-Vives que la nouvelle école de commerce.

Aménagement de l'axe de Frontenex

(Slides 7 à 21 de la présentation – annexe 1)

M. Widmer indique qu'un des objectifs de ces aménagements est de se passer de ligne aérienne. Par ailleurs, il est également question d'arborer et végétaliser cet axe pour casser son l'image routière. Le but de cet aménagement est aussi de faciliter les mouvements de tourner à gauche, les passages piétons, simplifier la récolte des eaux de pluie et permettre de poser des mâts centraux.

Dans le secteur de Grange-Canal, une voie de bus sera créée pour accéder à l'école de commerce. Un espace mixte piétons-vélos y est également prévu pour favoriser les modes doux.

M. Widmer annonce que le gabarit routier sera élargi. Le parcours de la ligne de bus va desservir ces nouveaux PLQ et le grand projet des Communaux d'Ambilly pour un total de 9000 habitants supplémentaires.

En ce qui concerne l'offre de transports collectifs, deux lignes desservent actuellement le nord de la commune : les lignes 1 et 9. La ligne 33 dessert également le secteur de la Gradelle. Aujourd'hui, les lignes 1 et 9 sont exploitées par des bus de 18 mètres avec 110 places qui circulent toutes les 7 min 30. En raison du doublement de la ligne, un bus passe toutes les 3 min 45.

Le projet de la DGT est de simplifier les itinéraires des lignes. Au lieu de passer par Frontenex, les bus passeront par le chemin Frank-Thomas pour desservir plus directement la gare des Eaux-Vives et l'école de commerce Raymond-Uldry. En direction des Communaux d'Ambilly, une seule ligne desservira ce quartier (ligne 4) avec une cadence de 15 bus par heure. Comme il s'agira de bus de 24 mètres de long avec une fréquence de 4 minutes, l'offre sera augmentée de 30% sur cette ligne. Les temps de parcours seront aussi fiabilisés par rapport à la situation actuelle. En effet, aujourd'hui, le temps de parcours entre la place des Eaux-Vives et le terminus est de 19 minutes avec des variations de plus 10 ou 15 minutes. L'aménagement futur devait réduire le temps de parcours à 16 minutes en limitant les variations horaires.

Concernant le financement, le projet global coûte 54 millions. 32 millions pour l'aménagement routier, 12,2 millions pour les feux, équipement TOSA et arrêts, 1,8 million d'emprise foncière et 8,1 millions de frais d'activations et d'honoraires. La répartition des coûts globaux par territoire communal se fait comme suit : 12 millions pour la Ville de Genève, 12 millions pour Coligny en ajoutant 5 millions pour une mesure d'accompagnement sur la route de Vandœuvres, environ 14 millions de travaux sur Chêne-Bougeries, 5 millions pour Chêne-Bourg et 4,7 millions pour Thônex. Par ailleurs, la commune de Thônex paie les mailles centrales des Communaux d'Ambilly à hauteur de 14 millions.

M. Widmer ajoute que ces aménagements bénéficient de plusieurs sources de financement. Deux mesures du projet d'agglomération financent ces aménagements à hauteur de 11 millions de francs. Le canton prend en charge ce qui relève du domaine public cantonal, le maillon routier des Communaux d'Ambilly et la route de Vandœuvres ainsi que tout ce qui concerne les feux de signalisation, l'équipement TOSA et les arrêts de bus. 13 millions seraient à puiser dans le fonds intercommunal d'équipement. Le reste serait financé par les communes selon une répartition basée sur le montant global des travaux effectués sur le territoire de chaque commune.

A la demande d'un député (PDC), M. Widmer précise qu'en ce qui concerne l'organisation du réseau routier, la Cour des comptes n'a pas retenu l'axe Frank-Thomas, la Gradelle, Rigaud, Mirany comme étant d'intérêt cantonal. C'est également le point de vue du département. Dans le cadre du développement du projet des Communaux d'Ambilly, le magistrat chargé de l'aménagement d'alors, pour obtenir l'accord de la commune et des promoteurs, a décrété que le maillon routier des Communaux d'Ambilly était cantonal. C'est donc le canton qui paiera.

Pour l'aspect du financement des transports publics, la loi sur le développement des transports collectifs prévoit qu'en ville de Genève, le développement des axes de transports collectifs performants est réparti à 50/50 entre la Ville et le canton. Pour les autres communes, le financement est exclusivement à la charge de la commune sur le domaine public communal. C'est le canton qui a développé ce projet, mais les communes ont été intégrées dès les premières études. Quand vient la question du financement, on se base sur les lois en vigueur. Pour faciliter le financement par les communes, ils se sont orientés sur l'utilisation du fonds intercommunal d'équipement (FIE) comme une solution pour les communes. Ces dernières ont le droit d'y recourir si elles le souhaitent. Le FIE est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017 et permet de prendre en compte 75% des coûts. Contrairement à ce qu'a dit M. Gaillard, ce n'est pas seulement les communes qui alimentent ce fonds, mais aussi les promoteurs. Pour le PLQ Rigaud, les promoteurs ont payé les taxes pour l'équipement de ce secteur et ces taxes sont maintenant reversées au FIE.

M. Widmer précise que le règlement du fonds prévoit que les ouvrages d'art sont exclus. A Chêne-Bougeries, il y a deux ponts à élargir, c'est aussi pour cela qu'on ne peut pas faire tout de suite le passage vers Frank-Thomas (passerelle au-dessus de la voie verte à élargir) et il faut renforcer et élargir le pont de la Seymaz qui est détenu à 50% par la commune de Chêne-Bourg et à 50% par la commune de Chêne-Bougeries. Le pont est le prolongement de la route. Ce n'est pas un ouvrage d'art au sens artistique du terme. C'est un simple pont qui permet de passer d'un côté à l'autre. Ils sont en discussion avec les personnes qui gèrent le FIE pour avoir l'autorisation, dans le cas de l'axe de Frontenex, de prendre en charge les ouvrages d'art, ce qui fait que les communes paieraient 35% à 40% des montants globaux à charge des communes. Ce sont des négociations à avoir avec le FIE, et ensuite les communes devront encore le valider. Si les communes ne veulent pas faire appel au FIE, cela ne pose pas de problème.

Face à l'inquiétude d'un député (PDC) quant aux retards que pourrait prendre ces aménagements en l'absence d'accord sur le financement,

M. Widmer indique qu'il faut déjà régler le cas du pont de la Seymaz, car il y a un travail technique à faire pour savoir comment l'élargir ou pas. Il y a aussi les questions de la compensation du stationnement sur l'avenue Mirany. La commune demande à compenser les places supprimées. On regarde avec les régies des immeubles voisins, les SIG qui possèdent un club de tennis et le DIP pour éventuellement modifier leur parking du collège. Quand ces problèmes-là seront réglés, normalement ils signeront les autorisations de construire et entreront donc en matière sur le financement.

Toujours concernant l'axe de Frontenex, M. Widmer rappelle le calendrier du projet d'aménagement. L'avant-projet a été envoyé à la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération tel que le prévoit la procédure. La phase de l'élaboration du projet à proprement parler a commencé en 2015. L'objectif est de déposer la demande d'autorisation de construire fin 2017 ou début 2018. Ensuite, il faudra que les communes signent les plans et se mettent d'accord sur les conventions de financement. Dans un souci d'une homogénéité dans la réalisation de cet axe, le département souhaiterait qu'une délégation soit donnée au génie civil du canton pour réaliser cet ouvrage. Les communes financeraient le génie civil.

A la demande d'un député (PLR), M. Widmer ajoute que des élargissements sont nécessaires sur le chemin Frank-Thomas. Ceux-ci ont été faits. Les mesures conservatoires ont été décidées en lien avec le CEVA. Ils ont placé les bordures de manière à ce qu'ils n'aient pas à les casser. Celles qui ont été placées sont facilement enlevables. Il y avait un accord avec les propriétaires en cas d'autorisation de construire pour l'axe de Frontenex. Il explique que la DGT pourrait renégocier pour que ça se fasse tout de suite, mais cela n'a pas vraiment de sens, de leur point de vue, tant que la gare n'est pas en exploitation.

Augmentation de l'offre de transports publics

(Slides 21 à 26 de la présentation – annexe 1)

La majeure partie de cette augmentation de l'offre sera directement liée à l'aménagement de l'axe de Frontenex. Toutefois, en début d'année scolaire et suite à l'ouverture de l'école de commerce Raymond-Uldry, le DIP a étalé les heures de début des cours le matin pour éviter que l'ensemble des élèves des établissements scolaires de la région se retrouvent dans les bus en même temps. Le principe retenu est que les élèves qui, depuis le centre-ville, vont le plus loin (collège de Candolle) prennent le bus le plus tôt et commencent à 8h. Les élèves de la Gradelle commencent à 8h10 alors que les élèves de Raymond-Uldry commencent à 8h15. Par ailleurs, l'offre des lignes 1 et 9 a

été légèrement renforcée, ce qui sera encore le cas grâce à l'adoption par le Grand Conseil de la loi 12128, qui octroie plusieurs millions pour augmenter l'offre de transports collectifs l'année prochaine. Il y aura un renfort amené sur cette ligne ce qui sera présenté à la commission par les TPG.

Une autre mesure prise avant la rentrée scolaire a été d'aménager un arrêt à côté de l'école Raymond-Uldry. M. Widmer indique que le futur arrêt de cette ligne sera déplacé le long du chemin du Domaine-Patry. Toutefois, comme cela dépend de la réalisation des aménagements sur l'axe de Frontenex, ce nouvel arrêt ne peut pas encore être réalisé. L'arrêt actuel est donc un arrêt provisoire vers le chemin de la Gradelle. Un passage piéton muni d'un îlot a été créé pour sécuriser le parcours des piétons. M. Widmer précise que le gabarit du chemin de la Gradelle est compatible avec l'axe de Frontenex et les différentes mesures d'accompagnement. Le futur positionnement du gabarit routier a été anticipé.

Finalement, M. Widmer précise que le PLQ prévoit un itinéraire pour que les élèves, notamment de la Gradelle, passent à travers cette zone piétonne privilégiée.

Sécurisation de la route de Malagnou

(Slide 27 à 33 de la présentation – annexe 1)

M. Widmer rappelle que la route de Malagnou a connu deux accidents mortels cette année. Le premier accident concerne une cycliste qui longeait la route de Malagnou et qui s'est fait couper la route par un camion qui tournait à droite et ne l'a pas vue à cause de l'angle mort. Les rapports de police sont encore en cours. L'aménagement n'a pas été mis en cause par le procureur qui gère le dossier.

Le deuxième accident concerne un motard qui s'est fait renverser par une voiture. Le conducteur de la voiture était ivre, a perdu la maîtrise de son véhicule, a traversé les voies et a renversé le motard qui arrivait en sens inverse. L'aménagement n'est pas en cause encore une fois.

La sécurisation de la route de Malagnou entre dans le projet d'onde verte développé à la demande de M. Barthassat sur le tronçon entre le Musée d'histoire naturelle et le P+R de Sous-Moulin. Ce tracé comprend 12 carrefours à feux et 6 insertions de routes non régulées. Les véhicules peuvent déboucher sans feux à de nombreux endroits depuis des accès privés.

Une des mesures prévues est de supprimer tous les tourner à gauche donnant accès aux domaines privés. En effet, entre 2013 et 2016, il y a eu 240 accidents à cause de ces tourner à gauche, généralement pas très graves,

mais qui ont provoqué un ralentissement de la circulation. La suppression de ces tourner à gauche a été mise à l'enquête et n'a suscité aucune observation ni recours. Le département est donc en mesure de le mettre en œuvre.

Goulet de Chêne-Bougeries et déplacement de l'arrêt Grange-Falquet

(Annexe 2 et slides 35 à 44 de l'annexe 1)

Une démarche est entreprise avec la commune de Chêne-Bougeries et les TPG pour la sécurisation du « goulet » de Chêne-Bougeries. Le premier objectif est de se coordonner avec la rénovation du village de Chêne-Bougeries (urbaine et architecturale). Le renouvellement de l'infrastructure de tram est également urgent. Le but est d'améliorer la vitesse du tram, sécuriser la traversée du village de Chêne-Bougeries et renouveler les canalisations de gaz, d'eau et d'électricité. Plusieurs variantes ont été évaluées. Le département a retenu celle de supprimer l'arrêt de tram de Chêne-Bougeries pour gagner en vitesse commerciale. L'écartement des voies devra également être mis aux normes. La suppression de places de stationnement permettra la réalisation d'un aménagement cyclable sécurisé à la montée.

Une vaste analyse des besoins des clients du bus 34 qui fait la correspondance avec le tram a été menée. Il était question de savoir combien rejoignent le tram et combien continuent leur chemin à pied. L'étude montre que parmi les 2300 usagers de l'arrêt de tram de Chêne-Bougeries, plus de 2000 partent à pied et 230 utilisent la correspondance avec le bus. Avec la commune, le département a mené une réflexion concernant la situation actuelle avec une déserte du secteur par les lignes 34 et 31. Dans le schéma du plan directeur, ces lignes devaient se croiser notamment pour desservir la gare de Chêne-Bourg, mais la commune de Chêne-Bougeries ne veut pas que des bus passent dans la rue de Chêne-Bougeries à cause du bruit. L'annexe 2 présente les différentes variantes de cheminement des bus qui ont été étudiées avec la commune.

Il a été convenu avec la commune que le prochain plan directeur des transports collectifs envisage de modifier l'aménagement du mur en face du magasin de motos. Actuellement, il y a une impossibilité que le bus tourne à droite quand il vient de la rue Chêne-Bougeries. Pour faire ce mouvement-là, il faut tourner à droite, ce qui n'est pas possible vu le carrefour.

Un des points de discussion avec la commune a été de rapprocher l'arrêt de Grange-Falquet de la mairie pour éviter que les gens habitant au chemin De-la-Montagne doivent aller à la place Favre. Le but étant de faciliter l'accès à la voie verte. Le déplacement de l'arrêt en direction de la mairie

permet d'être compatible avec les cheminements piétonniers et de mutualiser le passage piéton qui servirait pour l'accès au quai. Ensuite, il serait possible d'utiliser le chemin du Villaret pour rejoindre la voie verte ou aller en direction de l'ECG Jean-Piaget. Ce projet dépend de l'aménagement global de la route de Chêne.

M. Widmer rappelle que le projet regroupe plusieurs objectifs, en commençant par l'assainissement du bruit, le renouvellement des collecteurs, l'amélioration et la sécurisation du site tram, l'amélioration de vitesse commerciale tout comme les problématiques de mobilité douce, et toutes les connexions avec la voie verte.

Pour sécuriser les sites de tram et améliorer la vitesse commerciale, il est apparu nécessaire de réduire les tourner à gauche et les tourner sur route. La solution imaginée est de positionner un giratoire sur la route de Chêne pour faciliter cette mise en œuvre. Le fonctionnement du giratoire serait similaire à celui des Acacias vers Pictet : le tram arrive, le feu passe au rouge et empêche les voitures de traverser le site de tram. Le travail se fait avec les architectes de la Clinique pour le positionnement de ce gabarit et l'adaptation du projet. Il faudra négocier avec le propriétaire qui est pour l'instant la fondation Wilsdorf.

Audition de M^{me} Marion Garcia Bedetti, conseillère administrative déléguée, et de M. Raphaël Gaillard, secrétaire général de la mairie de Chêne-Bougeries

M^{me} Garcia Bedetti explique qu'il s'agit d'un secteur avec une grande densification, ce qui pose divers problèmes comme les « bouchons » et des transports publics très chargés. Selon elle, le cadre général de la motion est correct, mais le titre de la motion par rapport à la mobilité est exagéré.

Pour ce qui est de la route de Malagnou et sa dangerosité pour les piétons et cyclistes, elle expose que deux accidents mortels se sont récemment produits. La cause de leurs morts n'est pas due aux aménagements.

Démarche participative dans le sud de Chêne-Bougeries

Depuis plus d'une année, la mairie de Chêne-Bougeries a initié des démarches de concertation avec des associations. Il s'agit d'une démarche participative dans les zones 30. Une première zone 30 a été introduite à Conches et Pro Ermitage suite à l'introduction de la zone macaron, ce qui a pour résultat de baisser le nombre de « voitures ventouses » ainsi que le trafic routier.

La mairie de Chêne-Bougeries, avec l'association de Conches et celle de Pro Ermitage, étudie un aménagement plus sécurisé et aussi des aménagements pour la mobilité douce. Ils ont effectué des premiers projets pour les fermetures le long des écoles de Conches, des aménagements prévus pour le chemin de Fossard, le chemin de la Ville, etc. C'est bien en cours.

Suite à l'initiation de cette démarche participative, toujours avec l'aide de la DGT, avec qui la mairie de Chêne-Bougeries a une excellente collaboration, une discussion a eu lieu concernant la route de Chêne et le giratoire se trouvant devant la Clinique des Grangettes. C'est la DGT qui mène ces discussions. La commune n'a pas grand-chose à voir là-dedans.

Un député (PS) a des questions sur la démarche participative dans le sud de la commune à Conches. Il a entendu parler d'un budget qui l'accompagnait. Il veut savoir si c'est le cas et, si tel le cas, de combien il est.

M^{me} Garcia Bedetti confirme qu'ils ont en effet voté un budget pour une étude concernant les nouveaux aménagements pour faire suite aux démarches participatives concernant Conches et Pro Ermitage. Selon M^{me} Garcia Bedetti, le budget serait de 60 000 F. Pour 2018, ils ont une ligne budgétaire consacrée à la démarche participative. C'est déjà inscrit dans le budget.

Démarche participative dans le nord de Chêne-Bougeries

Pour le nord de la commune, la mairie de Chêne-Bougeries a aussi initié une démarche participative. En septembre 2017, une rencontre avec les associations du nord (Jean-Jaques-Rigaud, les habitants de la Gradelle et du chemin des Voirons) s'est faite pour étudier les problèmes qui se posent dans ce secteur où les habitants se plaignent que les gens prennent des raccourcis à travers ces petits chemins.

Un député (PS) dit avoir participé à une assemblée générale des résidents de la Gradelle. Les gens ont l'impression d'être relativement peu entendus par les autorités communales. Est-ce qu'il y a fréquemment des réunions entre ces associations d'habitants, la commune, le conseil administratif, vos services, etc. ?

M. Gaillard lui répond qu'il y a un certain nombre de séances, de coordinations, de concertations et de présentations. Il se trouve que la commune est propriétaire d'une parcelle au cœur de cette zone résidentielle de la Gradelle pour une raison historique. Ils participent régulièrement aux assemblées de propriétaires dans le secteur de la Gradelle. Il y a une incompréhension pour les problèmes de circulation et surtout de stationnement. Ce secteur est sur un domaine privé. Des études qu'ils ne pilotent pas (régies) semblent véritablement aboutir. Les solutions sont

variées : soit on imagine qu'il y ait un versement du domaine privé au domaine communal, auquel cas ils pourraient mettre en place les zones bleues, les macarons et les contrôles qui vont avec. Ce n'est, pour le moment, pas la volonté des propriétaires. Il y a d'autres solutions qui sont à l'étude, comme la technique des barrières, mais il y a un certain nombre de commerces donc se pose la question de l'accès des ayants droit, des riverains. Il y aussi des discussions en cours avec la Fondation des parkings pour voir s'il peut y avoir un accord entre les régies de la Gradelle et la fondation. Il est vrai que cela fait tout de même trois ou quatre ans qu'on en parle sans avoir encore de solution efficiente. M^{me} Garcia Bedetti ajoute qu'ils ont une régie qui gère cela, mais que les propriétaires ne veulent pas payer.

Le député (PS) se demande ce qu'il en est des éventuels problèmes de stationnement dans la zone de la Gradelle. Beaucoup d'habitants se sont plaints de la circulation, du stationnement, voire même de la sous-location. M^{me} Garcia Bedetti confirme qu'il y a toujours des problèmes dans cet endroit où il y a la résidence de la Gradelle. Ce n'est pas le domaine communal. Il y a des copropriétés et c'est à eux de régler cela. Sur le chemin du Pré-du-Couvent, qui va vers le cycle de la Gradelle, pour le moment, c'est complètement désorganisé. Urbaplan a un projet pour aménager ce chemin. Evidemment, tout cela prend du temps. En attendant, quelques marquages seront peut-être faits pour régler le stationnement.

En ce qui concerne la sous-location, M^{me} Garcia Bedetti ne sait pas. Il lui semble que tous les appartements ne sont pas loués sur le chemin du Pré-du-Couvent. Elle n'est pas sûre de savoir s'il y a un parking sous-terrain, mais il est certain que, dans cette zone-là, c'est un peu « l'anarchie ».

Un député (PS) a une autre question concernant le même secteur. Il se demande si les aménagements de mobilité douce sont optimaux ou s'ils nécessitent d'être renforcés au niveau des pistes cyclables.

M^{me} Garcia Bedetti affirme qu'ils ne sont pas optimaux. Dans le cadre de ces démarches participatives, ils essaient de pousser vers une mobilité douce, de sécuriser les voies pour les vélos en mettant des pistes cyclables où ils peuvent. Le gros problème, c'est que ces chemins sont relativement étroits, ce qui rend complexe l'organisation pour les piétons, les véhicules et les vélos. On essaie, on cherche des solutions. La route est cantonale. Cependant, pour le moment, c'est la commune qui paie ces études et ce serait bien que le canton le fasse aussi. M^{me} Garcia Bedetti affirme que la commune ne peut pas se substituer financièrement au canton. Il faut aussi voir les diverses opinions. Les sensibilités ne sont pas les mêmes par rapport à ces pistes cyclables, un contre-sens ou non, etc.

Offre TPG dans le secteur nord et financement de celle-ci

M^{me} Garcia Bedetti indique que la surcharge des bus dans le secteur de la Gradelle est certaine suite à l'ouverture de l'école de commerce Raymond-Uldry. La commune n'a, toutefois, pour le moment, pas reçu de réclamation. Les TPG ont très bien piloté la situation puisque les ouvertures des écoles sont diversifiées entre le cycle de la Gradelle et cette école de commerce. Il est clair que les habitants considèrent que les bus sont pleins le matin, mais c'est le cas partout ailleurs tout comme les bouchons entre 7h30 et 9h.

Un député (PS) évoque les milliers d'habitants supplémentaires et ceux qui arriveront encore ces prochaines années. Il y a une élaboration prévue (axe de Frontenex) avec la fusion des lignes 1 et 9 pour arriver à une ligne TOSA qui irait en direction des Communaux d'Ambilly. La mairie de Chêne-Bougeries a reçu tout un tableau de financement par rapport à cet axe. Il y aurait un financement d'environ 5 millions de la commune de Chêne-Bougeries. On nous a dit que la commune était réticente à participer à ce financement. Est-ce vrai ? Si tel est le cas, pourquoi ?

M. Gaillard affirme que la commune est réticente à financer. On passera sur ce qu'il appelle un double financement avec une participation substantielle du FIE, mais qui est le FIE ? Donc, il y a un financement communal et un financement à travers le FIE. Ce qui gêne principalement la commune, c'est que cet axe, avec ou sans TOSA, est lié au développement des Communaux d'Ambilly. Partant de là, il est estimé qu'il faudrait requalifier cet axe en tant qu'axe cantonal.

Un député (PS) demande à M. Gaillard si, pour eux, dans le cas où il n'y avait pas eu les Communaux d'Ambilly, il n'y aurait pas eu un renforcement de l'axe des transports publics malgré les milliers d'habitants qui arrivent dans le secteur nord de la commune. On voit un vrai besoin d'augmenter les transports publics. Il serait dit que la commune de Chêne-Bougeries est un havre de paix. La commune a fini en tête d'un classement suisse des villes où il y a la meilleure qualité de vie, notamment au niveau fiscal. Il s'étonne donc que la commune ne puisse pas débloquer cet argent pour renforcer l'axe des transports publics qui passe dans le nord de sa commune.

M. Gaillard dit que cette prise de position de la commune de Chêne-Bougeries est une prise de position solidaire avec la commune voisine de Chêne-Bourg qui, elle, n'est pas en tête du classement.

Un député demande si la commune a fait officiellement une demande de cofinancement. M^{me} Garcia Bedetti lui répond que non. Le député lui

demande si c'est un objectif. M^{me} Garcia Bedetti lui indique que c'est en discussion.

Enjeux de sécurité et aménagement pour les modes doux

M^{me} Garcia Bedetti continue son exposé en indiquant que toute la circulation autour de l'école Moser est un souci. La commune discute avec la direction pour qu'ils demandent aux parents de mieux se garer pour que les personnes puissent circuler.

Concernant le quartier Jean-Jacques-Rigaud, le chemin des Buclines pose problème. Les habitants aimeraient une zone 20 de rencontre. Ce chemin traversant également Vandœuvres et Coligny, il faudra donc travailler avec les autres communes. La mairie de Chêne-Bougeries le fera dans le cadre des démarches participatives. Cependant, pour le moment, la commune de Vandœuvres n'est pas favorable à une zone de rencontre, car elle estime que, pour le moment, c'est supportable.

Par rapport à la route de Malagnou, la motion évoque une délibération pour limiter la vitesse sur cet axe à 50 km/h. Ce n'est pas une délibération, c'est une motion qui a été déposée au Conseil municipal. M^{me} Garcia Bedetti avait déjà eu des contacts au préalable avec la DGT et M. Widmer. Ils sont tout à fait d'accord de limiter cet axe à une zone 50. Il serait prévu de mettre des glissières au milieu de la route pour séparer les deux voies, tout comme l'interdiction de tourner à gauche.

Au sujet de la route de Chêne, M^{me} Garcia Bedetti relate qu'elle est en très mauvais état. Toutefois, il s'agit d'une route cantonale. Dès lors, ils sont en attente que le canton fasse les travaux.

Travaux du « goulet », suppression de l'arrêt Chêne-Bougeries et déplacement de l'arrêt Grange-Falquet

Pour le « goulet », les travaux auraient dû commencer l'été passé. Ils débiteront finalement l'été prochain d'après les renseignements de la mairie de Chêne-Bougeries. D'ailleurs, M^{me} Garcia Bedetti explique qu'elle a vu, dans le rapport de la commission des pétitions, qu'il y aurait un tram en site propre, ce qui n'est aujourd'hui pas le cas. Il y aura une piste cyclable en montant et des trottoirs qui seront plus étroits sur le côté droit en direction de Chêne-Bourg. La mairie de Chêne-Bougeries aura des travaux au Bois du village, mais cette route ne sera pas élargie.

Par rapport au transport, il y aura peut-être un souci avec les bus qui font des liaisons entre le nord et le sud de la commune. Par contre, pour la commune, il serait intéressant de voir avec les TPG si de plus petits bus

pourraient faire la liaison nord-sud, car il y a des petits chemins à travers Conches et l'atelier Ermitage. Par ailleurs, elle remarque que le bus 34 n'est jamais plein.

En ce qui concerne l'arrêt de tram Chêne-Bougeries, la commune était un peu vexée et surprise qu'on supprime cet arrêt sans les avertir. Une discussion a été menée et la commune était d'accord, mais elle pensait que la mise en œuvre serait liée aux travaux dans le « goulet ». La mairie de Chêne-Bougeries l'a appris par les journaux. Elle a reçu trois lettres de réclamation, mais depuis plus rien. Les habitants ont compris que c'est peut-être mieux comme ça puisque la fluidité s'est améliorée. Il est certain que pour les personnes à mobilité réduite, 500 mètres, c'est beaucoup. Mais on ne peut cependant pas tout avoir. Il faut attendre la fin des travaux avant de pouvoir déplacer l'arrêt Grange-Falquet devant la mairie. Aujourd'hui, mettre un arrêt provisoire dans ce goulet n'est pas une bonne idée.

Le président a une question relative au « goulet » de Chêne-Bougeries. Le « goulet » a mis des années pour être élargi. Maintenant, deux trams peuvent passer ensemble et ensuite le goulet s'est reporté sur Chêne-Bougeries. Le côté gauche, quand on va à Moillesulaz, est complètement sinistré. Il n'y a pas d'habitant dans ces immeubles. Comment ça se fait que la commune de Chêne-Bougeries n'accélère pas ?

M^{me} Garcia Bedetti dit qu'ils ont une autorisation de construire pour le bas du village. Ça devrait commencer sous peu. Il y aura la partie en haut, jusqu'au 2, chemin De-la-Montagne, qui fait partie du plan B de cette rénovation/construction. Il est vrai que lors de l'avant-dernière législature, il y a eu un MEP par rapport à ce problème. Ils étaient arrivés à un consensus parce que dans ce MEP le bureau d'architectes avait proposé de faire des arcades sous les maisons, qui auraient pu être utilisées par les piétons. A ce moment-là, on n'aurait pas élargi la route. Tout cela, ce n'était pas possible.

Finalement, un plan de site a été initié. Ça sera une rénovation/reconstruction. Les choses avancent, les crédits ont été votés pour l'étude de la partie B. En ce qui concerna la partie A, les autorisations de construire sont là. On verra les travaux dans quelques mois.

Le président demande comment c'est possible que l'on n'élargisse pas la rue. M^{me} Garcia Bedetti lui répond que c'était un consensus. Avec le plan de site, c'était la volonté de beaucoup de gens de rénover et de restaurer ces maisons qui plaisent.

Le président demande combien à peu près il y a de propriétaires tout le long de la partie gauche dans cette zone. M^{me} Garcia Bedetti dit qu'il y a la commune et trois autres propriétaires. Le président dit que la commune a

donc la mainmise sur ce « goulet » n° 2. M^{me} Garcia Bedetti mentionne que deux maisons leur ont échappé.

Un député (PDC) demande si la commune a un plan directeur communal. M^{me} Garcia Bedetti lui répond par la négative. Ce n'est pas encore le cas. Le plan directeur est en train d'être réactualisé, car il n'a jamais été adopté. Le député demande si le problème de la mobilité sera inclus dans ce plan directeur. M^{me} Garcia Bedetti ne peut pas répondre.

Audition de M^{me} Anne Hornung-Soukup, présidente du conseil d'administration des TPG, accompagnée de M. Emmanuel Fankhauser, responsable développement réseau TPG

Pour introduire, M. Fankhauser montre une carte (annexe 3) sur laquelle on voit la qualité de desserte en transport public selon la norme VSS. Cette carte définit sur une base homogène le niveau de desserte selon 4 catégories. La meilleure catégorie étant celle qui apparaît en rouge (catégorie 4). On voit que Chêne-Bougeries, qui comprend quatre grands axes de transports collectifs à cadence urbaine, est classé dans cette catégorie.

Situation actuelle de la desserte

Il relève les invites de la motion qui concernent la desserte en transports publics du secteur nord de la commune, une question qui a déjà fait l'objet d'analyses. Il y a effectivement des bus chargés en direction du petit Bel-Air, notamment depuis la rentrée scolaire et l'ouverture de l'école de commerce Raymond-Uldry et une augmentation d'élèves au collège de Candolle et à l'école Moser. Les heures de cours de Raymond-Uldry ont été fixées en tenant compte des différents établissements, pour qu'ils se répartissent plusieurs courses de bus. C'est un système qui fonctionne plutôt bien. Pour faire face aux surcharges, les TPG planifient de surcroît un renfort. En effet, les lignes 1 et 9 qui desservent ces axes étant particulièrement chargées, les TPG travaillent sur un renforcement de l'offre qui devrait être mis en œuvre en 2018 dans le cadre de l'application de la loi 12128.

Pour illustrer de manière plus détaillée ces éléments, M. Fankhauser expose des graphiques (cf. diapo n° 6 annexe 3) qui représentent la charge des bus depuis la rentrée scolaire. En moyenne, ce que l'on constate en analysant ces données de charges, c'est que ce n'est pas l'école de commerce Raymond-Uldry qui a amené des surcharges. Les élèves descendant à l'école de commerce utilisent des courses non saturées qui arrivent plus tard que la phase problématique. M. Fankhauser estime que c'est l'ensemble conjugué des différentes dessertes scolaires qui fait qu'on a principalement une course

surchargée : en moyenne 93 personnes dans un bus d'une capacité maximale de 110 personnes. Il y a le même effet sur la ligne 9 avec une course contenant 89 personnes aux heures de pointe. Ces éléments sont connus. Les TPG y travaillent, comme dans d'autres endroits du canton. C'est un réglage qui se fait chaque année notamment avec le DIP.

A la demande d'une députée (PS) M. Fankhauser indique que la fréquence actuelle de la ligne 1 est d'un bus toutes les 7 min 30. Il y aura un bus de plus à partir du 11 décembre qui soulagera cette course.

Projet de nouvelle ligne 4

La DGT a abordé le projet de nouvelle ligne 4 sur l'axe de Frontenex qui va de pair avec une réorganisation du parcours et des arrêts. Les TPG ont reçu des critiques concernant la desserte future de certains établissements notamment l'EMS Eynard-Fatio qui est aujourd'hui idéalement desservi par un arrêt qui est voué à disparaître, car la ligne ne passera plus par ce parcours puisqu'elle sera décalée sur la rue Frank-Thomas. Cet arrêt va être remplacé par un autre arrêt proche de l'école de commerce Raymond-Uldry. Ce n'est pas uniquement pour les besoins de l'école que cet arrêt a été supprimé. Un établissement va légèrement être défavorisé. D'autres vont gagner au change. Il y a une réorganisation de la desserte pour améliorer la vitesse commerciale et renforcer ainsi la couverture territoriale.

Comme ont pu le voir sur la diapo 9, annexe 3, le parcours actuel est indiqué en jaune et le projet est en traitsillés orange. Les lignes actuelles 1 et 9 ont 12 arrêts sur une distance totale de 3850 mètres. Avec le nouveau projet de ligne, 3 arrêts sont supprimés et le parcours total est réduit de 300 m. La distance entre les arrêts va passer de 350 mètres à 445 mètres, soit une desserte tout à fait convenable pour les riverains.

Un député (PRL) demande si une desserte du collège Candolle pourra être faite depuis Collonge-Bellerive pour éviter que les élèves de cette région puissent rejoindre le collège sans redescendre en ville. M. Fankhauser lui répond que c'est une problématique connue. Une solution est en cours de discussion. C'est la ligne 37 ou 38, une ligne régionale, qui relierait Bois Caran, Vandœuvre et la place Favre et qui permettrait de rajouter une desserte afin de relier d'autres communes directement.

Le député (PLR) ajoute que cette solution avait été envisagée il y a deux ans. Il demande donc si c'est pour des questions de financement qu'ils ne l'ont pas encore fait. M. Pavageau lui répond que le projet de la ligne 37 était déjà dans le plan d'action des transports collectifs (PATC) 2015-2018, mais n'avait pas été retenu par manque de budget. Ils l'ont remis à l'ordre du jour

dans le prochain PATC de l'année prochaine. Si le financement est voté, cette ligne sera mise en place.

Un député (MCG) s'inquiète pour la desserte de l'EMS mentionné dans la présentation des TPG. M. Fankhauser explique qu'ils répartissent les arrêts autrement pour améliorer la progression de cette ligne. La position future s'éloigne d'environ 150 mètres de l'EMS, mais sera proche d'autres établissements. Il y a des gagnants et des perdants. Plusieurs éléments entrent en ligne de compte dont l'attractivité de la ligne. M. Widmer soulève que, sur cette question, une brève étude a été faite. Des comptages ont été effectués sur les montées et descentes à l'arrêt Clos du Môlan. Il a demandé de définir combien de personnes de plus de 60 ans montent à cet arrêt. Sur les 6 heures durant lesquelles l'employé a compté, il y a eu 45 personnes de plus de 60 ans, soit à peu près 8 personnes par heure sachant qu'il y a un bus toutes les 4 minutes. Tous les deux bus, une personne « âgée » monte. L'arrêt est situé près d'un EMS, mais cet arrêt ne dessert pas majoritairement celui-ci.

Un député (PS) demande si les habitants de la Gradelle auront une liaison directe sur la gare Léman Express de Chêne-Bourg. M. Fankhauser lui répond par la négative. C'est un rabattement vers la gare des Eaux-Vives qui est privilégié. Le député (PS) demande si ça a déjà été discuté. M. Fankhauser dit que oui, en tout cas pas pour les arrêts Gradelle. M. Widmer ajoute qu'à l'horizon du Léman Express, il est prévu que la ligne qui dessert le chemin De-la-Montagne aille en direction de la place Favre puis à la gare de Chêne-Bourg. Un réaménagement est donc nécessaire. On pourrait réadapter le bord d'une propriété pour que les bus puissent tourner à cet endroit-là.

Un député (PS) demande quelle est la distance entre la place Favre et la gare de Chêne-Bourg. M. Widmer répond qu'elle est d'à peu près 400 mètres.

Un député (PLR) relève que les relations transversales entre les communes de Chêne-Bourg et de Chêne-Bougeries lui paraissent faibles. Elles ne semblent ni performantes ni attractives. Elles ne manquent pourtant pas d'importance vu que ce sont des relations entre plusieurs communes. Par ailleurs, il relève que la distance prévue entre les arrêts de cette nouvelle ligne est d'en moyenne 400 mètres. On est dans un milieu urbain, en pleine densification. A Strasbourg, la distance entre les arrêts est de l'ordre de 350 à 380 mètres. Ici, les TPG parlent de 420 mètres avec des piques allant à 500 mètres. Il lui semble que par rapport à la volonté de la loi et les différentes problématiques, dont l'augmentation de la moyenne d'âge de la population, cela pose des problèmes. Une amélioration de la vitesse commerciale est certes un objectif à atteindre, mais il faut aussi penser aux

clients. Il pense qu'il faut faire attention aux besoins de la population, par exemple le nombre de places assises dans les véhicules. M. Fankhauser rejoint la remarque du député. Il y a toute une série d'aspects à prendre en compte, ce qu'ils font. Dans le cas présent, il y a une augmentation des distances, mais ça ne veut pas dire qu'ils n'ont pas tenu compte des besoins des clients. Tous les arrêts sont aménagés pour les personnes à mobilité réduite. Il y a une tendance à vouloir optimiser les lignes urbaines pour bénéficier au plus grand nombre.

Suppression de l'arrêt Chêne-Bougeries et déplacement de l'arrêt Grange-Falquet

En ce qui concerne la ligne 12, M. Fankhauser présente quelques éléments de son évolution (cf. diapo n° 10 de la présentation). On peut y voir l'état de la ligne 12 en 2016. Cette ligne soulève plusieurs réflexions pour améliorer la vitesse commerciale. L'arrêt de Chêne-Bougeries a été supprimé de manière anticipée. L'arrêt Grange-Falquet devrait se rapprocher de Chêne-Bougeries et de la ligne 34. On gagne ainsi une centaine de mètres de distance entre les stations et on pourra rétablir une situation plus favorable pour la desserte du village.

Un député (PDC) relève que le Léman Express est une infrastructure régionale. Les gens qui viendront depuis Annemasse au centre-ville prendront le Léman Express alors que les usagers du tram 12 l'utilisent pour un transport de proximité. Il comprend que la suppression d'arrêts a pour but de gagner en vitesse commerciale, mais si on supprime encore des arrêts, le tram 12 n'aura plus son rôle de proximité. Est-ce que c'est vraiment une utilité de supprimer encore des arrêts ? M. Pavageau relève que la ligne 12 est la seule ligne qui ne s'est jamais arrêtée. C'est un tracé historique. Le rythme des stations est celui des années 50. Les lignes 14, 15 et 18 ont été construites dans les années 90 avec un espacement moderne plus accentué. L'optimisation qu'ils ont identifiée sur le tram 12, pour permettre un accroissement de la vitesse commerciale concerne plutôt une remise en conformité de la ligne par rapport aux autres trams. La loi dit que chaque citoyen genevois doit avoir un arrêt à 300 m. Ce n'est donc pas la même subtilité. On est sur un rééquilibrage de la ligne 12 pour accroître son attractivité, car c'est la ligne la plus lente de notre réseau. Il faut trouver un bon équilibre entre vitesse commerciale, attractivité et desserte des usagers.

Audition des associations d'habitants et d'intérêts des différents quartiers concernés

Association du chemin des Voirons : président, M. Alain Spadone

Association Rigaud-Montagne : présidente, M^{me} Céline Pillonel

Groupe des locataires des immeubles du chemin De-La-Montagne : présidente, M^{me} Anne Molnarfi Schmidt

Association des locataires de l'ensemble résidentiel de la Gradelle : présidente, M^{me} Hélène Thurnherr-Gaulis / M. Matja Kozelj (membre)

M^{me} Thurnherr-Gaulis affirme que les habitants du quartier sont confrontés à des problèmes qui sont principalement la sécurité, le transport et la densification du trafic. Face à cela, ils ont décidé de réunir plusieurs associations afin de créer le groupement des associations de Chêne-Bougeries Nord. Elle pense qu'il faut agir vite, sans quoi, d'autres morts tragiques arriveront.

M^{me} Pillonel explique qu'ils ont rencontré les autorités communales le 26 septembre 2016 en tant que groupement des associations de Chêne-Bougeries Nord. Ils y ont démarré une discussion avec la commune pour ouvrir une démarche participative. Cette démarche s'inscrit dans le but d'améliorer la situation dans le secteur nord de Chêne-Bougeries afin de s'aligner sur ce qui est fait au sud de la commune (Conches). Il faudrait qu'il y ait un équilibre des travaux entre le sud et le nord sachant que le nord a du retard en termes d'urbanisme et de sécurité pour les piétons et les cyclistes notamment.

M. Spadone met en avant le fait qu'il y aura 1500 nouveaux logements dans le nord de la commune. Il veut ajouter qu'il y a une multitude de transformations de maisons en petits immeubles. Ces transformations amènent une densité de trafic supplémentaire (au niveau des TPG, des véhicules privés et de la mobilité douce). M. Spadone se demande quelle sera la réponse du canton au niveau de la sortie de la piste cyclable à hauteur de Grange-Canal se dirigeant vers l'école de commerce et le cycle de la Gradelle. De plus, il se demande comment vont être résolus les problèmes de passage de la voie verte si on veut favoriser une certaine mobilité rapide.

Les auditionnés ont l'impression que la zone 30 est devenue une espèce d'oreiller de paresse des autorités communales. Elle a été instaurée, mais elle n'est pas respectée par les usagers, ce qui rend la situation dangereuse pour les enfants qui vont à l'école. Il n'y a plus de passage piéton. L'Etat a fait des lignes jaunes aux points critiques. Il faut faire évoluer cette route et l'amener à une certaine modernité.

M. Spadone relève que la route de Chêne n'est toujours pas dotée d'un revêtement phonoabsorbant. Il faudrait donc le faire, à tout le moins sur la première partie de la route de Chêne jusqu'au « goulet » de Chêne. Il pense aussi que les résidents du quartier Jean-Jacques-Rigaud et du chemin de la Gradelle ont aussi le droit à un confort phonique.

M^{me} Molnarfi Schmidt indique que le chemin De-la-Montagne est une route délabrée. Le bus 34 y passe, il n'y a pas de piste cyclable, les trottoirs sont très étroits. De plus, elle coupe aussi la voie verte. Elle se demande ce qui va se passer avec l'augmentation de la circulation liée à la voie verte. Elle relève aussi que ce chemin est fortement utilisé par des véhicules qui viennent de Puplinges ou de France voisine. C'est une route discontinuée qui provoque des accidents.

M. Kozelj estime qu'il manque des ralentisseurs et qu'il n'y a, à ce jour, pas de réelle limitation de vitesse. Il relève également la problématique de l'accès à l'école de la Gradelle qui se fait depuis le parking. Pour résoudre ces problèmes évoqués, il faudrait qu'il y ait une étude, une approche professionnelle de ces problématiques afin de savoir comment agir, comment sensibiliser les habitants. Les responsables de la circulation et de la sécurité doivent donner une base sur laquelle on doit agir et construire l'infrastructure.

M. Doret aimerait souligner le fait que, suite à l'introduction de la zone 30, un effet paradoxal s'est produit pour la sécurité des enfants. Ils ne peuvent plus aller seuls à l'école du fait qu'il n'y a plus de passage piéton. Aux heures de pointe, ils ont fait un test avec des enfants dans une situation réelle. Ceux-ci lèvent la main pour traverser la route afin de se rendre à l'école, mais les voitures ne s'arrêtent pas. Il s'agit d'une situation dérangeante. Le trafic de transit s'est intensifié, ce qui est source de quiproquos, de tensions, etc. Les habitants se demandent, dans le cadre d'une étude ultérieure, si l'instauration d'une zone 20 interdisant le trafic de transit, afin de permettre à la mobilité douce de se faire dans cet endroit-là, ne serait pas une réponse pour l'avenir.

Démarches participatives et étude de mobilité

Un député (Ve) a une question concernant l'étude évoquée par M^{me} Pillonel, qui a eu lieu à Conches et non pas sur le nord de la commune. Il se demande donc, en dehors du fait qu'il y a un développement décalé sur ces deux parties, comment il est possible que le nord subisse ce retard. Si la commune veut le faire pour le sud, pourquoi ne le ferait-elle pas pour le nord ?

M^{me} Pillonel ne saurait pas répondre sur les motivations de la commune qui a commencé les travaux dans le sud et pas le nord. M^{me} Pillonel a interrogé la commune lorsqu'elle a vu qu'ils ont revoté un budget de 60 000 F pour encore améliorer la zone 30 à Conches ainsi que la sécurité alors qu'on s'y sent déjà sécurisé, malgré le fait qu'à Jean-Jaques-Rigaud, il n'y a même pas de piste cyclable. M^{me} Pillonel a donc demandé à la commune des explications pour ce nouveau budget alors que toujours rien n'a été fait dans le nord. Leur réponse était de dire que pour pouvoir être entendu, il fallait constituer une association. C'est ce qu'ils ont fait et ils ont désormais des discussions avec la commune.

Un député (PS) évoque la démarche participative et l'étude concertée entre la commune, le canton, les TPG, etc. La commune a dit qu'à l'instar de ce qui s'est fait pour le sud de la commune de Chêne-Bougeries, une ligne budgétaire similaire pour le secteur nord a été votée pour 2018. Il leur demande confirmation.

M^{me} Pillonel lui répond que c'est effectivement le cas et ce à hauteur de 60 000 F.

Un député (PS) évoque le manque d'écoute, de concertation avec la commune. Il leur demande s'ils confirment que ça s'est amélioré et si une démarche participative est bien en cours.

M^{me} Pillonel lui répond qu'ils ont eu une première séance le 26 septembre avec le bras droit de M^{me} Garcia Bedetti et l'urbaniste de la commune pour les questions de prévention et de sécurité. Les associations avaient déjà travaillé en amont sur les problématiques qu'ils souhaitaient traiter sur chacun des axes qui concernent chacune des associations. Ils ont pu l'exposer et l'idée était de faire une sorte de cahier des charges avec ce qu'ils pourraient faire à court, moyen et long termes. Ils ont déjà pu avancer quelques solutions réalisables à moindre coût et dans des délais rapides. La commune a affiché une volonté d'aller dans leur sens et rapidement.

La prochaine séance se déroulera le 14 décembre, car ils voulaient absolument que la DGT soit présente. On peut voir que la commune essaie vraiment de garder le fil et de ne pas les mettre de côté. La grosse difficulté est la pluralité d'acteurs, notamment la relation canton-commune. Ils ne savent pas qui fait quoi et dans quel délai.

Offre de transports publics

Un député (UDC) interpelle les auditionnés sur la problématique de la surcharge des lignes 1 et 9 aux heures de pointe. Il leur demande s'ils ont signalé cela en tant qu'association et s'ils ont obtenu des réponses.

M^{me} Thurnherr-Gaulis lui répond que les membres de l'association se sont plaints auprès du comité et que, en effet, les enfants sont très souvent en retard. Les élèves sont péjorés dans leur cursus à cause de ces retards. On ne leur a pas donné de solutions, si ce n'est l'idée de mettre de plus grands bus plus fréquemment.

M^{me} Molnarfi Schmidt soulève qu'il y a eu une présentation des TPG au mois de juin dernier. Le décalage des horaires de cours entre les différentes écoles n'a visiblement pas eu beaucoup d'effets.

M. Doret souhaite parler de la présentation des TPG concernant la future augmentation de la capacité des bus. C'est la taille des bus qui augmente. Il a été dit que l'augmentation de la capacité serait de 30% alors qu'en réalité, vu les fréquences qui changent, au final, l'augmentation réelle est de l'ordre de 22%. Même le futur bus sera en deçà des problèmes évoqués. En ce qui concerne l'augmentation de la densification du quartier, elle ne va pas s'arrêter du jour au lendemain. Il y a notamment les Communaux d'Ambilly, dont les premiers logements sont prévus pour 2021. Il y aura donc une grande quantité d'habitants supplémentaires. Il y aura 2400 logements, soit une masse de mouvements considérable qui est à prévoir. Au vu des problèmes actuels, les associations sont inquiètes pour l'avenir.

M. Sapdone indique qu'à cause de travaux importants de génie civil au chemin Jean-Jacques-Rigaud, une partie de la route a été condamnée. Certains bus sont donc bloqués pour arriver sur le chemin De-la-Montagne et aller jusqu'à l'école de la Seymaz.

M^{me} Pillonel indique qu'ils ont eu un rendez-vous au mois de décembre avec la commune et un représentant de la direction générale des transports pour discuter des améliorations à apporter. Mais il est vrai que, jusqu'ici, ils n'ont pas eu de réponses autres que cette séance du 6 juin qui n'était pas satisfaisante.

M. Doret pense qu'un des éléments qui rend difficile ce problème est qu'il y a de nombreux acteurs. Il y a des axes qui sont de compétence cantonale, notamment le chemin De-la-Montagne. Il y a aussi les TPG et la commune qui s'ajoutent dans les discussions. M. Doret est d'avis qu'il manque un chef d'orchestre qui pourrait définir un concept sur ce quartier, sur le long terme, tout en coordonnant toutes ces autorités pour aller dans un sens commun.

Un député (PS) demande si au vu des améliorations présentées par les TPG, ils sont satisfaits ou s'il y a d'autres doléances sur le côté transports publics.

M^{me} Thurnherr-Gaulis relève la question de la suppression et des changements d'arrêts de bus. Elle estime que c'est aberrant pour les utilisateurs. Elle est d'avis que si les gens doivent aller encore plus loin pour prendre le bus, ils seront incités à prendre leur voiture.

M^{me} Molnarfi Schmidt souhaite intervenir au sujet du bus 4. Il ne s'arrêtera plus au chemin De-la-Montagne à l'arrêt où il y a la Coop, car soi-disant le bus est trop grand pour y tourner. Il passera à Rigaud sachant qu'il y a beaucoup d'immeubles. Les gens qui voudront aller à la Coop devront faire de plus longs trajets à pied.

M. Kozelj souligne que la mise en service de la ligne 4 devrait se faire en 2024. A son sens, c'est beaucoup trop tard. Le problème de capacité est une question à évoquer aujourd'hui. Les bus sont saturés. On ne connaît pas la solution, mais c'est urgent. Il faudrait essayer de mettre, dès à présent, des bus à double articulation.

Enjeux de sécurité et modes doux

Un député (PLR) relève que la densification du trafic a incité les parents à amener leurs enfants à l'école en voiture pour leur sécurité. Il demande si des idées de passerelles qui passeraient au-dessus du chemin de la Gradelle seraient possibles et si la commune a évoqué cette idée.

M^{me} Thurnherr-Gaulis lui répond que cette idée n'a été évoquée qu'entre citoyens. Au sujet de la sécurité, le problème des cyclistes et des bus aggrave le problème général. M. Doret ajoute que les parents donnent l'instruction de rouler à vélo sur les trottoirs à cause des routes dangereuses. Ainsi, les trottoirs deviennent aussi dangereux.

Un député (PLR) demande alors si le fait d'interdire ce trafic de transit sur l'avenue des Amazones tout en instaurant un système de pedibus qui viendrait depuis la place de l'Etrier à travers la Gradelle pourrait être une solution.

M. Doret trouve l'idée de passerelle très intéressante. Par contre, il dit que le groupement d'associations voudrait éviter les solutions « sparadrap ». Il pense qu'il faudrait faire une étude plus globale afin d'anticiper l'augmentation de la population.

Un député (PS) demande si la problématique du manque de passage piéton dans la zone 30 a pu être transmise. M^{me} Pillonel lui répond par la positive. Ils l'ont demandé à la commune en disant que c'était un chemin menant à l'école, mais ça n'a pas encore été mis en application. Elle a l'impression que la commune ne sait pas comment se faire entendre au-dessus.

Financement de l'axe de Frontenex

Un député (PS) indique que la prise en charge financière est faite en grande partie par le canton et la Confédération, mais les communes se trouvant sur l'axe doivent aussi participer. Chêne-Bougeries devrait normalement participer à ce financement à hauteur de 5 millions, mais il y a des résistances. Il leur demande s'ils sont au courant de cette problématique. M. Doret lui répond par la négative. Il ne s'y attendait pas.

Le député (PS) explique que la commune estime que c'est un axe qui dessert les Communaux d'Ambilly, que, dès lors, ce devrait être une route cantonale et qu'elle ne voit donc pas pourquoi elle devrait financer le projet. M. Doret affirme que ça illustre tout le problème. C'est un axe critique qui provoque des désagréments pour tous. Tout le monde doit travailler de concert pour améliorer la situation. Ce n'est pas les 60 000 F de l'étude qui permettront de refaire l'aménagement de la route de Frontenex.

Discussions de la commission

M. Widmer résume rapidement la position du département sur les invites de cette motion :

Invite 1 : à réaliser en concertation avec la commune de Chêne-Bougeries une étude globale sur la mobilité du secteur nord de la commune de Chêne-Bougeries dans le but d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements dans ce secteur en plein développement

Le département est d'accord d'entreprendre ce travail avec la commune. La plupart des routes évoquées par les personnes sont des routes communales voir privées, telle que l'avenue des Amazones. La commune a déjà approché les propriétaires pour transférer cette route au domaine public communal et y faire des aménagements. Cependant, la commune n'investira pas dans un domaine privé.

Invite 2 : à développer sans délai avec les TPG l'offre en transports publics pour mieux répondre à l'augmentation du nombre d'habitant-e-s et d'élèves (CO Gradelle, Collège de Candolle, EC Raymond-Uldry, Ecole Moser) situés dans ce secteur

Le département a modifié les horaires des cycles et établissements scolaires pour éviter les surcharges des lignes dès le mois de septembre 2017. Il y aura un renfort pour délester la course la plus chargée le matin. En décembre 2018, grâce à la loi 12128, il y aura aussi un renforcement de la cadence aux heures de pointe.

Invite 4 : à prendre des mesures pour sécuriser la route de Malagnou

Il a déjà été démontré que les accidents mortels qui s'y sont déroulés ne sont pas dus aux aménagements. La principale cause des accidents sont les tourner à gauche sachant qu'un arrêté est prêt à être mis en œuvre pour les supprimer. C'est une décision qui n'est pas simple à prendre, mais qui peut être mise en place très rapidement.

Invite 5 : à accélérer la réfection de la route de Chêne, la requalification du carrefour route de Chêne / chemin De-la-Montagne et le déplacement de l'arrêt de tram Grange-Falquet au niveau de la mairie de Chêne-Bougeries

Le département est en négociation avec la clinique des Grangettes, notamment quant à la portance de leur dalle, pour qu'on puisse ensuite dérouler le projet de cette route de Chêne et la pose de phonoabsorbant. Pour l'instant, il s'agit d'une route béton. Poser du phonoabsorbant sur du béton n'est pas la meilleure solution en termes de durabilité. Le génie civil parle de refaire complètement la route. Ce sont des travaux beaucoup plus importants.

M. Widmer indique que si la motion était acceptée, la réponse du département serait la même.

Un député (PS) se réjouit que depuis le dépôt de la motion, un certain nombre de choses ont avancé. Si l'on reprend les invites, il n'y en a aucune qui va à l'encontre de ce qui se fait dans ce secteur. On est aux prémices de la concrétisation d'une concertation avec la commune puisqu'un budget a été dégagé pour 2018. En ce qui concerne la 3^e invite en faveur d'une démarche de concertation, on sent que le processus a été amorcé. Finalement, par rapport au développement de l'offre des TPG, la loi 12128 permet le financement de certaines mesures qui ont été présentées dans le cadre des travaux de commission, mais il reste à traduire ce principe dans le cadre du vote du budget annuel de l'Etat.

Le député (PS) pense que cette motion aiderait à développer l'offre des TPG, tout en sécurisant la route de Malagnou. Il ne peut qu'encourager la commission à voter cette motion pour inviter le CE à faire tout cela.

La commission relève la pertinence de la motion mais reconnaît qu'une partie des problèmes sont en cours de résolution. Elle discute de l'opportunité de geler cette motion en attendant de voir si le processus de concertation et les solutions apportées pour répondre aux problèmes soulevés par cette motion portent leurs fruits.

Le président met aux voix le gel de cette motion.

Pour : 9 (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 6 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 1 Ve)

Abstention : –

Le gel de la motion est accepté.

La commission reprend ses travaux en janvier 2019.

Présentation de M. Widmer pour un point de situation du département

M. Widmer présente tout d'abord les 5 invites de la M 2424 aux députés. Dans le cours de l'année 2018, les communes de Chêne-Bougeries et de Chêne-Bourg les ont sollicités pour mieux expliquer les charges de trafic. Ils ont préparé deux documents sur les évolutions à venir sur l'axe de Frontenex. Suite à ces démarches, les communes ont signé le dépôt de l'autorisation de construire. Ils espèrent un début de chantier dans le courant 2020. En plus de cela, ils ont mis en place une démarche de coordination participative avec les associations du secteur nord de Chêne-Bougeries. Un mandat a été attribué au bureau RGR/Urbaplan/IDtech avec différents objectifs. La prochaine séance aura lieu à la fin du mois de février. Une étude est attendue en mai 2019 et un avant-projet sera prêt en novembre 2019. Les délais peuvent paraître importants mais il faut noter qu'un travail participatif avec des associations d'habitants, peu habituées à ce genre de démarches, prend beaucoup de temps afin de déterminer leurs besoins et de les structurer. Il présente ensuite une mesure qui sera prochainement mise en place dans le chemin des Buclines.

Il explique ensuite qu'ils ont ajouté des véhicules supplémentaires au départ de Rive et à destination des trois établissements scolaires (Raymond-Uldry, Gradelle et Candolle).

Concernant la sécurisation de la route de Malagnou, la mesure la plus pertinente consiste à supprimer les tourner à gauche sur cette route. Il y en a une quarantaine et plusieurs concernent des entrées pour des privés. C'est également une optimisation de l'onde verte Malagnou. Aucun recours n'a été formé contre cette mesure. Cette dernière entrera ainsi en fonction rapidement.

Toutefois, dans un premier temps, les accès sur le domaine privé seront supprimés et il sera toujours possible d'accéder aux domaines publics si un feu régule la circulation. Il ne faut pas oublier que certaines sorties de propriété peuvent se faire en tourner à gauche, ce qui oblige les habitants à traverser deux voies de circulation.

Concernant les mesures pour la route de Chêne, il y a actuellement beaucoup de véhicules qui traversent les rails de tram pour faire des tourner sur route. Avec leur projet, les automobilistes n'auront plus que la possibilité de faire cela à un endroit. Normalement, cela devrait être possible devant la clinique des Grangettes. Ils ont, pour cela, dû passablement négocier avec la clinique, mais ils sont parvenus à un accord. Le travail concernant ce projet commencera en février 2019 et durera 4 mois. Ils espèrent que les travaux auront lieu à la fin de l'année 2020.

Il poursuit en indiquant que, pendant l'été 2019, il y aura des travaux de réaménagement de la rue de Chêne-Bougeries. Un aménagement cyclable sera construit à la montée et les rails seront déplacés. M. Widmer précise que le trottoir sur la partie descendante est assez large pour réaliser cet aménagement. Le trottoir sera coupé, les rails seront déplacés et cela permettra d'agrandir le trottoir du côté de la montée pour construire l'aménagement cyclable. Ce sera un trottoir mixte pour les piétons et les vélos. A la descente, l'espace entre les rails et le trottoir sera suffisamment large pour que les vélos puissent circuler.

M. Widmer ajoute qu'ils privilégient l'usage de la voie verte pour les déplacements vers le centre-ville. Celle-ci sera totalement terminée dans le courant de l'année 2020. L'aménagement sera toutefois bien fait, car il y aura une séparation sur le trottoir entre la partie piétonne et la partie cyclable. Il n'y aura donc, selon eux, pas de problème à ce niveau.

Un député (PS) demande comment se passent les concertations avec les associations d'habitants. Il demande si ces dernières sont satisfaites de celle-ci ainsi que de l'amélioration de l'offre TPG. M. Widmer indique que les associations de la partie nord pensaient que des faveurs étaient faites aux associations de la partie Conches. Quoi qu'il en soit, les choses se déroulent désormais dans un climat serein et constructif. Le rythme est bon et cela correspond aux attentes de la commune et des associations. M. Widmer indique que l'offre TPG ne fait pas partie de cette démarche participative.

Un député (MCG) demande des précisions concernant la position de l'impasse sur le chemin des Buclines. En effet, il relève que cette mesure sera bénéfique pour le transit mais cela aura pour conséquence d'envoyer du trafic sur la route Jean-Jacques-Rigaud. M. Widmer rappelle que c'est une mesure à l'essai. Cela permettra de détecter des éventuels problèmes comme celui qu'il vient de présenter et ainsi d'adapter ce qui a été mis en place.

Le président met aux voix la **M 2424** :

Pour : 15 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : –

La M 2424 est approuvée.

En vertu de ce qui précède, la commission des transports à l'unanimité vous recommande d'accepter cette motion.

Annexes :

1. *Présentation du département du 14 novembre 2017*
2. *Village de Chêne-Bougeries, Projet de réaménagement de la rue de Chêne-Bougeries et connexions tram-bus, Conseil municipal de Chêne-Bougeries, présentation à la commission du territoire du 07.03.2016*
3. *Présentation des TPG du 21 novembre 2017*

Proposition de motion

(2424-A)

Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ? Pour plus de concertation et de volonté politique pour résoudre les problèmes de mobilité et de sécurité des déplacements à Chêne-Bougeries

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

- les problèmes de fluidité du trafic, de sécurité pour les piétons et les deux-roues, de saturation des lignes TPG et de stationnement dans le secteur nord de la commune de Chêne-Bougeries ;
- l'augmentation du nombre d'habitant-e-s (nouveaux ensembles immobiliers Pré-du-Couvent, La Tulette, Les Jardins de la Gradelle, Rigaud-Nord, Rigaud-Montagne, etc.) et d'élèves (ouverture de l'EC Raymond-Uldry) dans ce secteur qui va aggraver les problèmes cités ci-dessus ;
- la dangerosité de la route de Malagnou, particulièrement pour les piétons et les cyclistes, sur laquelle on dénombre déjà deux accidents mortels en 2017 ;
- la vétusté de la route de Chêne, l'engorgement récurrent du carrefour route de Chêne / chemin De-la-Montagne et la suppression de l'arrêt de tram Chêne-Bougeries,

invite le Conseil d'Etat

- à réaliser en concertation avec la commune de Chêne-Bougeries une étude globale sur la mobilité du secteur nord de la commune de Chêne-Bougeries dans le but d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements dans ce secteur en plein développement ;
- à développer sans délai avec les TPG l'offre en transports publics pour mieux répondre à l'augmentation du nombre d'habitant-e-s et d'élèves (CO Gradelle, Collège de Candolle, EC Raymond-Uldry, Ecole Moser) situés dans ce secteur ;
- à effectuer une véritable démarche de concertation avec les associations d'habitants pour trouver des solutions communes aux problèmes de mobilité existants ;

- à prendre des mesures pour sécuriser la route de Malagnou ;
- à accélérer la réfection de la route de Chêne, la requalification du carrefour route de Chêne / chemin De-la-Montagne et le déplacement de l'arrêt de tram Grange-Falquet au niveau de la mairie de Chêne-Bougeries.

M 2424

Chêne-bougeries, parent pauvre de la mobilité ?

COMMISSION DES TRANSPORTS
14 NOVEMBRE 2017



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

14/11/2017 Page 1

5 INVITES

- > réaliser en concertation avec la commune de Chêne-Bougeries une **étude globale sur la mobilité du secteur nord** de la commune de Chêne-Bougeries dans le but d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements dans ce secteur en plein développement ;
- > **développer sans délai** avec les tpg l'**offre en transports publics** pour mieux répondre à l'augmentation du nombre d'habitant-e-s et d'élèves (co gradelle, collège de candolle, ec raymond-uldry, école moser) situés dans ce secteur ;
- > effectuer une véritable **démarche de concertation** avec les associations d'habitants pour trouver des solutions communes aux problèmes de mobilité existants ;
- > prendre des mesures pour **sécuriser la route de Malagnou** ;
- > accélérer la réfection de la **route de Chêne**, la requalification du **carrefour route de Chêne / chemin de la Montagne** et le déplacement de l'**arrêt de tram Grange-Falquet** au niveau de la mairie de Chêne-Bougeries.

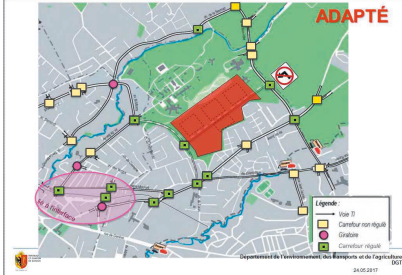
14/11/2017 - Page 2

15/11/2017

1. ETUDE GLOBALE DE MOBILITÉ SECTEUR NORD

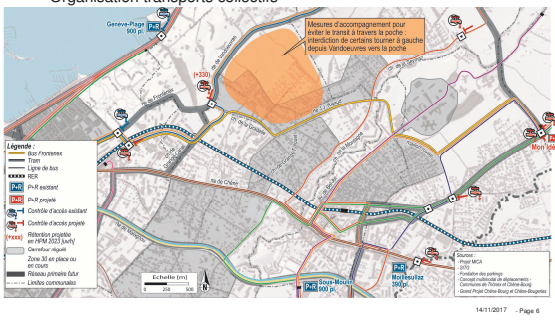
> COMMUNAUX D'AMBILLY, AXE FRONTENEX ET GARE DE CHENE-BOURG : Organisation réseau routier

LES CARREFOURS – ÉTAT FUTUR (LOTS 1-2 ET INTERFACE)



1. ETUDE GLOBALE DE MOBILITÉ SECTEUR NORD

> COMMUNAUX D'AMBILLY, AXE FRONTENEX, GARE DES EAUX-VIVES ET GARE DE CHENE-BOURG : Organisation transports collectifs



1. ETUDE GLOBALE DE MOBILITÉ : AXE FRONTENEX

> BREF ZOOM SUR L'AXE DE FRONTENEX

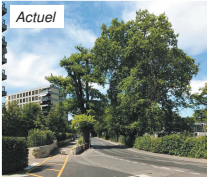


14/11/2017 - Page 7


1. ETUDE GLOBALE DE MOBILITÉ : AXE FRONTENEX

Chemin de Grange-Canal

Actuel



Futur



14/11/2017 - Page 8

15/11/2017

1. ETUDE GLOBALE DE MOBILITÉ : AXE FRONTENEX



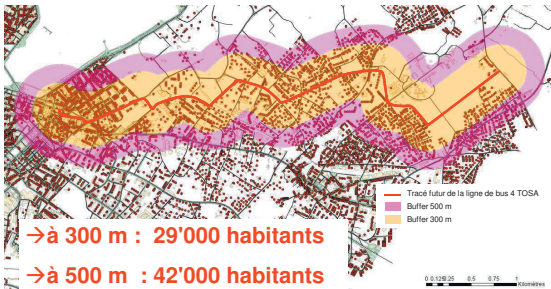
Chemin
du Domaine-
Patry



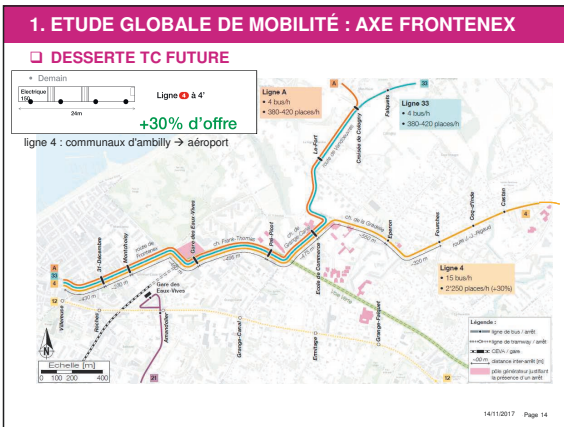
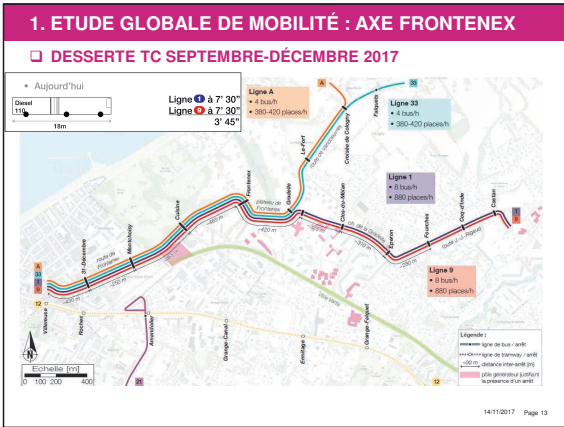
14/11/2017 Page 9

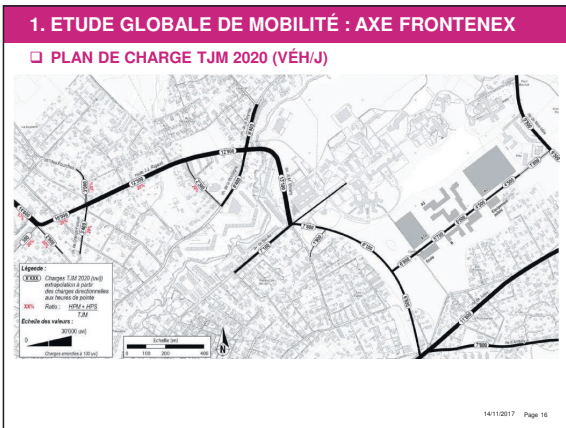
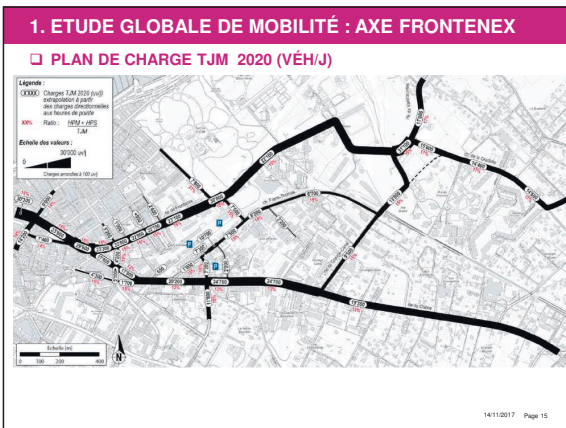
1. ETUDE GLOBALE DE MOBILITÉ : AXE FRONTENEX

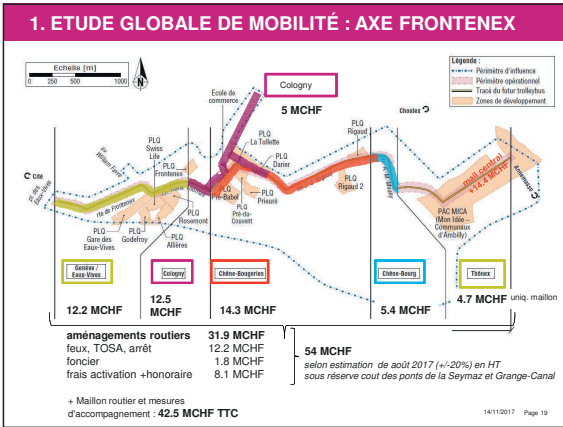
□ BASSIN DE POPULATION ACTUEL (JUILLET 2017)



14/11/2017 Page 10







1. ETUDE GLOBALE DE MOBILITÉ : AXE FRONTENEX

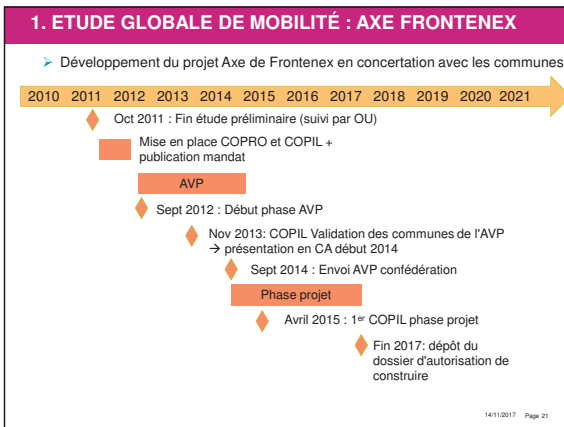
à confirmer

| Prise en charge financière par entités | Aménagement | Infrastructure liée aux TC | Acquisition* | Honoraires AVP+PRO liées à l'aménagement | Total HT +/- 20% |
|--|---|----------------------------|------------------|--|-------------------|
| Ville de Genève | 1702'000 | - | 122'000 | - | 1'824'000 |
| Cologny | 3'489'000 | - | 1'203'000 | - | 4'692'000 |
| Chêne-Bougeries | 5'000'000 | - | 476'000 | - | 5'476'000 |
| Chêne-Bourg | 1'535'000 | - | - | - | 1'535'000 |
| Thônex | * propriétaires propriétaires (mail central et espaces publics) | | | - | à confirmer |
| FIE | 12'685'000 | - | - | - | 12'685'000 |
| Canton | 4'125'000 | 10'318'000 | 8'000 | 2'373'000 | 16'824'000 |
| Confédération | 7'003'000 | 3'966'000 | - | - | 10'969'000 |
| Total | 35'539'000 | 14'304'000 | 1'809'000 | 2'373'000 | 54'025'000 |

*basé sur évaluation AVP 2013; en cours de réévaluation

14/11/2017 Page 20

15/11/2017



2. AUGMENTER L'OFFRE TC SANS DELAI

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

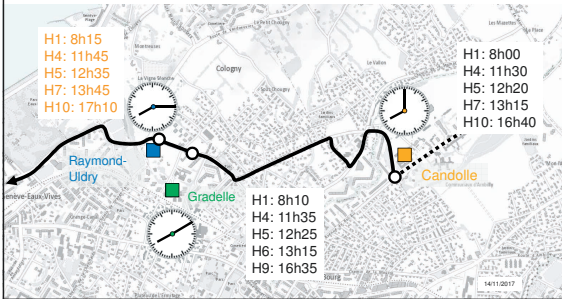
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

14/11/2017 Page 22

15/11/2017

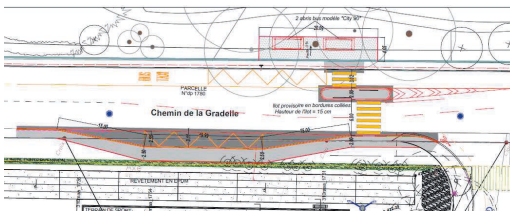
2. AUGMENTER L'OFFRE TC SANS DELAI

- Nouveaux horaires et nouvelle zone de provenance des élèves
- L'offre des lignes 1 et 9 est renforcée de 7h30 à 7h45 le matin



2. AUGMENTER L'OFFRE TC SANS DELAI

> ARRÊT GRADELLE (RENTREE 2017-2018)



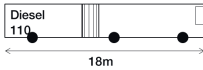
14/11/2017 Page 24

15/11/2017

2. AUGMENTER L'OFFRE TC SANS DELAI

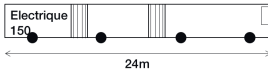
> ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE L'AXE FRONTENEX

- Aujourd'hui



Ligne **1** à 7' 30"
 Ligne **9** à 7' 30"
 3' 45"
 = 1'800 places par heure

- Demain



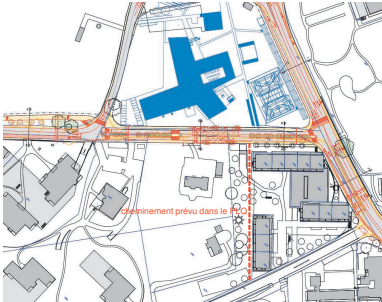
Ligne **4** à 4'
 = 2'200 places par heure

+30% d'offre

14/11/2017 Page 25

2. AUGMENTER L'OFFRE TC SANS DELAI

> ARRÊT PATRY ET CHEMINEMENT PIÉTONS À TRAVERS PLQ



14/11/2017 Page 26

3. SECURISER LA ROUTE DE MALAGNOU



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

14/11/2017 Page 27

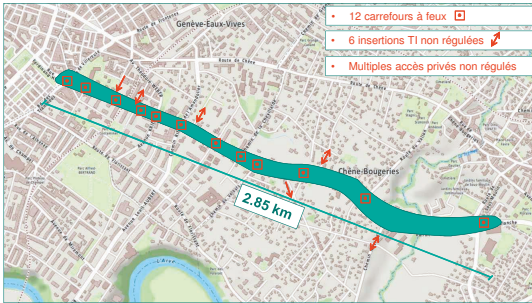
3. SECURISER ROUTE DE MALAGNOU



14/11/2017 Page 28

15/11/2017

3. SECURISER ROUTE DE MALAGNOU



14/11/2017 Page 29

3. SECURISER ROUTE DE MALAGNOU



14/11/2017 Page 30

15/11/2017

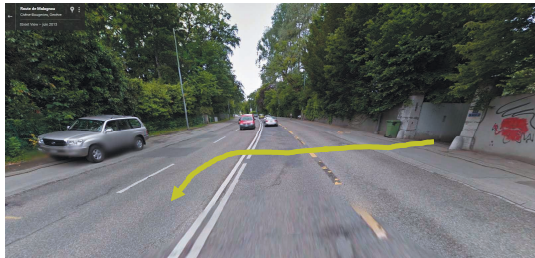
3. SECURISER ROUTE DE MALAGNOU



The photograph shows a two-lane road with a double white line on the left and a dashed yellow line on the right. A yellow arrow originates from the center of the road and points towards the right shoulder, highlighting a specific area of concern. The road is flanked by trees and a hedge.

14/11/2017 Page 31

3. SECURISER ROUTE DE MALAGNOU



The photograph shows a two-lane road with a double white line on the left and a dashed yellow line on the right. A yellow arrow originates from the center of the road and points towards the left shoulder, highlighting a specific area of concern. A silver car is parked on the left shoulder. The road is flanked by trees and a wall with graffiti.

De 2013 à 2016, 240 accidents avec essentiellement des dégâts matériels

14/11/2017 Page 32

15/11/2017

3. SECURISER ROUTE DE MALAGNOU

Mise à l'enquête publique

5361

Route de Malagnou

- Suppression de "tourner-à-gauche" accidentogènes
- Optimisation de l'onde verte



6. Bureau de l'Équipement

Mise à jour de l'arrêté municipal de sécurité à l'approche de la route de Malagnou et direction de l'axe de Malagnou

Buts :

- En 2017, 22 accidents de circulation ont été recensés sur le tronçon de la route de Malagnou.
- La suppression des "tourner-à-gauche" accidentogènes permet de sécuriser la route.
- L'optimisation de l'onde verte permet de fluidifier le trafic.
- La mise à jour de l'arrêté municipal de sécurité permet de garantir la sécurité des usagers.



Plan local



Plan local



6. Bureau de l'Équipement

Mise à jour de l'arrêté municipal de sécurité à l'approche de la route de Malagnou et direction de l'axe de Malagnou



14/11/2017 Page 33

VILLAGE DE CHÊNE-BOUGERIES

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DE CHÊNE-BOUGERIES ET CONNEXIONS TRAM – BUS

CONSEIL MUNICIPAL CHÊNE-BOUGERIES -
COMMISSION TERRITOIRE – 07.03.2016



Département de l'aménagement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports
01 26 26 00 00

14/11/2017 Page 34

15/11/2017

DÉPLACEMENT ARRÊT GRANGE- FALQUET



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

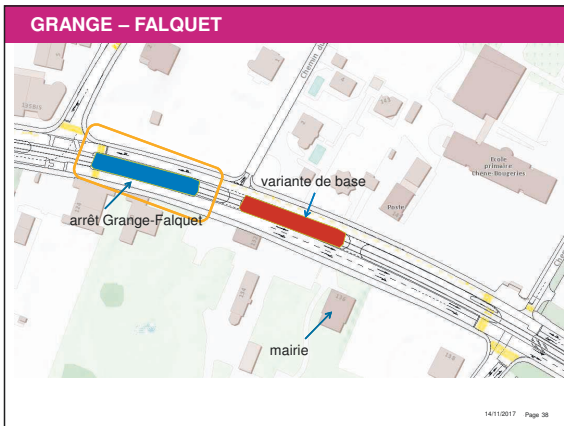
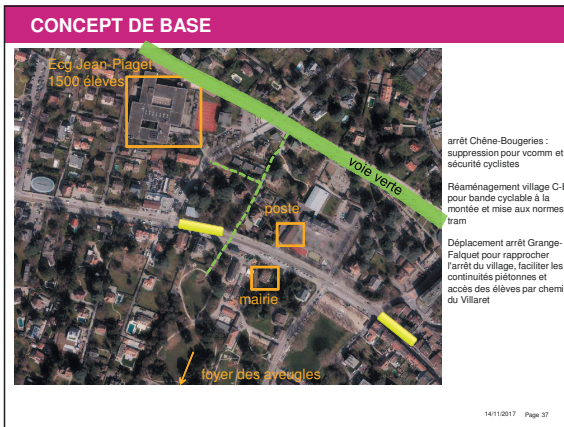
14/11/2017 Page 35

ETAT 2016



14/11/2017 Page 36

15/11/2017



15/11/2017

GIRATOIRE CHÊNE/GRANGETTES



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

14/11/2017 Page 39

CONTEXTE ET RAPPEL DE L'HISTORIQUE

> CONTEXTE

- Avant-projet de réaménagement validé pour le secteur du Village de Chêne-Bougeries.
- Volonté de réaménager le tronçon Vallon – Grange-Canal, pour atteindre plusieurs objectifs.
- Plusieurs études existantes. Aucune n'a encore abouti à une solution consensuelle et soutenable, pour l'entier de ce tronçon.
 - Etude de sécurisation du site tram de la rte de Chêne (Transitec, 2008)
 - Etude de requalification de la rte de Chêne (Urbaplan, 2010)
 - Etude de repositionnement des arrêts de tram de la ligne 12 (SD Ing. + PTV, 2013)
 - Etude du réaménagement de la rue de Chêne-Bougeries (SD Ing, 2015)

14/11/2017 Page 40

15/11/2017

OBJECTIFS RECENSÉS

- > **OPB**
 - Assainissement de l'axe nécessaire : pose d'un revêtement phonoabsorbant.
- > **COLLECTEURS**
 - Renouvellement des collecteurs de la commune de Chêne-Bougeries.
 - Travaux de services pour partenaires (SIG, fournisseurs téléphoniques, ...)
- > **TRAM 12**
 - Sécurisation du site tram.
 - Mise aux normes OFT du site tram.
 - Amélioration de la vitesse commerciale.
 - Devenir des arrêts Grange-Falquet et Grangettes.
- > **MOBILITÉS DOUCES**
 - Liaisons Trois-Chêne – centre-ville
 - Perméabilités Nord – Sud (PDCOM Chêne-Bougeries)
 - Connexions route de Chêne - voie verte.
- > **ESPACES PUBLICS**
 - Requalification de l'axe (mesure PA2 36-1-17).

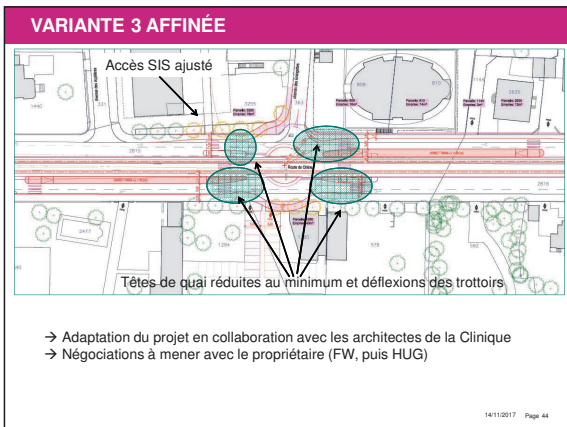
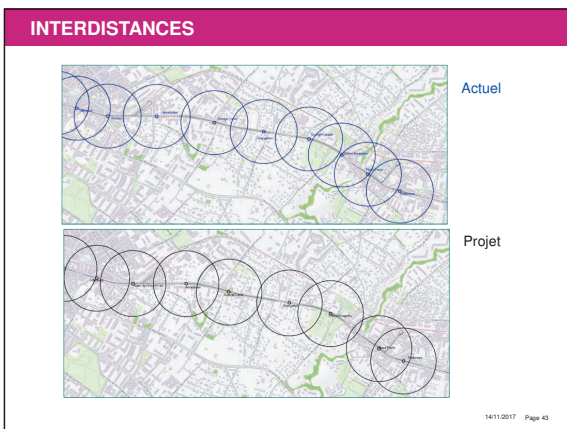
14/11/2017 Page 41

OBJECTIFS RECENSÉS

- > **TRAFIC INDIVIDUEL**
 - Ecoulement des charges de trafic de dimensionnement 2020.
- > **ITINÉRAIRES CONVOIS EXCEPTIONNELS**
 - Itinéraire type II existant à assurer.
- > **ACCESSIBILITÉ FINE AUX PÔLES D'ATTRACTION**
 - Clinique des Grangettes (notamment urgences)
 - ECG Jean-Piaget
 - Mairie de Chêne-Bougeries,
 - Poste
 - Ecole primaire de Chêne-Bougeries
 - Secteur résidentiel Montagne – Pont-de-Ville
- > **DÉVELOPPEMENTS À VENIR**
 - Connexions au PLQ Challandin
 - Grand Projet Chêne-Bourg / Chêne-Bougeries

14/11/2017 Page 42

15/11/2017



VILLAGE DE CHÊNE-BOUGERIES

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DE
CHÊNE-BOUGERIES ET CONNEXIONS TRAM – BUS

CONSEIL MUNICIPAL CHÊNE-BOUGERIES -
COMMISSION TERRITOIRE – 07.03.2016



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POP. 1'258'843 (2014)



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

07.03.2016

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 GENEVE

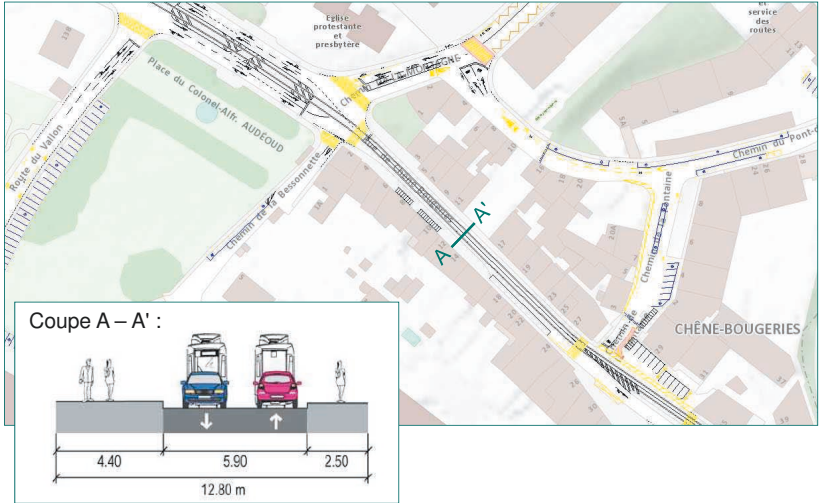
POP. 1'258'843 (2014)



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

07.03.2016 Page 2

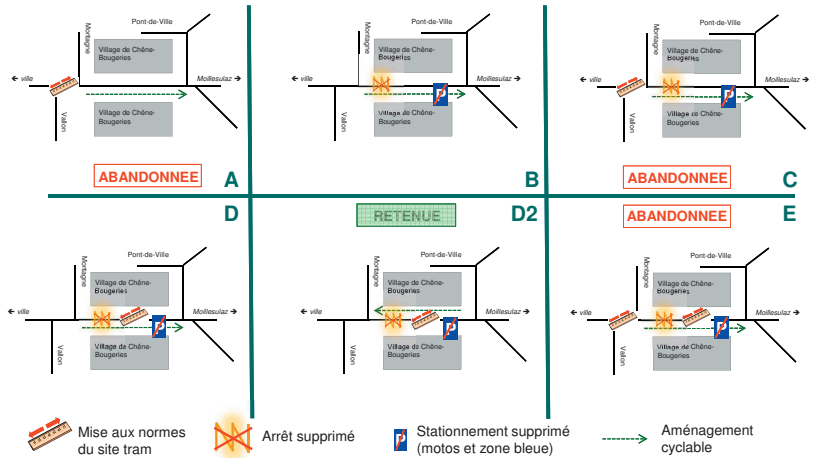
ETAT EXISTANT



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 Direction générale des transports
 07.03.2016 Page 3

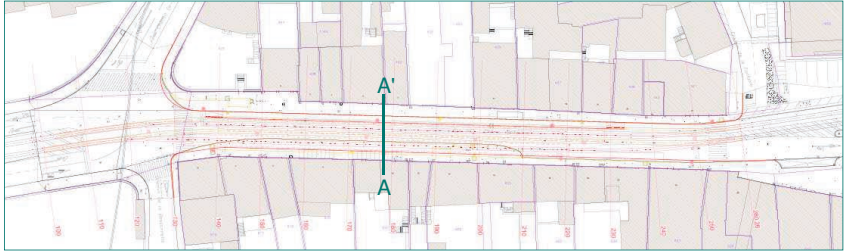
VARIANTES D'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉES

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

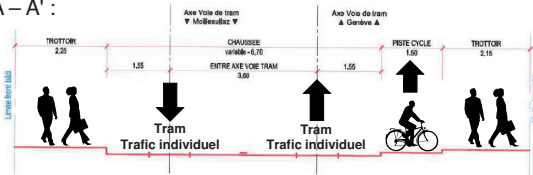


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 Direction générale des transports
 07.03.2016 Page 4

VARIANTE RETENUE



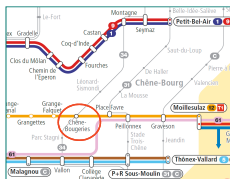
Coupe A – A' :



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 de **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 Montagny à traiter.

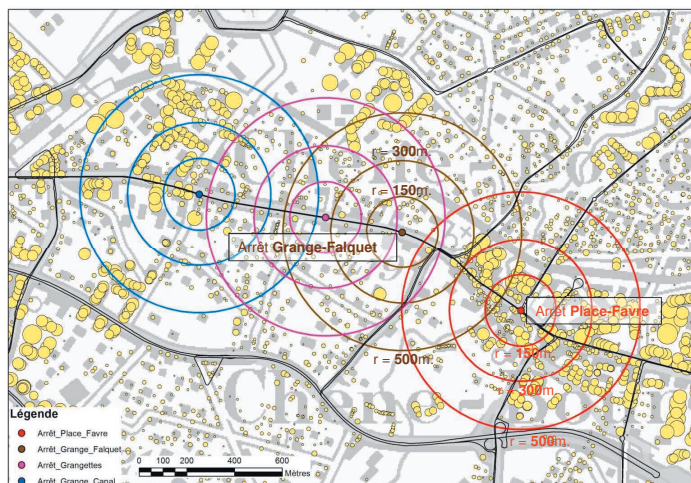


stpg

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

07.03.2016 Page 7

CARTE POIDS POPULATION



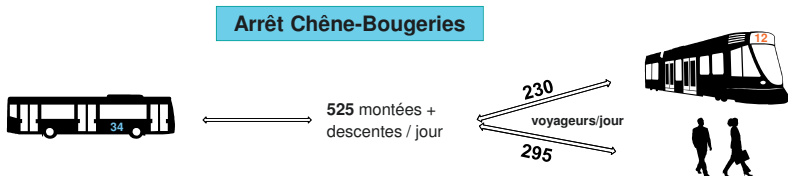
stpg

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

07.03.2016 Page 8

CORRESPONDANCE BUS - TRAM

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



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

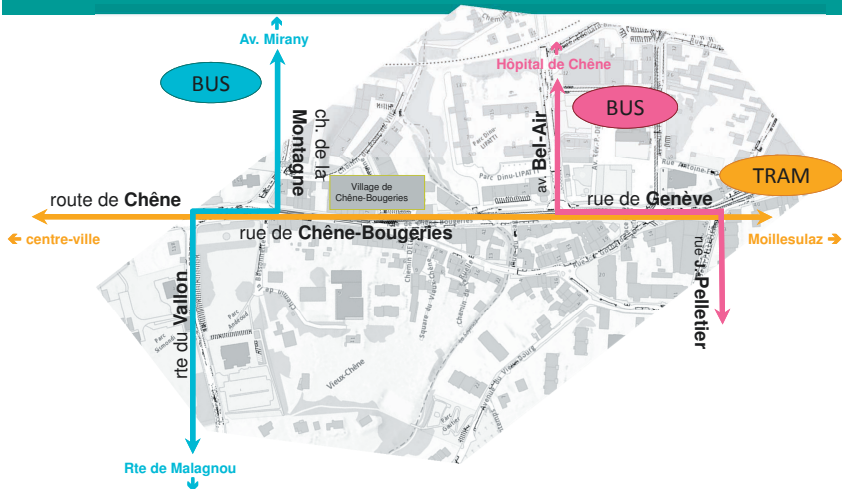


CRITÈRES D'ÉVALUATION DES VARIANTES

- > FAISABILITÉ TECHNIQUE
- > DISTANCES DE CORRESPONDANCE
- > LISIBILITÉ DU RÉSEAU
- > NOMBRE DE BUS/HEURE DANS LA RUE DE CHÊNE-BOUGERIES
- > AMÉNAGEMENTS À LA CHARGE DE LA COMMUNE

- Toutes les variantes sont compatibles avec la variante retenue de projet d'aménagement.

ETAT ACTUEL – TRANSPORTS PUBLICS



stpg

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

07.03.2016 Page 11

FAMILLES DE VARIANTES

> FAMILLE DE VARIANTE 1

- **Itinéraire bus** (ch. de la Montagne ↔ rte du Vallon) **conservé** comme actuellement

> FAMILLE DE VARIANTE 2

- Itinéraire bus modifié pour connecter directement le ch. de la Montagne à l'arrêt **Place-Favre**.



stpg

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

07.03.2016 Page 12

ÉVALUATION MULTICRITÈRES

| | Var. 1A | Var. 1B | Var. 2A | Var. 2B | Var. 2C | Var. 2D | Var. 2E | Var. 2F | Var. 2G |
|---|---------------|--|---|---|--|------------------------------|----------------------|--------------------------|--|
| | Statu quo bus | Itinéraire bus actuel, arrêt Chêne-Bougeries déplacé | Arrêt Pl.-Favre, Passage bus : rue de Chêne-Bougeries | Arrêt Pl.-Favre, Montée bus par Pont-de-Ville | Arrêt Pl.-Favre, Passage bus : couverture CEVA | Terminus Veyrier ou Malagnou | Terminus Parc-Stagni | Itinéraire bus en boucle | Itinéraires bus croisés Bel-Air / Montagne |
| Faisabilité technique | ++ | -- | -- | + | KO | + | ? | + | ? |
| Distances de correspondances | -- | - | ++ | ++ | ? | nsap | nsap | +/- | ++ |
| Lisibilité du réseau | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | - | -- | ++ |
| Bus/heure de pointe, rue de Chêne-Bougeries | 0 | 0 | 4 à 8 | 2 | 0 | nsap | nsap | 2 à 4 | min. 6 |
| Aménagements sur domaine communal | ++ | -- | -- | + | +/- | ++ | -- | ++ | - |
| Recommandation | recomm. andée | -- | -- | recomm. andée | éliminée | possible | possible | pas souhaitée | possible |

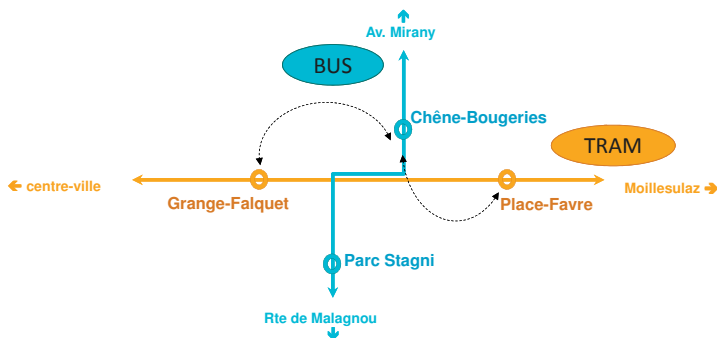


stpg

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

07.03.2016 Page 13

VARIANTE 1A – STATU QUO POUR LE BUS 34

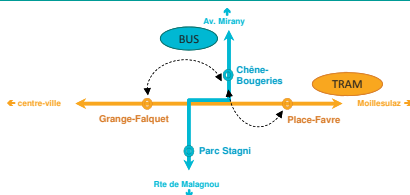


stpg

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

07.03.2016 Page 14

VARIANTE 1A – STATU QUO POUR LE BUS 34



✗ Plus de connexion directe entre tram et bus

- Distance de marche pour la clientèle : 300 - 350 mètres.
- La ligne de bus reste connectée aux lignes de l'Axe Frontenex (lignes de bus 1 et 9) et de la route de Malagnou (lignes de bus 5 et 25).
- Pas de connexion directe et lisible à terme avec la halte CEVA de Chêne-Bourg.

✓ Desserte de l'EMS Foyer du Vallon conservée.

✓ Variante sans frais de mise en œuvre.

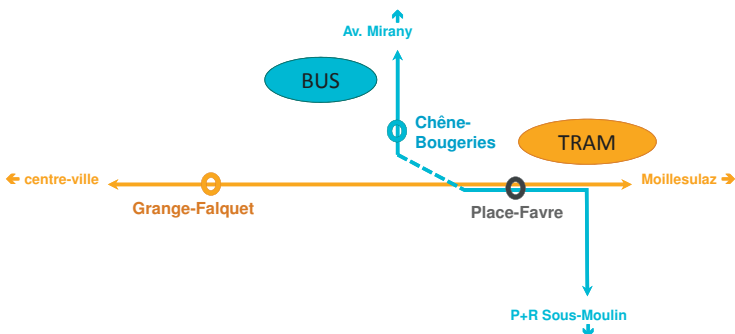


stpg

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

07.03.2016 Page 15

FAMILLE DE VARIANTES 2 : ARRÊT DE BUS PLACE-FAVRE

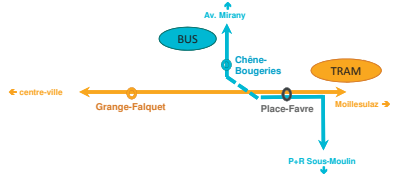


stpg

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

07.03.2016 Page 16

FAMILLE DE VARIANTES 2 : ARRÊT DE BUS PLACE-FAVRE



Deux problématiques distinctes en lien avec le passage par l'arrêt Pl.-Favre, sans interconnexion entre elles :

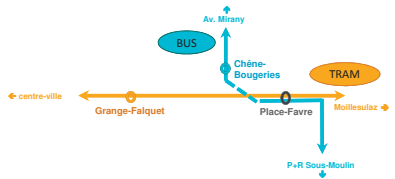
Secteur "rue de Chêne-Bougeries" :

- 2A) Passage des bus dans les deux sens par la rue de Chêne-Bougeries
- 2B) Sens montant par les ch. de la Fontaine et du Pont-de-Ville. Sens descendant par la rue de Chêne-Bougeries.
- 2C) Passage sur la couverture CEVA pour connecter le ch. de la Montagne à l'av. Bel-Air.

Terminus de ligne :

- 2D) Terminus à Veyrier ou à l'arrêt Malagnou.
- 2E) Terminus au parc Stagni.

FAMILLE DE VARIANTES 2 : ARRÊT DE BUS PLACE-FAVRE

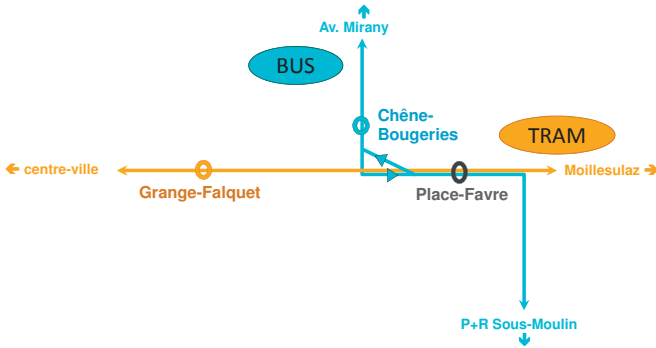


Arrêt Place Favre (sur le territoire de la commune de Chêne-Bourg) :

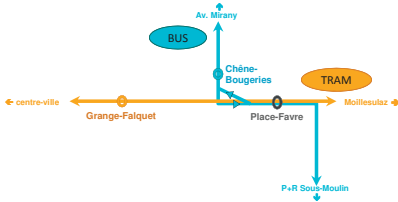
Impossibilité géométrique de faire croiser des bus dans le site tram (trop étroit).

- Sur la rue de Genève, direction Moillesulaz : possibilité, en condamnant quatre places de stationnement en bordure de chaussée, de créer un arrêt le long du trottoir.
- Sur la rue de Genève, direction centre-ville : insertion d'arrêt sur chaussée à étudier.
- Sur l'avenue Bel-Air : utilisation des arrêts existants.

VARIANTE 2B – PLACE-FAVRE AVEC UN SENS PAR FONTAINE ET PONT-DE-VILLE



VARIANTE 2B – PLACE-FAVRE AVEC UN SENS PAR FONTAINE ET PONT-DE-VILLE



Bus articulé

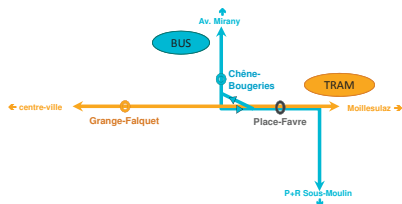
Bus solo



Résistance aux poids lourds ?



VARIANTE 2B – PLACE-FAVRE AVEC UN SENS PAR FONTAINE ET PONT-DE-VILLE



- ✗ **Passage dans une zone préservée du trafic** (2 bus/heure aux heures de pointe).
- ✓ Variante pouvant être mise en œuvre en l'état, mais pouvant être optimisée par des mesures de génie civil dans le ch. de la Fontaine.
- Pas d'arrêt commercial dans la rue de Chêne-Bougeries.
- Déplacement de l'arrêt de bus Chêne-Bougeries, direction av. Mirany, sur le haut du ch. du Pont-de-Ville à étudier

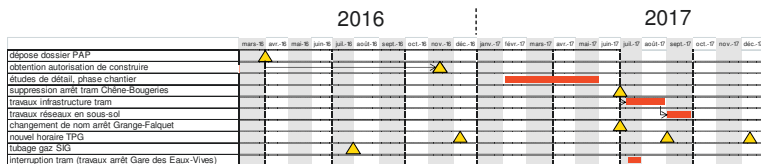


stpg

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

07.03.2016 Page 23

PLANNING INTENTIONNEL



stpg

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

07.03.2016 Page 24

SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS

- Deux **variantes recommandées** comme mesures d'accompagnement au projet de réaménagement de la rue de Chêne-Bougeries :
 - ⇒ Variante avec **arrêt bus à Place-Favre**. Sens montant, direction ch. de la Montagne par Fontaine et Pont-de-Ville.
 - Déplacement à étudier de l'arrêt de bus Chêne-Bougeries, direction av. Mirany sur le haut du chemin du Pont-de-Ville.
 - Intégration du nouvel itinéraire bus dans le projet d'espaces publics du secteur Fontaine – Pont-de-Ville.
 - ⇒ **Statu quo de l'itinéraire bus existant** (Montagne ⇔ Vallon) :
 - Connexion tram – bus par le parvis du temple et la traversée du ch. L.-Segond.
- Etude du **déplacement de l'arrêt de tram "Grange-Falquet"** à la hauteur de la poste prévue.
 - Arrêt "Grange-Falquet" pouvant être renommé en "Chêne-Bougeries – Mairie".



stpg

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

07.03.2016 Page 25

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

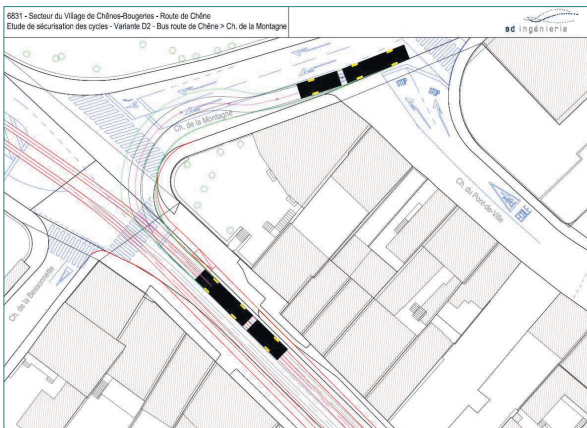


stpg

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

07.03.2016 Page 26

ANNEXES



- Test de giration bus : tourner-à-droite rue de Chêne-Bougeries ⇨ chemin de la Montagne

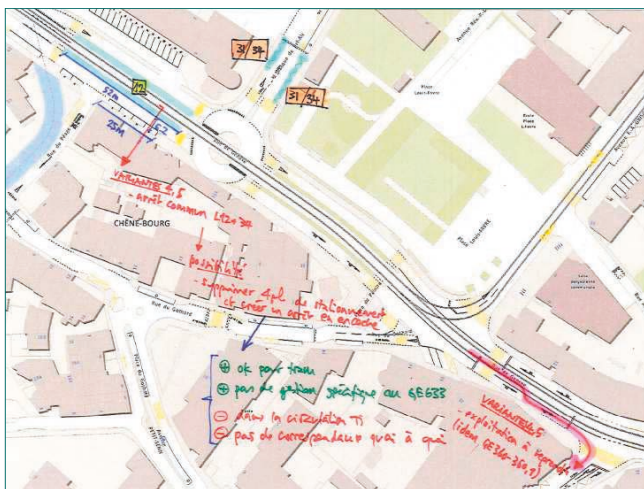


stpg

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

07.03.2016 Page 27

ARRÊT PLACE-FAVRE



stpg

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

07.03.2016 Page 28



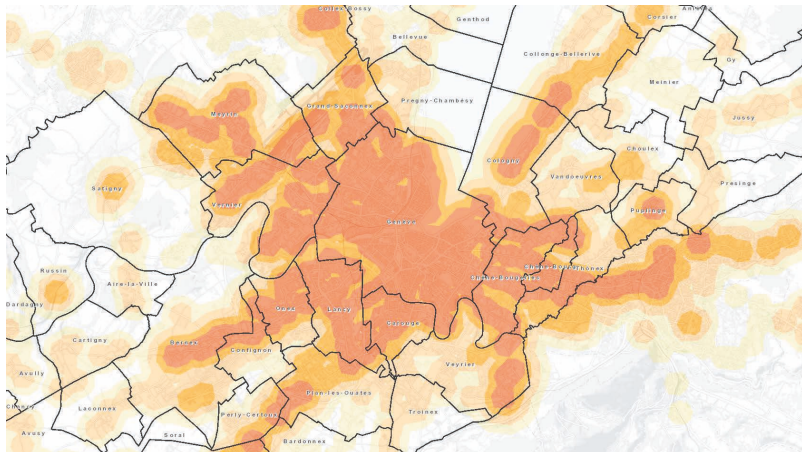
M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ?
Audition des tpg par la commission des transports

Mme A. Hornung-Soukup, présidente
Mr E. Fankhauser, resp. Développement du réseau

Date : 21.11.2017

M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ?

Qualité de desserte en transports publics selon norme VSS



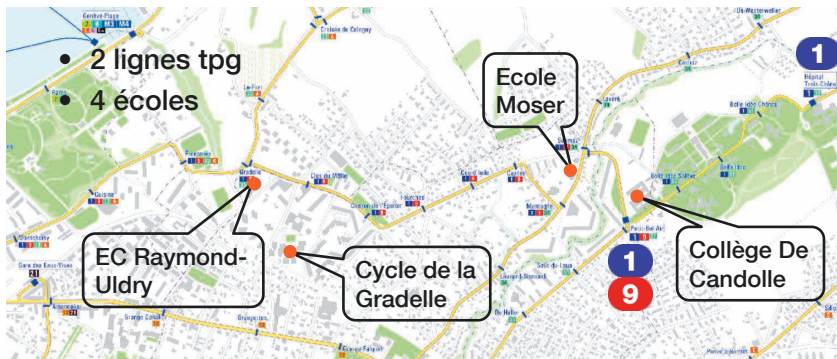
M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ?

Transports publics dans le secteur nord

- Depuis la rentrée scolaire 2017, bus très chargés en direction du Petit-Bel-Air:
 - ouverture de l'EC Raymond-Uldry;
 - plus grande quantité d'étudiants se rendant à l'école Moser ou au collège de Candolle.
- Heures de cours de Raymond-Uldry adaptées afin que les étudiants n'utilisent pas les mêmes bus que ceux de Gradelle ou Candolle.
- Dès 11.12.2017: 1 renfort Rive → Petit-Bel-Air.
- Dès 12.12.2018: renforts généralisés sur ligne 9 (L12128).

M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ?

Transports publics dans le secteur nord

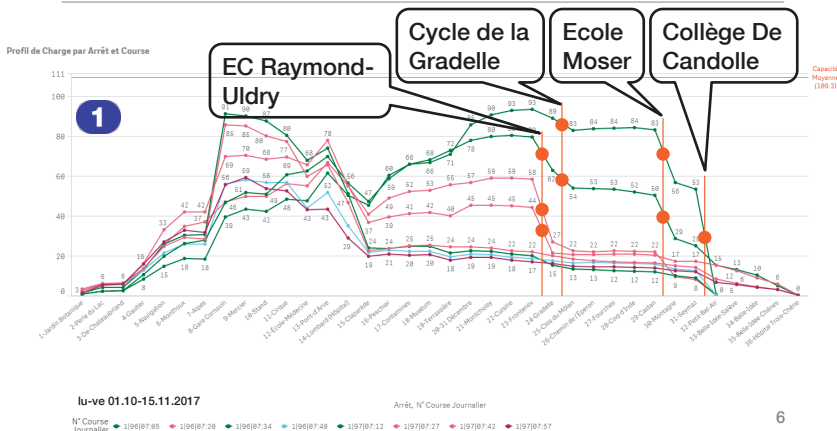


σtpg transports publics genevois

5

M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ?

Transports publics dans le secteur nord

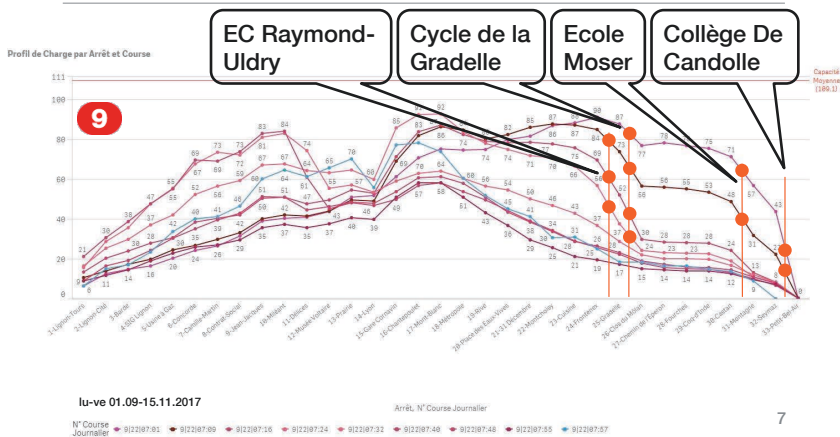


6



M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ?

Transports publics dans le secteur nord



M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ?

Transports publics dans le secteur nord

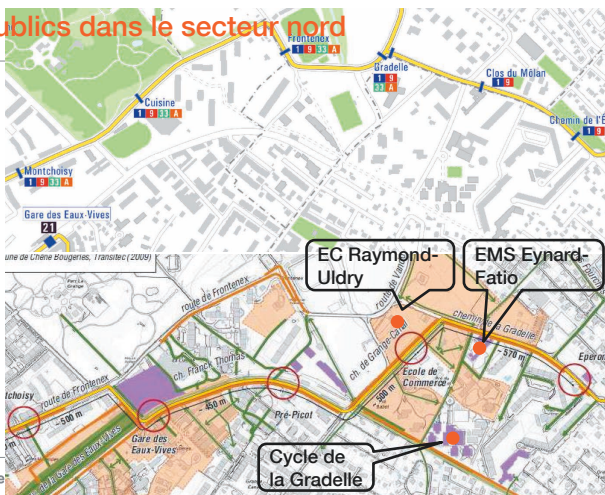
Projet Axe Frontenex

Lignes 1-9 >>>

Ligne 4 (2021) >

+30% d'offre

stpg transports publics ge



M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ?

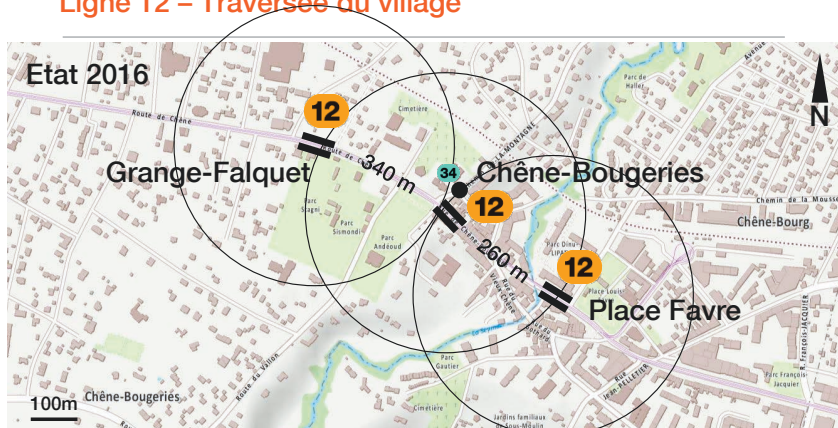
Transports publics dans le secteur nord

- De Montchoisy à Petit-Bel-Air:
- **Lignes actuelles 1-9 :**
3850m, 12 arrêts.
Distance moy. inter-arrêts 350m
- **Future ligne 4:**
3550m, 9 arrêts.
Distance moy. inter-arrêts 445m
Variante: maintien arrêt Montagne
3800m, 10 arrêts.
Distance inter-arrêts moyenne: 420m

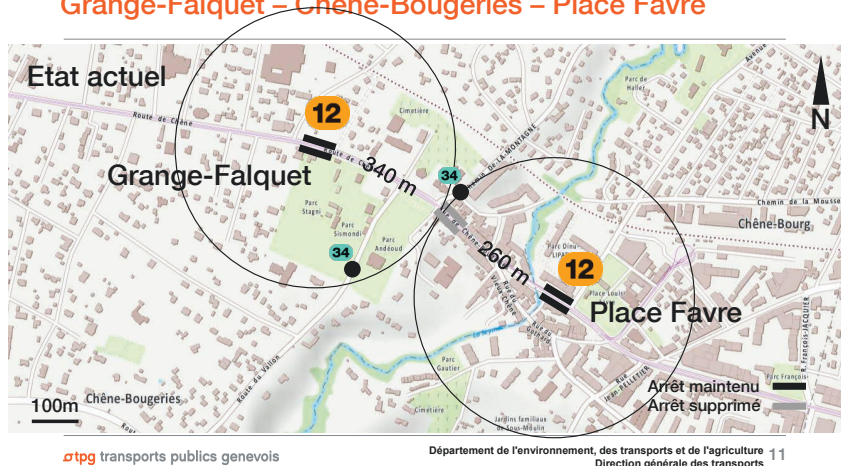


M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ?

Ligne 12 – Traversée du village



M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ? Grange-Falquet – Chêne-Bougeries – Place Favre



M 2424 – Chêne-Bougeries, parent pauvre de la mobilité ? Grange-Falquet – Chêne-Bougeries – Place Favre

