

Date de dépôt : 25 août 2015

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition contre la gare de « triage » des trams à l'arrêt « Palettes » à Lancy

Rapport de M^{me} Salima Moyard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné la pétition 1939 au cours de trois séances – celles des 2, 9 et 23 juin 2015 – sous les présidences de MM. Pierre Vanek et Pascal Spuhler. Elle a pu bénéficier de la présence de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du DETA, de M. David Favre, secrétaire général adjoint au DETA, de M. Benoît Pavageau, directeur à la direction générale des transports, de M. Matthieu Baradel et de M. Alexandre Prina, collaborateurs à la direction générale des transports, ainsi que de celle de M. Nicolas Simond, ingénieur en transports publics. La rapporteure tient par ailleurs à remercier M^{me} Manuela-Christine Herman et M. Grégoire Pfaeffli pour leur retranscription des débats.

Outre l'audition des pétitionnaires, en les personnes de M. Robert Völki, M. Guy Maurin et M^{me} Kris Beun, respectivement président, vice-président et secrétaire de l'Association « Lancy Mobilité Avenir » (ci-après, ALMA), la commission a procédé dans le cadre de l'étude de cette pétition à l'audition des Transports publics genevois (TPG), en les personnes de M. Pascal Ganty, directeur des infrastructures et bâtiments et de M. Bernard Zurbrugg, ingénieur développement infrastructurel, ainsi qu'à celle de l'office de l'urbanisme (DALE), en la personne de M. Jean-Luc Gauthey, chef de service du secteur Drize-Rhône.

1. Présentation de la pétition 1939 par les pétitionnaires

Présentation de la pétition 1939

En sus des considérants exprimés dans la pétition, les pétitionnaires commentent un document synthétisant leur propos transmis à la commission¹. En page 2, les points blancs indiquent le pourtour du PLQ qui n'est pas encore en force, mais qui le sera probablement, ainsi que la boucle de rebroussement actuelle du tram 12 à son arrêt « Palettes » à Lancy. En page 3, le futur tracé du tram 15 prolongé jusqu'aux Cherpines devrait faire quatre virages à angle droit dans le périmètre de la boucle de rebroussement puis un autre au bout du chemin des Palettes. Au sujet de la page 4, des voies de « remise à l'heure » (soit des voies « d'attente » pour les trams, ndlr) sont peut-être prévues et augmenteraient encore davantage l'emprise de la boucle de rebroussement sur le terrain. Cette boucle aurait une emprise de 5000 m², sur une surface totale du PLQ de 18 000 m², ce qui conduirait à une « surdensification » du reste du PLQ (13 000 m²) pour conserver la densité moyenne prévue de 1,3 pour le PLQ.

En résumé, deux projets se superposent. Le premier est la prolongation du tram 15, et le second concerne la boucle de rebroussement du tram 12. Les deux projets sont distincts mais liés. L'ALMA insiste sur la nécessaire cohérence au sein d'un mode de transports. Elle demande donc, compte tenu des études faites fin 2014 et début 2015 – qui toutes tablent sur l'hypothèse de continuer avec des trams monodirectionnels sur la ligne 12 –, de faire une étude supplémentaire qui intègre comme paramètre de base le passage de la ligne 12 en trams bidirectionnels, puisque c'est l'utilisation de trams monodirectionnels pour desservir la ligne qui rend une boucle de rebroussement indispensable. Il est précisé que des trams bidirectionnels desservent déjà actuellement la ligne 12 dès 20 heures.

Echanges avec les commissaires

Q (S) Quel est le délai exact pour la mise en service de cette boucle ?

R : l'ALMA ne dispose pas de cette information, car elle ne l'a pas obtenue de la part des TPG, pas plus qu'elle ne connaît les délais de construction pour les éventuels bâtiments prévus à l'intérieur de cette boucle. L'ALMA craint que des frais importants ne finissent à la charge de la commune de Lancy. Un calendrier approximatif lui avait néanmoins été fourni : consultation en 2016,

¹ Cette présentation se trouve en annexe du présent rapport.

début des travaux en 2017, mise en service en 2019 de manière concomitante à la construction des logements aux Cherpines.

Q (S) En quoi la boucle crée-t-elle des difficultés d'accès au quartier ?
R : c'est la concentration de voies d'accès au rond-point des Communes-Réunies qui crée ces difficultés d'accès. L'Etat n'a, à ce stade, pas indiqué comment s'organiser le passage du tram ni celui des piétons. Le conseil administratif de la commune de Lancy ne peut pas non plus expliquer l'organisation future, car il ne la connaît pas. La situation actuelle étant déjà difficile, l'ALMA estime qu'elle ne peut qu'empirer avec un tel projet.

Q (S) L'ALMA souhaite-t-elle utiliser les trams monodirectionnels jusqu'à la fin de leur durée de vie, mais ailleurs que sur la ligne 12 ? Si oui, a-t-elle une proposition concrète d'utilisation alternative ?
R : le terminus ne peut se faire à cet endroit pour les trams monodirectionnels. Les TPG devraient trouver d'autres solutions pour utiliser les boucles existantes à d'autres endroits.

Q (UDC) Déplacer la boucle déplacera également l'origine des plaintes des habitants. A un moment donné, quelqu'un ne doit-il pas accepter de subir quelques nuisances pour le bien commun ?
R : le quartier des Palettes est déjà défavorisé par rapport au reste du canton et subit déjà beaucoup de nuisances. Pourquoi faut-il toujours concentrer les nuisances à un endroit ? En tant qu'habitant, on est en droit d'être frustré. A titre d'exemple, le quartier de Saint-Jean se développe très bien. Pourquoi les Palettes sont-elles moins bien traitées ?

Q (UDC) L'ALMA a-t-elle contacté les TPG ?
R : les TPG disent avoir des contraintes d'exploitation quant à la durée de vie des trams monodirectionnels de la ligne 12. Pour des raisons de coûts d'amortissement, il est nécessaire de faire fonctionner ces trams jusqu'à la fin de leur durée de vie technique, et il est donc nécessaire d'utiliser cette boucle. L'impératif des TPG semble avant tout financier : ils ne sont pas prêts à investir prématurément dans de nouveaux trams. L'ALMA ne considère pas cet argument comme recevable. Les TPG expliqueraient aussi que les changements de direction dans les trams bidirectionnels coûtent de l'argent, correspondant à environ 300 000 F par an, car le chauffeur doit se déplacer d'un bout à l'autre du tram. De l'avis de l'ALMA, ce n'est pas avec ce type d'arguments économiques que l'on peut prévoir un plan d'aménagement du territoire et de développement des transports publics ; la direction doit être politique, et les TPG ne doivent être consultés qu'en tant que techniciens.

Q (UDC) L'ALMA est-elle au courant d'une boucle de rebroussement prévue dans le futur PLQ du Bachet, au chemin du Gui ?
R : l'ALMA a

entendu des rumeurs sur une boucle de rebroussement de même taille que celle prévue à Lancy (un demi-hectare), mais rien de plus, et serait intéressée à obtenir davantage d'informations.

Q (UDC) Ce projet comporte aussi des avantages. **Les habitants n'auront-ils pas plus de confort grâce à une meilleure desserte par les trams ?** R : c'est vrai, mais l'intégration d'un tram doit être respectueuse des habitants du quartier. En l'occurrence, il s'agit d'une source de nuisances majeure. Les initiants estiment qu'il est possible de mieux faire, en améliorant fortement la qualité de vie des habitants. Une gare de ce genre crée des bruits non négligeables. Il est par ailleurs pour l'instant prévu que le flux de la circulation dans les Palettes soit maintenu, mais cela paraît aberrant, parce qu'à l'heure actuelle déjà cela pose problème : rajouter un tram ne pourrait qu'empirer les choses.

Q (UDC) **Un tram doit passer là où des gens habitent, sans quoi il est inutile.** Donc, forcément, des nuisances inhérentes au tram sont subies par les riverains. C'est d'ailleurs pour passer auprès des zones habitées que le tram fait des virages. R : d'après l'ALMA, des solutions plus pertinentes existent, qui réduisent les bruits superflus, par exemple ceux des virages à angle droit. Le projet doit réduire le bruit et l'emprise au sol.

Q (S) **L'ALMA s'oppose-t-elle seulement à la boucle du 12, ou aussi au prolongement du tram 15 ?** R : l'ALMA n'est opposé à aucun tram, mais est en faveur de l'installation d'un tram respectueux des habitants.

Q (S) **Comment concrètement faire mieux que ce qui est prévu ?** R : l'ALMA ne connaît pas le détail des projets et ne peut donc les critiquer en détail ou leur opposer une alternative crédible. Néanmoins, certaines installations pour le tram 15 pourraient être mises en sous-sol, ce qui permettrait de supprimer des virages.

Q (S) **L'ALMA est-elle également à l'origine de la pétition 1943 « En faveur d'une politique d'éco-mobilité pour la prolongation du tram 15 à Lancy » ?** R : oui.

2. Audition des TPG

Présentation des TPG

En préambule, les informations transmises ont fait l'objet de **trois séances publiques** dans le cadre du montage du nouveau PLQ situé sur le terrain où devrait s'implanter la boucle. Les pétitionnaires sont peut-être des

propriétaires de parcelles appartenant à ce PLQ, et probablement les mêmes que ceux avec qui des discussions ont déjà eu lieu dans le cadre du PLQ.

Un triple postulat préside à l'aménagement de l'infrastructure des Palettes :

- 100% des convois de la ligne 12 doivent pouvoir aller jusqu'au terminus des Palettes ;
- l'exploitation des trams monodirectionnels utilisés pour la ligne 12 s'étend jusqu'en 2030 ;
- il faudra être capable sur l'interface des Palettes de gérer le terminus de la ligne 12, le passage de la ligne 15, mais également – si les TPG le décident – de moduler l'offre sur la branche de Saint-Julien à cet endroit. Il faudra également pouvoir gérer des périodes de réseau avec difficultés.

Pour répondre à ces différentes contraintes, il est nécessaire de disposer d'une infrastructure de la taille de celle qui est planifiée actuellement.

Pour les TPG, **cette boucle est nécessaire** pour stocker temporairement des trams et pour gérer le terminus de la ligne 12, tout en faisant passer la ligne 15, prolongé en direction du nouveau quartier des Cherpines vers Planles-Ouates et jusqu'à Saint-Julien. Il sera donc très chargé. Un transbordement avec la ligne 12 devra être possible. Il est néanmoins intéressant de constater que ces deux lignes se côtoient mais ne se croisent jamais, ce qui permet de garantir, en cas de cadence élevée, une indépendance et une fiabilité tout à fait appréciables.

L'erreur, selon les TPG, des pétitionnaires est de faire totalement **abstraction du cœur de la boucle comme surface utilisable**. Des études ont été faites pour qu'un nouveau PLQ intègre cette boucle, et plusieurs variantes ont été discutées avec les riverains pendant les séances publiques. L'utilisation de cette surface ne péjore donc en rien les capacités de densification de ce nouveau PLQ, quelle que soit la forme qu'il aura à terme, ce qui constitue une réponse à la crainte de « surdensification » du reste du PLQ.

Un autre argument des pétitionnaires est de dire qu'abandonner la boucle au profit de trams bidirectionnels permettrait de supprimer les **conflits complexes avec les mobilités douces**. Les TPG répondent à cela que le projet prévu ne modifie en rien l'état actuel des choses. Les cheminements et croisements des vélos avec le projet sont les mêmes qu'en l'état actuel.

En ce qui concerne la question de l'organisation du pôle avec des trams bidirectionnels, l'emprise au sol des **quais alignés** avec un système en tiroir

est la même que celle d'une boucle de rebroussement. Le passage des trams mono- ou bidirectionnels, indépendamment du coût engendré, ne résoudrait donc pas le problème, à l'exception peut-être des questions d'esthétique ou d'urbanisme.

Pour ce qui est des **grincements**, les TPG reconnaissent que c'est un problème existant dans les boucles, mais ils peuvent être traités. Des pistes très claires et sérieuses permettent de pouvoir gérer ce problème.

Pour ce qui est des **vibrations**, les bâtiments et infrastructures futurs peuvent être construits de manière à ce qu'elles ne soient pas ressenties, ce qui n'est évidemment pas le cas du bâti déjà construit.

D'un point de vue financier, l'abandon des trams monodirectionnels avant l'échéance de leur amortissement signifie non seulement un coût d'achat des nouveaux trams, mais également un lourd amortissement anticipé, qui doit être intégré aux calculs financiers.

Enfin, l'ALMA demande de **maintenir la taille de la boucle actuelle**. La cadence actuelle du 12 est celle d'un véhicule toutes les huit minutes. Cela suffit à peu près aujourd'hui à satisfaire la demande, mais avec la construction des Cherpines une augmentation importante de la demande va se produire, et pousser la ligne 12 dans sa totalité jusqu'aux Palettes est parfaitement cohérent.

Echanges avec les commissaires

Q (S) Comment les TPG traitent-ils les grincements (exemple du bruyant ample virage de la rampe du Grand-Lancy) ? Le tracé avec trois virages à angle droit annoncé est-il correct, car les grincements seraient encore accentués ? R : les grincements sont effectivement un désagrément obligatoire intrinsèquement lié au système ferroviaire, qui résulte du contact de la roue en fer sur le rail en fer. On peut toutefois l'atténuer en agissant sur l'infrastructure et le matériel. Les TPG utilisent ponctuellement des graisseurs de courbes sur leur réseau. Ceux-ci graissent le rail à l'approche d'un tram pour faciliter le glissement. Par ailleurs, le matériel roulant peut aussi être équipé de systèmes de graissage. Jusqu'à il y a quelques années, des décisions inopportunes ont été prises en la matière. Aujourd'hui, la stratégie a été revue et est en cours de déploiement. Ces deux stratégies combinées contribuent largement à limiter le phénomène de crissement. Le lieu évoqué de la rampe du Grand-Lancy sera contrôlé car il n'est pas identifié comme problématique. Pour les vibrations, dans le cadre de l'élaboration d'un projet de développement d'infrastructures, des études précises sur le sujet sont menées, qui figurent normalement dans le rapport

« impact environnemental », joint au dossier d'approbation des plans pour avoir les autorisations de la Confédération. Les TPG sont capables de déployer des systèmes antivibratoires en fonction des nuisances générées et du type de bâti dans le secteur. En étant très attentifs à ces problématiques dans ce projet, les TPG doivent pouvoir largement éradiquer les grincements, et fortement atténuer les vibrations.

Q (UDC) Selon les TPG, les pétitionnaires ont-ils une attitude égoïste en demandant que cette gare aux Palettes se construise ailleurs ? R : ce n'est pas possible de construire cette boucle ailleurs ; ce n'est donc pas une question d'égoïsme. Les premières variantes d'organisation ont tenté de trouver une alternative comme terminus de la ligne 12, mais cela n'a pas donné de résultat, car aucun autre site ne se prête à cela. Seul celui-ci répond au triple postulat en ce qui concerne les critères d'exploitation (cf. *supra*).

Q (S) Qu'en est-il de la « surdensification » du reste du PLQ crainte par l'ALMA ? R : la comparaison de la boucle avec des lieux ou bâtiments importants sur Genève figurant en page 5 du document fourni par les pétitionnaires (annexe du présent rapport) est un extrait des présentations publiques faites par les TPG. Le fait de garder le même taux de densification sur un PLQ comportant la boucle ne générera pas des tours de dix étages, car on reste dans des volumes de bâtiment qui s'intègrent parfaitement tant dans le PLQ que dans le plan directeur.

Q (PLR) Que serait-il possible ou envisageable de construire au centre de la boucle, ou alors au-dessus et au-dessous des voies ? R : il n'y a pas de limitation, car on profite de l'isolement des voies par rapport aux vibrations pour isoler aussi du point de vue de l'électricité. Le rayon pour passer d'un côté à l'autre est de 22 à 23 m à la partie la plus serrée, ce qui représente une quarantaine de mètres de diamètre. Il est donc aisé de mettre n'importe quel type de bâtiment au milieu. L'office de l'urbanisme a d'ailleurs présenté pendant les séances publiques plusieurs possibilités, notamment des ensembles de bâtiments qui intègrent cette boucle avec des commerces ou une sorte de pôle d'échange convivial. Aujourd'hui, les pôles d'échanges ne sont plus vus comme des gares, mais comme des endroits vivants. Ce n'est pas la même situation qu'à Bel-Air par exemple, car les Palettes sont un quartier plus habité, avec une vie de quartier. Le travail que les architectes font est bien de mettre un quartier en place. Ces éléments ne sont pas encore disponibles, car on ne peut faire un copié-collé avec une autre situation à Genève, mais par exemple à Zurich un dépôt de tram a été fait au milieu d'habitations. Il ne faut pas en avoir peur, mais prendre des mesures pour que cela soit vivable. La cohabitation entre une activité de transport public et une autre activité est possible. Pensons notamment au PL 11175

demandant un crédit d'étude pour sonder la possibilité de réaménager du logement sur le dépôt de la Jonction.

Q (PLR) Quelle est la différence en termes de temps, et donc de coûts, entre l'inversion de la direction d'un véhicule bidirectionnel et le changement de direction d'un véhicule monodirectionnel via une boucle ? R : le temps que prend une manœuvre de rebroussement d'un véhicule bidirectionnel dans un tiroir est de l'ordre de 2'30" : le conducteur doit désamorcer et sécuriser le véhicule, le traverser, puis le désécuriser et le réamorcer. C'est un temps supplémentaire par rapport à un véhicule qui circule dans une boucle. Ces minutes, additionnées en jours, représentent des coûts de fonctionnement non négligeables se montant à 300 000 F par an.

Q (PLR) Combien de convois sont engagés sur la ligne 12 ? R : il s'agit de 22 trams monodirectionnels de 53 mètres.

Q (PLR) Le remplacement de tous les véhicules monodirectionnels de 53 mètres par des trams bidirectionnels (de 43 mètres seulement) signifierait-il une augmentation du nombre de véhicules pour conserver la même capacité de transport ? R : oui. Racheter des véhicules neufs bidirectionnels coûterait entre 5,5 et 6 millions de francs par véhicule (au lieu de 3,8 millions environ pour des trams monodirectionnels, soit 30% de moins), sans parler de l'amortissement anticipé. Il faudrait donc prendre ce dernier en plein comme frais de fonctionnement, et celui-ci se chiffre actuellement aux environs de 160 millions ; l'année dernière, il était de 180 millions. Le DETA ajoute que, lors du voyage de la sous-commission des transports à Bâle, un prix de 5,3 millions avait été avancé pour la dernière génération de trams Bombardier monodirectionnels. Une cabine coûte environ 300 000 F.

Q (PLR) Quel est le coût d'un tram à l'année ? R : un tram de 53 mètres coûte environ 856 000 F par an.

Q (MCG) La commission a entendu parler d'une future boucle de rebroussement au chemin du Gui. Est-ce exact ? Si oui, ne serait-il pas possible de l'utiliser pour la ligne 12 en lieu et place de celle des Palettes ? R : il s'agit des infrastructures du Bachet-de-Pesay. Elles ont été démontées pour la construction de la gare du CEVA à cet emplacement. A l'issue des travaux, l'infrastructure cédée au CEVA devra donc être reconstruite ailleurs. Elle s'intégrera dans l'aménagement de l'interface CEVA. Sur la partie proche du bâtiment des TPG au Bachet se trouveront quatre voies de passage, et le rebroussement sera déporté plus loin à la hauteur du chemin du Trèfle-Blanc. Cette nouvelle infrastructure ne fera que compenser celle perdue au profit du projet CEVA. Un décalage de quelques

années existera entre la mise en service de cette boucle et de celle des Palettes.

Q (MCG) Le coût de cette boucle au chemin du Gui est-il lourd par rapport à la durée de vie restante des trams monodirectionnels, soit jusqu'en 2030 ? R : ces infrastructures ne sont pas uniquement limitées aux trams monodirectionnels, mais permettent aussi d'être plus économique en termes de temps et donc de coût pour les trams bidirectionnels s'il n'est pas nécessaire pour le chauffeur de changer de cabine pour inverser le sens de marche du tram.

Q (MCG) Des bus TOSA à haut niveau de service seraient-ils intéressants sur ce tronçon au lieu des trams ? R : la ligne 15 permet de relier la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) à la ville et en particulier au CEVA. La ligne 23, prévue en bus TOSA prochainement, est en revanche une ligne tangentielle, et il n'y a pas de liaison directe avec le CEVA. Cela ne répondrait donc pas du tout aux besoins. De plus, la capacité d'un bus TOSA est bien inférieure à celle d'un tram.

Q (S) Que deviendra cette boucle après 2030, où elle ne sera plus nécessaire ? R : les TPG maintiendraient volontiers ces boucles, car elles représentent des économies de l'ordre de 1 million de francs par année. Hormis cette considération, il n'y a pas de projet pour l'instant. Par ailleurs, des terminus faits avec des boucles peuvent être utilisés par n'importe quel véhicule, et ce de manière efficiente. A l'inverse, les terminus en tiroir fonctionnent exclusivement avec des trams bidirectionnels. La concession appartient aux TPG jusqu'au 31 décembre 2060 ; une certaine protection pour que ces infrastructures perdurent existe donc.

3. Premières discussions de la commission

Le groupe S relève qu'une grande partie de la difficulté est liée à l'étude d'urbanisme, soit de savoir concrètement comment sera aménagé cet espace. Les pétitionnaires parlent d'une grande boucle vide, perdue pour le logement, alors que les TPG indiquent que l'office de l'urbanisme avait prévu que la boucle serait habitée. D'autre part, il n'est pas très facile de distinguer ce qui est arrêté de ce qui ne l'est pas au niveau des décisions de l'office de l'urbanisme. Le groupe S propose donc l'audition de cet office, la question de la densité et des logements étant intimement liée à celle du tram.

Le groupe PLR rappelle que la densité est un élément fixe du PLQ et qu'il ne variera pas en fonction de la surface donnée à la boucle de rebroussement. Plusieurs données permettent de faire varier la physionomie

de l'urbanisation en fonction des besoins. Le vieux Carouge a la même densité que les Tours de Carouge : ce n'est donc pas un critère très pertinent. En revanche, la position de l'office de l'urbanisme serait intéressante, puisque son travail est remis en cause par les pétitionnaires.

La demande d'audition de l'office de l'urbanisme est acceptée à l'unanimité.

3. Audition de l'Office de l'urbanisme

Echange avec les commissaires

Q (UDC) Les communes de Perly et Plan-Les-Ouates ont insisté pour éviter le passage du tram sur leur commune, ce qui occasionne un important pôle d'échanges aux Palettes à Lancy. Peut-on considérer cela comme égoïste ? R : la difficulté de cette pétition réside dans le fait qu'elle concerne deux objets : le projet de tram (sous pilotage du DETA) et les projets de développement urbain (sous pilotage du DALE). Le projet urbain est prévu tout autour de l'infrastructure du tram. La question posée renvoie aux travaux et réflexions engagés, avec les communes, dans le cadre du projet tram. Le DETA serait donc plus à même que le DALE de répondre à cette question. Le tracé du tram, arrêté par le DETA et qui n'est donc plus en débat, va des Palettes à la gare de Saint-Julien en passant par la route de Base et le secteur des Cherpines. Le DETA ajoute que le choix du tracé de cette extension a été décidé il y a plusieurs années maintenant. Il a été motivé d'abord par la densité urbaine, et ensuite par le fait de desservir toute une partie de la ZIPLO puis le quartier des Cherpines. Trois pôles étaient donc concernés : habitations, emplois de la ZIPLO et futures habitations. Ceux-ci nécessitaient d'implanter le tram sur la route de Base plutôt que sur celle de Saint-Julien.

Q (UDC) Quelle construction est prévue dans la boucle de rebroussement des Palettes ? R : partant de la géométrie de la boucle définie par le projet de tram et aussi reconnue comme tracé optimal par l'Office de l'urbanisme, un travail a été commencé sur le développement d'un projet urbain autour, voire dans la boucle. Actuellement, on est au stade de la conception. Les acteurs locaux, soit les propriétaires et les associations actives dans le quartier, ont été réunis pour essayer de localiser un programme bâti sur le secteur, en prenant comme base le Plan directeur de quartier (PDQ), adopté par le Conseil municipal de Lancy et approuvé par le Conseil d'état, qui fixait une densité de 1,3, ce qui fait un peu moins de

200 logements. Plusieurs hypothèses ont donc été réalisées. Aujourd'hui, une variante de synthèse a plus ou moins été retenue, qui semble convenir tant aux propriétaires qu'à la commune. Du travail reste encore à faire, mais cette variante intègre pour le moment une construction à l'intérieur de la boucle qui serait en partie en activités sur le rez-de-chaussée et le rez supérieur, puis en logements sur les étages supérieurs.

Q (UDC) Serait-il envisageable de couvrir toute la boucle ? R : les travaux des urbanistes avec les associations locales sont arrivés à la conclusion qu'une partie de la boucle pouvait être recouverte. Cependant, la proposition actuelle n'a pas pour but de la recouvrir entièrement avec du bâti, mais peut-être avec des éléments en surplomb qui permettraient de masquer en partie l'ouvrage. Ceci a néanmoins un coût non négligeable. Il s'agit d'un secteur de moins de 2 hectares, ce qui nécessite de trouver une faisabilité économique et réaliste. Aujourd'hui, les études de faisabilité permettent d'envisager de couvrir tout ou partie. Mais l'essentiel reste une construction dans la boucle et en dehors, la couverture étant accessoire.

Q (S) Peut-on connaître la « variante de synthèse » de manière plus détaillée ? R : il n'est encore pas possible de savoir comment sera aménagée la boucle, car la variante n'est pas stabilisée. Elle devrait l'être en septembre 2015. Il s'agit aujourd'hui surtout de travaux préparatoires. Sur les deux hectares concernés, la moitié est occupée par la boucle, l'autre moitié par un espace libre dédié à la construction. Il est regrettable de ne pas avoir de support à montrer, car il est difficile d'aborder ce sujet sans plans. Un bâtiment se trouverait donc a priori dans la totalité de la boucle, mais des porosités seraient présentes en rez-de-chaussée, pour l'accès aux quais présents de part et d'autre de la boucle.

Q (S) L'ALMA, à l'origine de la pétition, a-t-elle accepté cette variante, dont il a été dit qu'elle avait été « plus ou moins acceptée par la commune et par les habitants » ? R : effectivement, cette variante a recueilli un avis plutôt favorable, mais le processus n'est pas terminé et personne n'a encore formellement accepté cette variante. Les grands enjeux seront cernés en septembre 2015, après un rendez-vous avec les communes et les riverains. Il reste donc encore du travail à faire (approfondir les modalités d'accès, entrées des parkings, localisations des entrées de l'immeuble, etc.). Le DALE peut néanmoins témoigner de la bonne volonté des habitants et des associations, dont l'ALMA, avec lesquels les échanges ont été constructifs, ce qui a permis de dégager cette variante de synthèse.

Q (S) L'une des craintes, mentionnée par l'ALMA lors de son audition, était le fait que l'emprise du tram sur une part importante du PLQ ne conduise à une « surdensification » de l'autre partie du PLQ, la densité

restant fixée sur l'ensemble du PLQ à 1,3. Qu'en est-il ? R : ce problème a été une des premières questions abordées, soit le respect du plan directeur de quartier (PDQ). Les variantes esquissées en amont avaient justement pour but de démontrer comment entrer le programme bâti, soit de façon très dense en occupation au sol, soit, au contraire, en se cantonnant à des bâtiments très élevés, ménageant ainsi beaucoup d'espace au sol. Quelles que soient les variantes, le constat montre que l'on entre dans le programme bâti sans difficulté. Aujourd'hui, la variante de synthèse a été reconnue intéressante par les associations car elle permet notamment de limiter les hauteurs. Cette variante privilégie des volumes relativement modestes pour assurer l'intégration. Malgré cette contrainte, on arrive, en ceinturant le site, à garder des espaces publics de taille intéressante. En conclusion, le programme bâti, tel qu'il a été cantonné, entre sur le site sans difficulté.

Q (S) Quelles sont les autres variantes possibles ? R : le premier travail, très en amont, était d'imaginer les projets possibles dans cette boucle. Il a été démontré que la proximité de bâtiments avec l'infrastructure de la boucle était possible. Partant, quatre grandes familles de projets ont été développées : une rue en accompagnement du rail, une place large avec des bâtiments en périphérie, ainsi que deux autres (non précisées à la commission). Cela a abouti à une synthèse, qui est une variante de place centrale organisée, accumulant les intérêts de la place pour la vie urbaine et les intérêts de la rue notamment par le front bâti.

6. Débat et prise de position de la commission

Le groupe S est enclin à déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil pour plusieurs raisons. La pétition vise davantage le projet ferroviaire que le projet urbain qui en découle. Le groupe socialiste est d'avis qu'il faut développer ces infrastructures de transport et ne pas chercher au contraire à les freiner. L'audition de l'office de l'urbanisme a montré que la concertation des habitants, dont le PS est soucieux, a été réalisée, sans qu'un dialogue de sourds ne se soit instauré entre l'administration et les habitants. Les principes de concertation et de travail en coopération avec la commune et les habitants ont été respectés. Au-delà, il s'agit de développer le réseau de transport public, cher aux Socialistes, là où il est pertinent de le faire, et ce dans les meilleures conditions possibles, le plus possible en accord avec les riverains.

Le groupe PLR partage, pour l'essentiel, la même position. Une lutte contre ce projet existe depuis des années. Il s'agit là d'un refus de la réalité et de l'agrandissement du monde urbain autour de Genève. C'est pourquoi il

faut absolument soutenir ce projet, même si le projet final devrait évidemment idéalement satisfaire les demandes des TPG, des riverains et des communes. Les pétitionnaires sont les mêmes qui ont dit que le tram était inutile pour Saint-Julien et qu'un bus TOSA suffisait. Il estime qu'il est temps que les parties de l'agglomération genevoise autres que la Ville de Genève prennent leur part des inconvénients d'une cité qui croît et prospère. Le PLR n'est pas prêt à remettre en cause le développement des infrastructures telles que le tramway pour satisfaire aux égoïsmes de certains. Pour ces raisons, le PLR soutient le dépôt de cette pétition.

Le groupe Ve partage pour l'essentiel les deux avis précédents.

Les autres groupes ne s'expriment pas.

Le dépôt sur le bureau de la P 1939 est soumis au vote :

Pour : 12 (3 MCG, 4 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S)

Contre : –

Abstentions : 2 (2 UDC) [dépôt accepté]

Au vu de ce rapport, je vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, de déposer la pétition 1939 sur le bureau du Grand Conseil, comme proposé par la majorité de la Commission des transports.

Annexe :

Support de présentation de l'ALMA lors de son audition

Pétition (1939)

contre la gare de « triage » des trams à l'arrêt « Palettes » à Lancy

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant :

- Le projet de prolongation du tram 15 depuis l'arrêt « Palettes » à Lancy, par le chemin des Palettes, l'avenue du Curé-Baud, la route de Base et desservant les Cherpines jusqu'à Perly.
- Le large soutien populaire (2490 signatures récoltées) apporté à l'initiative populaire communale « Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy » qui vise à profiter de l'arrivée du tram 15 pour améliorer clairement la qualité de vie du quartier et de ses habitants.
- Le projet de construction d'une importante gare de trams à l'entrée du quartier Semailles/Palettes avec le double objectif d'un arrêt du tram 15 bidirectionnel et du terminus pour le tram 12. Ce terminus impose une grande boucle de retournement afin de poursuivre l'exploitation de trams monodirectionnels désuets et entraîne des impacts considérables au détriment de la qualité de vie du quartier :
 - Occupation d'une surface au sol d'environ un demi-hectare de terrain, normalement prévue pour la construction de logements.
 - Aménagement du territoire du périmètre conditionné à la durée de vie de 15 ans de ces vieux trams monodirectionnels, mais qui va perdurer (verruie urbanistique).
 - Complexification des croisements des trams avec la circulation routière et la mobilité douce.
 - Accès et circulation dans le chemin des Palettes rendus très difficiles.
 - Nuisances de bruit, de grincements et de vibrations nouvelles à subir pour l'ensemble du quartier.

Les pétitionnaires demandent au Grand Conseil et au Conseil d'Etat :

- de prévoir une solution pour que l'actuel arrêt « Palettes » du tram soit desservi uniquement avec des trams bidirectionnels,
- de limiter l'emprise au sol de cette gare de tram aux dimensions actuelles de l'arrêt « Palettes ».

N.B. 6 signatures

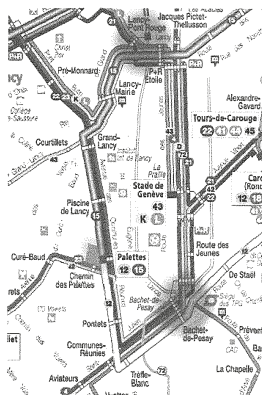
*p.a. Madame Erika Brademann
29, chemin des Semailles
1212 Grand-Lancy*

Pétition contre la gare de « triage » des trams à l'arrêt « Palettes » à Lancy

Audition devant la Commission Transports du Grand Conseil
2 juin 2015

1

Situation actuelle: Quartier des Semailles

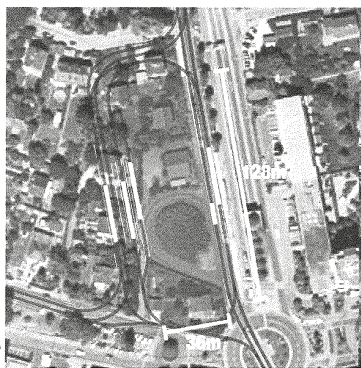


2

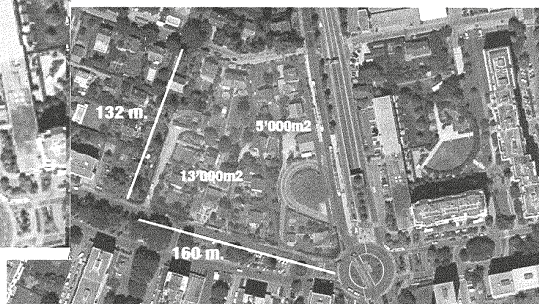
Situation future projetée: Gare de trams à l'arrêt « Palettes »



Situation future projetée: Gare de trams à l'arrêt « Palettes »

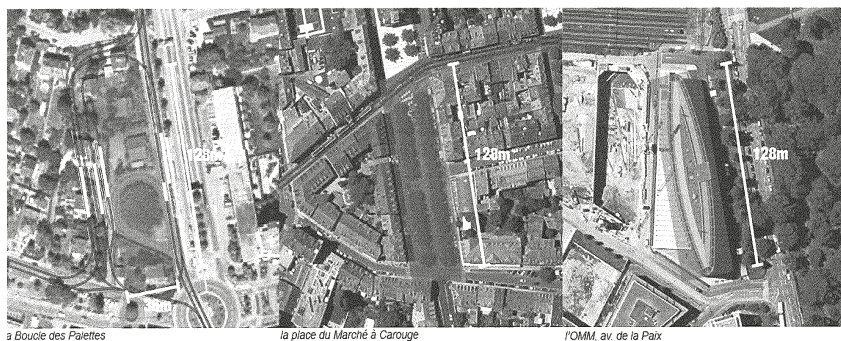


la Boucle des Palettes



SURFACE TOTALE DU SECTEUR DE LA BOUCLE DES PALETTES : 18'000M2

Situation future projetée: Gare de trams à l'arrêt « Palettes »



5

Ce qui est prévu

- Immense gare de trams à l'arrêt « Palettes » avec boucle gigantesque
- Pour satisfaire la contrainte des vieux trams mono-directionnels du 12 (seulement jusqu'en 2030)
- Le projet actuel de gare à l'arrêt « Palettes » n'est pas acceptable, car:
 1. Emprise gigantesque de ½ hectare (au détriment du logement)
 2. Source de nuisances importantes (bruits, grincements, vibrations) dans un quartier résidentiel!
 3. Pérennisation d'un aménagement du territoire médiocre pour un « besoin TPG » qui n'a qu'une durée de vie de 15 ans!
 4. Entraîne le déplacement des logements initialement prévus et conduit à densifier le quartier des Semailles localement de manière disproportionnée.
 5. Crée des difficultés d'accès au quartier des Semailles / Palettes.
 6. Tracé du tram 15 avec 3 angles droits! (ce qui réduit la vitesse commerciale et l'efficacité du tram 15)
 7. Transbordements nécessaires pour relier Carouge et Cherpines!

Notre demande:

Etudier une autre variante plus respectueuse des habitants avec suppression de cette boucle et suppression de tous ces défauts!

6

Pétition contre la gare de « triage » des trams à l'arrêt « Palettes » à Lancy

Large soutien à l'initiative populaire communale « Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy » avec 2490 signatures déposées

Mesdames et Messieurs les membres du Grand Conseil et du Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève,

Considérant :

- Le projet de prolongation du tram 15 depuis l'arrêt « Palettes » à Lancy, par le chemin des Palettes, l'avenue du Curé-Baud, la route de Base et desservant les Cherpines jusqu'à Perly.
- Le large soutien populaire (2490 signatures récoltées) apporté à l'initiative populaire communale « *Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy* » qui vise à profiter de l'arrivée du tram 15 pour améliorer clairement la qualité de vie du quartier et de ses habitants.
- Le projet de construction d'une importante gare de trams à l'entrée du quartier Semailles / Palettes avec le double objectif d'un arrêt du tram 15 bidirectionnel et du terminus pour le tram 12. Ce terminus impose une grande boucle de retournement afin de poursuivre l'exploitation de trams monodirectionnels désuets et entraîne des impacts considérables au détriment de la qualité de vie du quartier :
 - o Occupation d'une surface au sol d'environ un demi-hectare de terrain, normalement prévue pour la construction de logements.
 - o Aménagement du territoire du périmètre conditionné à la durée de vie de 15 ans de ces vieux trams monodirectionnels, mais qui va perdurer (verrue urbanistique).
 - o Complexification des croisements des trams avec la circulation routière et la mobilité douce.
 - o Accès et circulation dans le chemin des Palettes rendus très difficiles.
 - o Nuisances de bruit, de grincements et de vibrations nouvelles à subir pour l'ensemble du quartier.

Les pétitionnaires demandent au Grand Conseil et au Conseil d'Etat :

- de prévoir une solution pour que l'actuel arrêt « Palettes » du tram soit desservi uniquement avec des trams bidirectionnels,
- de limiter l'emprise au sol de cette gare de tram aux dimensions actuelles de l'arrêt « Palettes ».

Pour l'Association Lancy Mobilité Avenir :

Nom, prénom	Adresse	Signature