

**Procès-Verbal de la séance du 06 juillet 2021 à 15h00 (séance TEAMS)**

---

<b>Participants :</b>	O. Caumel	OCT (directeur de Région Rhône Arve)
	D. Gada	OCT
	J.-M. Rizzi	OCT
	A. Arcidiacono	OCT
	A. Dubois	Ville de Lancy
	N. Astier	SIG
	A. Buffet	SIG
	W. McGill	TPG
	F. Fortin	TPG
	A. Deoliveira	TPG
	T. Tachon	Solfor (représentant pour OCGC)
	E. Lachal	RGR SA
	A. Sapey	RGR SA

<b>Absents :</b>	J. Micheloud	OCGC (remplacé par T. Tachon)
	L. Dreier	SIG

---

<b>But de la séance :</b>	Présentation des principes de gestion trafic pour les futurs travaux du Pont-Butin
---------------------------	--

---

<b>Distribution :</b>	Aux participants et absents
-----------------------	-----------------------------

---

## 1. Introduction

Tour de table : Présentation de tous les participants

**Concept trafic :** Etude préliminaire

1<sup>ère</sup> distribution de l'étude RGR à l'OCT le 11 mai

2<sup>ème</sup> distribution de l'étude RGR à tout le monde le 16 juin (présentation du jour)

**But de la séance :** Présentation de l'étude préliminaire

Se mettre d'accord sur les principes et si possible les valider.

### Présentation des travaux à réaliser (par SIG, OCGC et Ville de Lancy)

**SIG :** Alimentation en eau et en gaz

Eau : alimentation du Pont à l'avenue des Grandes-Communes

Gaz : alimentation sur tout le tronçon

Besoin coupure d'eau → possible entre novembre et mars

Travaux préparatoires dès septembre

**VdL :** Travaux sur les collecteurs eau claire et eau usée

Début des travaux prévu en 2022 → SIG doit commencer avant

Durée des travaux prévue 2ans

Possibilité d'optimiser les travaux sur quelques tronçons mais en attente d'essais ou de sondages.

Travaux sur la route de Chancy sont sous les voies de tram.

**Etat :** Du Pont jusqu'à St-Georges

- Ajout de collecteurs d'eau
- Changer les bordures
- Eclairage public

**Généralité :** Planning pas encore connu, uniquement planning intentionnel

Gabarit type est de 4x3m pour les TIM avec une double ligne 25cm (axe-axe) pour séparer les sens de circulation Possibilité de mettre des balises pour séparer les sens de circulation. 1,5m par voie pour les cycles. → A voir à l'exécution.

Vitesse actuelle sur le tronçon à 60km/h → Possibilité de réduire la vitesse sur des tronçons. A voir à l'exécution.

## 2. Présentation gestion trafic : Présentation RGR (cf. en annexe)

**Généralité :**

Présentation des 10 tronçons qui sont sur la moyenne ceinture, réseau primaire

Lignes TPG sur route du pont Butin impactées

Pas d'impact direct sur le tram

Ci-après quelques remarques :

**Tronçon A – Pont :**

Ok pour OCT et TPG de garder uniquement le trottoir côté cimetière

**Tronçon B – GE087 :**

RGR a utilisé des charges basées sur 1h de temps. Peu de différence de charges entre HC et HPM/HPS

- RGR ajoute une déviation via Av. des Grandes-Communes sur la fiche.
- RGR ajoute sur la fiche la possibilité de mettre au clignotant le carrefour GE039 sur le schéma présenté.

**Tronçon C – Grandes-Communes :**

RAS

**Tronçon D – Grandes-Communes-GE054**

Proposition de faire une gestion trafic « dynamique », c'est-à-dire un schéma des voies différent en fonction des heures de la journée. Solution pas recommandée, d'une part car il y a peu de variations de charge entre les différentes heures de la journée (ceinture), et d'autre part les basculements sont très lourds à mettre en place et à contrôler et impactent fortement le trafic pendant ce basculement.

**Tronçon E – GE504-GE504.1 :**

Pont (phase principale) : RAS

Louis-Hubert (sous phase) : RAS

Louis- Bertrand (sous phase) :

- RGR ajoute sur la fiche que le tag dur la route du Pont-Butin vers Louis-Hubert est possible que si la sous phase se fait en dehors de la phase principale.

**Tronçon F – GE504-Bossons :**

- RGR ajoute sur la fiche l'information que la piste cyclable est sur les deux côtés de la chaussée

**Tronçon G – Bossons :**

RAS

**Tronçon H – Bossons-GE039 :**

VdL demande s'il est possible de mettre des feux.

- RGR ajoute l'information dans la présentation que c'est un point à éclaircir à l'exécution.

VdL va regarder si possible d'optimiser l'emprise

Pour OCT et TPG, l'idéal serait de garder une voie BUS jusqu'au bout.

**Tronçon I – GE039-Bossons :**

Pour VdL pas possible d'optimiser l'emprise à cause des arbres.

- RGR ajoute l'information qu'une déviation en amont pour les véhicules en provenance d'Onex est à analyser à l'exécution. RGR ajoute également l'information que cette déviation peut avoir un impact sur la régulation et que c'est à analyser à l'exécution.

**Tronçon J – Olliquettes :**

- RGR ajoute l'information qu'une adaptation pour la gestion de cette étape est à analyser à l'exécution, par exemple avec agents aux heures de pointes.

**Tubages :**

VdL va regarder si possible d'optimiser.

Ok pour tous que les travaux seront de nuit mais à regarder avec l'inspection des travaux à l'exécution.

**Mode-doux :**

- RGR ajoute l'information qu'un itinéraire conseillé pour les cycles est à analyser lors de l'exécution.

Pour ces travaux, c'est une volonté de garder la possibilité pour les cycles de rester sur cet axe. Ils ne sont pas mélangés avec les piétons.

OCT met en garde que sur les axes primaires, normalement il faut maintenir les piétons au moins d'un côté. Les déviations pour les piétons doivent être courtes et le plus accessible possible. Ces points sont à analyse lors de l'exécution.

**3. Discussion suite à la présentation.**

OCT met en garde des projets connexes.

SIG doit se renseigner sur les travaux du CAD.

OCT doit restreindre les travaux sur les zones de déviations.

OCT rappelle la procédure pour la validation des plans. Les plans doivent être validés par l'OCT au minimum 4 semaines avant le début des travaux et 5 semaines s'il y a de la signalisation lumineuse.

OCT demande si possible d'attaquer les travaux sur plusieurs fronts.

- Les travaux SIG et ville de Lancy ne peuvent pas être réalisés en même temps dans le même secteur (les zones travaillées sont de part et d'autre de la chaussée).
- Lancy : Un front prévu avec une équipe qui va avancer.
- SIG : Pas fermé, planning à revoir.

OCT demande si possible de faire les travaux uniquement en été, donc sur plusieurs étés. RGR précise que les travaux avec un fort impact trafic ont été identifiés et à planifier l'été en fonction de la durée. Une autre partie des travaux peuvent se faire avec un impact réduit sur le trafic.

OCT demande si urgent de démarrer bientôt ou non. VdL et SIG doivent reconfirmer tous ces points dès que possible.

OCT contacte la PCM une fois que les principes de circulation seront validés.

OCT est prêt à prioriser TIM et TC (en déviant les cycles et piétons si besoin) pour donner plus de place au chantier si cela permet de réduire la durée des travaux.

TPG est favorable à plusieurs fronts pour que les travaux durent le moins longtemps possible pour avoir le moins d'impact sur leurs lignes.

TPG met en garde pour le bus TOSA car s'il y a beaucoup de retard, il y a un risque de le bus se décharge.

TPG demande si possible de calculer la durée du retard possible des lignes de bus par tronçons et plusieurs tronçons à la fois. Pour RGR il est encore tôt à ce stade pour pouvoir mesurer les impacts. TPG préfère avoir une notion des impacts que rien du tout. Cette analyse est à faire lors de l'exécution.

Suite au retour des travaux sur le pont du Mont-Blanc, la signalisation avancée et informer le plus possible la population fonctionne bien. A reprendre pour ces travaux. A voir à l'exécution.

Pour l'exécution, un principe de séance régulière serait à mettre en place pour discuter des plans et des déviations.



**Pour présenter aux politiques, l'OCT a besoin :**

- **Des plannings optimisés avec la durée et l'ordre des étapes ;**
  - **Savoir si les travaux sur plusieurs fronts sont possibles et si oui avec combien d'équipe.**
- ➔ **Les travaux sur ces axes sont délicats car on est sur la ceinture urbaine. Ils doivent avoir le minimum d'impact et il faut minimiser la durée. Il faut avoir analysé toutes les possibilités pour pouvoir expliquer le pourquoi du choix de la variante.**

**Une (des) séance est à prévoir entre MO-ENT-Bureau ingénieur trafic pour discuter de tous ces points avant que l'OCT prennent position.**

RGR ROBERT-GRANDPIERRE ET RAPP SA