

Document d'opposition de la CITRAP-GENEVE au projet de prolongement du tram TCOB jusqu'à P+R Vailly

Genève, le 6 février 2012

La CITRAP-GENEVE, ayant qualité pour entrer en procédure, présente ici son document d'opposition formelle au projet de prolongement du tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) de P+R Bernex à P+R Vailly, dont les plans ont été mis à l'enquête publique en janvier 2012 en vue de la demande d'autorisation de construire de l'Office fédéral des transports (OFT).

1. INTRODUCTION

En 2007 la CITRAP-GENEVE avait fait opposition au projet de tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB), critiquant plusieurs aspects de ce projet. A la suite de discussions avec la Direction générale de la mobilité du canton de Genève en 2008, et plus particulièrement sur la base de garanties et d'engagements de l'Etat de Genève communiqués par la Directrice du projet tram de l'époque, la CITRAP-GENEVE avait retiré son opposition. Certains de ces garanties et engagements concernaient le projet de prolongement du TCOB jusqu'à P+R Vailly. Le but poursuivi ici est d'éviter qu'une évolution du réseau de tramways à Genève soit bloquée à l'avenir pour cause d'infrastructures inadaptées à la souplesse d'exploitation nécessaire.

L'examen du dossier soumis actuellement à l'enquête publique pour ce prolongement démontre qu'il n'a pas été tenu compte desdits garanties et engagements ; dès lors la CITRAP-GENEVE ne peut que s'opposer à ce projet tel que présenté à l'enquête publique.

Nous relevons encore en particulier le retard pris pour le début des travaux qui selon l'engagement du Conseiller d'Etat Laurent Moutinot, devaient être entamés « dans la foulée » de l'achèvement du tronçon maintenant en service.

2. QUAIS CENTRAUX

L'extension ne comprend que des quais centraux, y compris l'arrêt déplacé « P+R Bernex » Cette décision est incompréhensible puisque tous les arrêts existants sur la ligne à partir de Coutance permettraient en cas d'évolution de l'organisation des lignes d'exploiter l'axe de Bernex avec des véhicules bidirectionnels.

Le seul argument énoncé pour justifier le choix de quais centraux sur le prolongement manque particulièrement de pertinence : il s'agirait de « ...donner une identité singulière à ce tronçon de campagne... ».

Cette disposition peut en outre s'avérer dangereuse pour les usagers (cf. point 6)

Parmi les engagements de l'Etat de Genève en 2007 figurait celui de permettre l'exploitation de l'intégralité de la branche du TCOB avec du matériel monodirectionnel, par l'implantation de quais latéraux à tous les arrêts et de boucles de rebroussement aux terminus intermédiaire et en extrémité de ligne. La CITRAP-GENEVE n'admet pas que cet engagement ferme ne soit plus respecté.

3. TERMINUS DE BERNEX - P+R VAILLY

Le terminus de Bernex – P+R Vailly est bien sûr prévu en tiroir dans le projet, alors que la solution d'une boucle à deux voies (comme au terminus Nations) faisait partie des engagements de 2007 mentionnés plus haut.

On note que le terrain à disposition, agricole et non construit à ce jour, permet l'établissement d'un terminus digne de ce nom avec boucle à deux voies, voire une voie de garage pour véhicule en panne (comme c'est le cas à Moillesulaz), avec arrêts pour bus de rabattement - non-prévus dans le projet présenté, et des commodités pour les usagers

(kiosque, WC, téléphone, abris proprement conçus et dimensionnés, zone de stationnement de courte durée pour prise en charge de passagers...). Avec le P+R prévu, ce terminus deviendra un relais important dans les années à venir. L'aménagement minimaliste prévu dans le projet est nettement insuffisant.

Avec un terminus en tiroir au milieu d'une artère à grand trafic, on se prive dès le départ d'une exploitation de l'axe, ou de l'une des lignes desservant ce terminus, par des véhicules bidirectionnels qui circuleront sur le réseau pour encore 20 à 25 ans.

Un terminus en boucle est plus favorable au niveau de l'exploitation, car en cas de retard, la durée de l'arrêt se limite à la descente et à la montée des clients (environ 20 à 30 secondes), alors qu'un terminus en tiroir nécessite que le conducteur change de poste, ce qui nécessite environ 4 minutes selon les TPG. Le terminus en boucle est également plus favorable pour le client qui identifie sans problème le véhicule partant en premier, ce qui n'est pas le cas lorsque deux véhicules stationnent côte à côte. Enfin aux heures nocturnes, la sécurité du personnel est bien supérieure avec un terminus en boucle, car le conducteur ne risque pas d'être agressé en changeant de poste de conduite.

Enfin, nous notons que l'équipement du terminus devrait, tout comme d'autres arrêts de ce prolongement, prévoir des installations de B+R, permettant de stationner des vélos à l'abri et en sécurité.

4. TERMINUS INTERMEDIAIRE DE PRÉ-MARAIS

Un terminus intermédiaire est prévu à « Pré-Marais » à moins de 1'500 mètres de la station finale.

Contrairement à l'aménagement intermédiaire entre les arrêts Bandol et Onex, on a ici admis une aiguille d'entrée en pointe (d'ailleurs bien plus favorable pour l'exploitation - le véhicule suivant ne doit pas attendre que le wattman ait changé de poste) au prix d'une réduction acceptable de la vitesse sur l'aiguille.

Cette installation est prévue comme terminus partiel, dont il n'avait jamais été question dans le projet original, permettant ainsi de limiter la desserte des trois derniers arrêts desservant directement la localité de Bernex à la fréquence de 9 minutes en heures de pointe ! Alors que tout Bernex disposait auparavant d'un trolleybus toutes les 3,75 minutes, il doit subir maintenant trois ans de rabattement chaotique, pour se retrouver avec une fréquence qui ne correspond pas au trafic d'une agglomération en plein développement.

Si la CITRAP-GENÈVE ne s'oppose pas formellement à cet équipement, elle doute par contre de l'opportunité de son exploitation.

5. INTERFACES TRAMS-AUTOBUS

Outre l'interface déficiente au terminus P+R Vailly déjà signalée plus haut, nous faisons les observations suivantes :

- Aucun arrêt bus n'est prévu dans les aménagements au-delà de « Croisée de Confignon ». Donc aucun rabattement n'est possible dans le cas d'une modification du concept d'exploitation. Comme d'habitude, on contraindra dans ce cas le client à faire des centaines de mètres, en traversant des flots de circulation, pour retrouver un bus que l'on aura fait arrêter à un endroit où il ne perturbe pas le trafic privé. Ce point est particulièrement important pour l'arrêt du terminus de P+R Vailly.

- Aucune amélioration au niveau de la correspondance Tram-Bus à « Croisée de Confignon » avec les lignes 42 et S que le client devra continuer à rejoindre en traversant deux ou trois flots de circulation. On note aussi que le bus S prend la correspondance du tram 14 à « Luchepelet », mais sur un tronçon que l'on envisage de ne desservir qu'à la fréquence de 9 minutes.

- Aucune allusion à une éventuelle liaison ultérieure vers Cressy ou Bernex-Nord à « Croisée de Confignon ». Il semble qu'une infrastructure (quai bus) à proximité de l'arrêt du tram serait une mesure prospective intelligente (voir aussi point précédent).

6. IMPLANTATION DES VOIES AU CENTRE DE LA ROUTE DE CHANCY

Outre le fait que cette modification de l'implantation prévue à l'origine du côté du vieux village de Bernex, qui entraîne un retard de plus de deux ans sur la mise en service prévue de ce prolongement, il est à noter que dès lors, la voie de tram sera cisailée en deux points par des flux de trafic importants, soit celui provenant de la route d'Aire-la-Ville et, plus grave, celui provenant de la sortie « Bernex » de l'autoroute et se dirigeant vers le centre de Genève. Les conséquences sont inquiétantes de par le fait que des arbitrages de priorités devront être effectués, qui risqueront d'entraîner des bouchons routiers, et que dans tous les cas cette disposition entraînera une baisse de la vitesse commerciale des tramways.

D'autre part, l'accès aux arrêts depuis les deux bords de cette chaussée impliquera ainsi non seulement la traversée d'une voie routière (parfois deux), mais encore, en raison de l'implantation des arrêts en quais centraux, ils devront encore traverser la voie de tramway avant d'atteindre un refuge. Les tramways en direction « ville » arrivant aux arrêts en même temps que le trafic automobile passe, les piétons voulant « attraper » le tramway seront tentés de traverser en s'exposant ainsi à des dangers bien plus importants que si les quais avaient été disposés latéralement.

RESUME

En résumé, la CITRAP-GENEVE remet en cause le projet d'extension et s'y oppose sur les points suivants :

- Afin d'assurer une continuité, et de permettre l'engagement éventuel ultérieur de véhicules monodirectionnels, prévoir des quais d'arrêt latéraux, et non pas centraux.
- Afin de permettre l'engagement éventuel ultérieur de véhicules monodirectionnels, et d'améliorer les performances de la ligne, prévoir un terminus équipé d'une boucle de rebroussement en lieu et place d'un terminus « en tiroir ».
- Améliorer la qualité du terminus « Vailly », futur pôle d'échange avec un P+R important, pour offrir un minimum de commodités aux clients, comme sur de nombreux réseaux européens.
- Prévoir un point d'échange « tram-bus » convivial à « Croisée de Confignon » avec les lignes 42 et S, et ne pas conserver la situation actuelle catastrophique.
- Renoncer à un terminus partiel à « Pré Marais » qui n'apporte que peu d'économie, et péjore une desserte attractive de l'agglomération de Bernex, déjà perdante avec la suppression des lignes 2 et 19.
- Revenir à l'implantation d'origine de ce prolongement, latéralement à la route de Chancy, du côté du vieux village de Bernex, minimisant ainsi les cisaillements avec des flux de circulation routière importants.

Annexes :

- Document de l'OCM (Office cantonal de la mobilité) intitulé « Planification de l'extension du réseau tram », du 2 février 2007, et ses annexes.
- Décision de la Délégation du Conseil d'État aux transports, du 8 février 2012, concernant les infrastructures et le matériel roulant.