

Opposition(s) ALMA (ASSOCIATION LANCY-MOBILITÉ-AVENIR)

4 à 43	
Objet(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation, stationnement, accessibilité; - Abattages d'arbres; - Arrêts du tram; - Impact bruit; - Manque à gagner pendant travaux;
Revendications	<ul style="list-style-type: none"> - Maîtriser le trafic; - Modification du tracé et de la géométrie ferroviaire; - Remplacer la boucle de terminus par des voies en tirail; - Réduction du bruit durant le chantier; - Renforcer l'efficacité du système antivibratoire; - Réduire les grincements des trams; - Suppression des bruits ferroviaires au passage des aiguillages; - Couvrir la halte des Palettes; - Compensation financière pour les commerces; - Assurer l'accessibilité aux lieux de rencontres de la commune; - Aucun abattage d'arbre sur la rue des Palettes; - Retrouver le nombre de places de stationnement en surface; - Conserver le cadre de l'Atlas; - Remplacement de la bande cyclable par une piste cyclable; - Respecter l'initiative déposée à la commune; - Pose de revêtement phonocaptant; - Fixer les heures de travail durant le chantier;
Indications	<ul style="list-style-type: none"> - Opposition sans emprise

Historique des négociations :

	<p>Opposant non rencontré pour les motifs suivants : La présente détermination permet de répondre à l'opposant.</p>
--	--

	<p>En préambule :</p> <p>Des séances publiques organisées dans chacune des communes concernées par ce projet, en particulier à la salle communale du Grand-Lancy le 8.12.2012, avant la dépose de la concession ont permis des échanges avec la population riveraine, dont celle de Lancy.</p> <p>Durant les études, en vue de la dépose du dossier PAP, plusieurs séances de concertation avec les riverains ont eu lieu afin de coordonner le projet du tram et celui du Plan Localisé de Quartier (PLQ) de Palettes.</p> <p>Vu ce qui précède, le dossier PAP a reçu un retour de la population, lors de la concession par les commentaires des riverains et lors de l'établissement du dossier PAP par les séances publiques liées à l'établissement du PLQ des Palettes.</p> <p>Le projet répond à la grande majorité des griefs émis par l'ALMA. Les points de divergences relevés sont liés à des choix issus d'une pesée d'intérêts répondant à l'attente d'une grande partie de la population locale et de l'avis de la commune.</p> <p>Par ailleurs, l'opposition de l'ALMA mentionne son initiative remise à la commune de Lancy. L'initiative étant déposée auprès de la commune ne sera pas traitée ici, vu que la présente procédure est de type fédéral et prime sur le droit communal.</p>
--	---

Demandes / réponses :

	Demandes des opposants	Réponses du requérant
Revendications selon le texte de l'opposition	<p>1. Fondamentalement <i>Nous demandons de compenser et corriger cette iniquité de traitement par des mesures d'accompagnement fortes en faveur de notre quartier.</i></p>	<p>L'insertion du tramway aux Palettes garantit une requalification urbaine qualitative qui s'inscrit dans la continuité du renouvellement urbain impulsé par la ville de Lancy et le canton.</p> <p>Le choix du tracé, validé par l'obtention de la concession, s'inscrit dans une logique d'agglomération et permet de desservir plus d'emplois et d'habitants, tout en garantissant une vitesse commerciale optimale et fiable. Au contraire, la proposition des opposants suggère un passage par la route de St-Julien et le village de Plan-les-Ouates où la distance entre les fronts bâtis ne permet pas la mise en œuvre d'un site propre réservé au tram, et où les densités de population et d'emplois sont plus faibles.</p> <p>Le traitement de la pétition relève d'une procédure cantonale qui n'a pas à être traitée en parallèle de la présente procédure et qui, par-là, n'a pas lieu d'être traitée ici (voir le préambule). Seul deux points de l'initiative ne sont pas présents dans les griefs de la présente opposition.</p> <p>Conclusion : Il n'y a pas d'iniquité de traitement entre les quartiers. La venue du tram et les mesures fortes de gestion du trafic prises sur la route de Base permettent de préserver le cadre de vie des habitants et requalifier le quartier des Palettes. <u>Ces critiques sont à rejeter.</u></p>

Revendications selon le texte de l'opposition	<p>2. La gare de tram des Palettes <i>Nous demandons de questionner le concept tel que prévu de cette gare, au regard de la volonté de maintenir pour une courte période une vieille technologie de trams monodirectionnels et par rapport aux impacts majeurs sur l'urbanisation et la qualité de la vie de l'ensemble du quartier. Dès lors, nous demandons de prévoir une gare des Palettes uniquement pour des trams bidirectionnels.</i></p>	<p>Le projet de l'aménagement du pôle d'échange des Palettes offre une exploitation des lignes de tram 12 et 15 sans interaction de croisement entre elles. Ceci permet une exploitation fiable et sécuritaire. Par ailleurs, le projet optimise le nombre de quais nécessaires à ce pôle, ce qui offre une bonne qualité de transbordement entre les lignes tpg pour les passagers et réduit l'espace dévolu au transport public.</p> <p>Les trams monodirectionnels de la ligne 12 ont une durée de vie supérieure à la mise en service du présent projet. Ni les tpg, ni l'Etat de Genève ne sont en mesure d'investir dans le remplacement anticipé des trams monodirectionnels à l'horizon de la mise en service de l'extension du tram 15. Il est aussi précisé que la boucle de tram est utilisable par des trams bidirectionnels et que de remplacer la boucle par des voies en tiroir, que nécessite les trams bidirectionnels, ne génère pas de gain d'espace, mais seulement une forme d'utilisation de l'espace différente.</p> <p>Quant à la question de coordination du projet de tram avec le développement urbain du PLQ des Palettes, ce sujet est traité dans le préambule.</p> <p>Conclusion : Le projet de tram, par les séances spécifiques citées dans le préambule, a permis la mise en forme du développement urbain des Palettes en cohérence avec le pôle d'échanges. Le renouvellement des trams mono en bidirectionnels n'est financièrement pas acceptable à l'échéance de la mise en œuvre de ce projet. <u>Le requérant recommande de rejeter les demandes de l'ALMA.</u></p>
---	---	---

<p>Revendications selon le texte de l'opposition</p>	<p>3. Atteinte importante à la qualité de la vie de notre quartier</p> <p>3.1-de mettre en place des mesures techniques de réduction des nuisances pendant la durée du chantier.</p> <p>3.2-de mettre en place des mesures de réduction des vibrations bien plus importantes que celles prévues. En particulier, nous demandons que le tracé du tram repose sur une « dalle flottante légère » sur l'ensemble du chemin des Palettes.</p> <p>3.3-de mettre en place des mesures techniques de suppression des grincements dans les virages.</p> <p>3.4-de mettre en place des mesures techniques de suppression du bruit lors du passage des aiguillages par les roues du tram.</p> <p>3.5-que la gare des Palettes soit couverte « en dur » » pour absorber un maximum le bruit engendrer par les usagers du tram. Elle peut aussi être utilisée comme endroit « convivial » pour les habitants du quartier, à l'image de la « Kleine Schanze » au-dessus de la gare de Berne ou de la réalisation de la « Kalkbreite » à Zürich-Wiedikon. Les habitants estiment qu'une telle réalisation permettrait de compenser l'ensemble des points négatifs que l'arrivée du tram engendre dans le quartier des Palettes.</p>	<p>3.1-Tout chantier est soumis à des contraintes légales de respect de nuisances telles que le bruit, la pollution atmosphérique ou le traitement des déchets. Ce projet y est donc aussi soumis et respecte les exigences légales, ce qui répond à la crainte émise.</p> <p>3.2- La notion de système antivibratoire "léger" ne signifie pas un système d'absorption inefficace. L'étude d'impact montre que les mesures de protection contre les vibrations est proportionnel économiquement et cohérent avec le respect des objectifs fixés par les lois. Ainsi, l'OFEV a validé le projet.</p> <p>3.3-Il est prévu d'équiper les rails du pôle d'échange de système de graissage des roues de trams. Ces systèmes sont utilisés à satisfaction en d'autres lieux du réseau tpg.</p> <p>3.4-Les aiguillages mis en œuvre sont à "gorges profondes", système utilisé majoritairement sur le réseau tpg qui limite le bruit, les vibrations et l'usure des rails.</p> <p>3.5-Cette demande n'a de sens que pour les futurs habitants des immeubles liés au PLQ des Palettes. Les références aux aménagements de Bern ou de Zurich ne posent pas de réticences aux tpg. C'est un choix urbain qui n'appartient pas au projet du tram, mais à intégrer au projet de construction des immeubles.</p> <p>Conclusion : Les émissions de bruit et vibration respectent des valeurs légales et des mesures techniques seront mises en œuvre pour y arriver. Le projet est conforme aux dispositions légales et validé par l'OFEV. <u>Le projet répond aux critiques de l'ALMA et le requérant recommande de les rejeter.</u></p>
--	---	---

<p>Revendications selon le texte de l'opposition</p>	<p>4. Perte d'attractivité du quartier pendant le chantier et pour toujours</p> <p>4.1-Nous demandons que les commerces et restaurants puissent bénéficier d'une compensation financière pendant la durée des travaux et ensuite à la hauteur du manque à gagner potentiel.</p> <p>4.2-Nous demandons que les aménagements communaux de rencontres soient maintenus pendant toute la durée des travaux.</p>	<p>4.1-Les demandes de compensations se traitent directement avec les commerçants concernés. Il ne sera pas apporté de commentaire ici.</p> <p>4.2-Les lieux cités comme le tennis ou le parc en Sauvy seront accessibles et garderont leurs capacités d'accueil. Des travaux en limite de propriété et de parcelle seront nécessaires et gérés de sorte à limiter la durée des interventions sur ces lieux. Ceci relève de la gestion du chantier comme cela est le cas dans tous les autres chantiers à Genève.</p> <p>Conclusion : Les accès aux lieux de rencontre seront maintenus sous réserve des travaux à y effectuer. <u>Le projet répond aux critiques de l'ALMA et le requérant recommande de les rejeter.</u></p>
--	--	---

<p>Revendications selon le texte de l'opposition</p>	<p>5. Arbres à maintenir sur la zone centrale du chemin des Palettes et au Parc en Sauvy</p> <p>5.1-Nous demandons qu'aucun arbre ne soit abattu dans la berme centrale du chemin des Palettes pour des besoins de parkings en surface.</p> <p>5.2-Nous demandons en outre de maintenir impérativement le Cèdre de l'Atlas dans la Parc en Sauvy.</p>	<p>5.1-La forme et les plantations de la berme centrale actuelle répondent à une organisation de l'époque. Le projet du tram redéfini l'espace public et prévoit d'une part la sauvegarde d'un bon nombre d'arbres et, d'autre part, en replante de nouveaux. La gestion des plantations du projet est issue d'une vision paysagère qui répond à l'évolution de l'organisation et de l'utilisation des rues. La législation fédérale exige une compensation de 1 pour 1 de tout arbre abattu. Le présent projet répond au-delà de cette exigence,</p> <p>5.2-Le projet du tram a bien compris l'importance de la valeur paysagère et dendrologique que représente le Cèdre de l'Atlas du Parc en Sauvy. Aussi, ce Cèdre sera maintenu comme le montre l'annexe 5.11.3.3 du rapport EIE. Cette demande est caduque.</p> <p>Conclusion : Le projet répond plus qu'au minimum requis par la législation. Les plantations, existantes et nouvelles, font partie d'un projet paysager de qualité. Le projet n'impact pas le Cèdre d'Atlas. <u>Le requérant recommande de ne pas retentir les demandes de l'ALMA.</u></p>
--	--	--

<p>Revendications selon le texte de l'opposition</p>	<p><u>6. Pistes cyclables et non pas bandes cyclables pour la sécurité de nos enfants</u> <i>Pour améliorer davantage leur sécurité, nous demandons impérativement la mise en place de pistes cyclables en site propre.</i></p> <p><u>7. Suppression de 141 places de parking en surface au chemin des Palettes</u> <i>Nous demandons d'appliquer le principe énoncé dans l'initiative populaire et préalablement décidé par le Conseil Municipal de Lancy, à savoir la compensation des places de parkings supprimées en surface par des places en souterrain, dans le périmètre du quartier.</i></p>	<p>6-Sur le chemin des Palettes, les cyclistes bénéficieront de bandes cyclables améliorant grandement la situation existante. Par ailleurs, l'application des normes VSS pour la réalisation de pistes cyclables au lieu de bandes cyclables nécessite plus d'abattage d'arbres de la berme centrale, ce qui entre en contradiction avec la demande n° 5 des opposants.</p> <p><u>Conclusion :</u> Le choix d'une bande cyclable est cohérent et sécuritaire avec l'environnement routier. De plus la réalisation d'une piste cyclable nécessite des abattages supplémentaires d'arbres. <u>Le requérant recommande de ne pas retenir la demande de l'ALMA.</u></p> <p>7-Concernant le nombre de places de parking maintenues en surface. Nous vous prions de vous référer à l'EIE, rapport de circulation, page 90 qui dit : " Le projet prévoit, à la demande de la ville de Lancy, la mise en œuvre de 40 places sur le chemin des Palettes et une compensation anticipée des places supprimées via le projet de 100 places à usage public du parking Mégaron. Il est rappelé que ces compensations ne sont pas obligatoires si l'on se réfère à la loi sur le stationnement (hors zone de compensation). "</p> <p>Les places en surface répondent à la vie et aux besoins du quartier et de la Commune de Lancy.</p> <p>Par ailleurs, une convention signée par la ville de Lancy et le canton stipule la mise en œuvre d'un second parking public lors des projets de constructions prévues dans le quartier des Palettes. Le projet du tram ne peut s'engager sur la réalisation de ces futures places dépendantes des projets de réalisation de bâtiments. L'ALMA devrait trouver satisfaction à terme.</p> <p><u>Conclusion :</u> <u>Le requérant recommande de ne pas retenir les demandes de l'ALMA.</u></p>
--	--	--

<p>Reverdications selon le texte de l'opposition</p>	<p>8. Revêtement phono-absorbant de la chaussée</p> <p><i>Pour réduire le bruit du trafic motorisé, nous demandons qu'un revêtement phono-absorbant soit mis en place sur l'ensemble du chemin des Palettes (du carrefour avec l'avenue des Communes-Réunies jusqu'au carrefour de l'avenue Curé-Baud) ainsi que sur l'ensemble de l'avenue Curé-Baud.</i></p> <p>9. Modération du trafic</p> <p><i>Nous demandons que des mesures supplémentaires de réduction de trafic soient prises à l'amont de notre quartier et que ce trafic soit davantage incité à prendre les grands axes du réseau primaire.</i></p> <p>10. Horaires de chantier</p> <p><i>Pour réduire les nuisances pour l'ensemble des habitants du quartier, nous demandons que le travail et le bruit sur les chantiers soient strictement interdits les samedis, les dimanches et les jours fériés. De plus, nous demandons que les horaires de travail pendant les jours ouvrables, soient définis entre 08:00 du matin et 18:00 au maximum.</i></p>	<p>8-Le projet prévoit effectivement la pose d'un revêtement phonoabsorbant sur les rues énoncées par l'ALMA. Voir le plan n° 59.0 Profil en travers du dossier PAP déposé.</p> <p>Conclusion : <u>Le projet répond à la critique de l'ALMA et rend cette demande caduque.</u></p> <p>9-La première et grande mesure du projet du tram est la maîtrise du trafic de transit en provenance de l'autoroute et de la Champagne. La réalisation du tram et le choix du tracé assurent une alternative à l'utilisation de la voiture propice à une diminution des flux de transit. La mise en œuvre de carrefours régulés par des feux permet de contrôler et de maîtriser l'accès routier vers la route de Base. Ces mesures majeures sont parfaitement en phase avec la demande l'ALMA. Par ailleurs, ces mesures permettent au projet présenté de répondre aux exigences légales en matière de protection du bruit en particulier pour le cas traité ici des rues du Curé-Baud et des Palettes.</p> <p>Conclusion : <u>Le projet répond à la critique de l'ALMA et rend cette demande caduque.</u></p> <p>10-Le chantier de réalisation d'un tram s'apparente à un chantier routier classique. La majeure partie du travail sera réalisée en jours ouvrables aux horaires habituels de travail. Il n'est pas exclu que des travaux de nuit soient ponctuellement nécessaires. Toutes dérogations aux horaires standards sont contrôlées par l'OCIRT et la police des chantiers. Par ailleurs, en cas d'organisation particulière du chantier, une information sera diffusée auprès des riverains, comme pratiqué sur les chantiers d'envergure à Genève.</p> <p>Conclusion : <u>Le requérant recommande de ne pas renvoyer la demande de l'ALMA.</u></p>
--	--	---

<p>Conclusions</p> <p>En l'état des négociations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur le plan de l'environnement, le projet est conforme aux exigences légales et l'OFEV a validé le projet. • Le projet gère les circulations de sorte à ce le quartier des Palettes conserve sa qualité de vie. En ce sens, le tram jette un pont entre tout le secteur sud-est du canton de Genève, y compris le futur quartier des Cherpines, et la ville de Genève pour satisfaire les attentes présentées dans l'opposition de l'ALMA. • La gestion du parking en surface correspond aux vœux de la population et des autorités locales. • Comme dans tous les projets tram, l'Etat assure une communication régulière auprès des riverains sur l'avancement et l'évolution du chantier. <p>Conclusion :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet répond à la grande majorité des griefs émis par l'ALMA. Les points de divergences relevés sont liés à des choix issus d'une pesée d'intérêts répondant à l'attente d'une grande partie de la population locale et de la commune de Lancy.

Position du requérant

<p>Le requérant demande à l'OFT de rejeter l'opposition.</p>
--