

Document d'opposition de la CITRAP-GENEVE au projet de tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB)

(Genève, le 6 novembre 2007)

La CITRAP-GENEVE, ayant qualité pour entrer en procédure, présente ici son document d'opposition formelle au projet de tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB), dont les plans ont été mis à l'enquête publique en octobre 2007 en vue de la demande d'autorisation de construire de l'Office fédéral des transports (OFT).

INTRODUCTION

La CITRAP-GENEVE avait envoyé à l'Office cantonal de la mobilité (OCM) de Genève, pour retransmission à l'OFT, un document de Prise de position lors de la présentation des plans préliminaires du TCOB à l'occasion de la Demande de concession (copie jointe à l'envoi du présent document). Dans ce document très détaillé, daté du 31 mars 2006, la CITRAP critiquait plusieurs aspects du projet, parmi lesquels le tracé en ville de Genève, la traversée par les Ponts de l'Île, le parcours par la Rue du Stand et la non-desserte de Bernex. La CITRAP maintient intégralement et confirme toutes ses observations faites en 2006. Le présent dossier reprend donc les points évoqués dans le document précité, l'examen des plans détaillés mis à l'enquête publique ayant permis d'en affiner divers éléments.

OBSERVATIONS GENERALES

Le projet du TCOB présente plusieurs défauts rédhibitoires: tracés défavorables en ville de Genève (secteur de Cornavin, secteur Bel-Air / Stand), péjoration des accès et connexions dans le secteur de la Gare de Cornavin, tracé défavorable des bus entre la Jonction et la place Bel-Air, desserte insuffisante des zones les plus densément habitées du Petit-Lancy et d'Onex-Cité, et absence complète de desserte directe du village de Bernex.

Les lignes de trolleybus existantes 2 et 19 desservent très bien le village de Bernex, ainsi que la zone de faible densité entre Onex et Bernex. De manière générale, les lignes 2 et 19 sur l'axe de la Route de Chancy, renforcées par les lignes K et L, ont encore de la réserve de capacité. La nécessité d'un tram entre le centre-ville et Bernex n'est pas prouvée.

En tous les cas, nous ne voyons pas la nécessité pour le tram d'aller plus loin que l'arrêt Onex prévu vers la place des Eglises, tout au moins tant que le prolongement jusqu'à Bernex-Vailly ne sera pas décidé. De manière plus générale, nous contestons l'ensemble du projet TCOB que nous trouvons globalement mauvais.

Il faudrait aussi remettre en question la doctrine du tram qui va tout droit là où c'est le plus facile de le faire passer et de l'exploiter, au détriment de la desserte des zones d'habitat dense et de leurs liaisons directes avec le centre-ville. Ce n'est pas ainsi qu'on parviendra à maintenir la clientèle actuelle et encore moins à inciter les automobilistes au transfert modal. C'est contraire à une politique efficace de la protection de l'environnement.

AMENAGEMENT DES PLACES DE CORNAVIN ET DES 22-CANTONS

(Référence. Plan de situation no 178-101)

1. Tracé des voies de tram

1.1 Dans le sens allant vers la place de Cornavin, après que la voie venant de la rue des Terreaux-du-Temple ait rejoint la voie venant de la rue de Cornavin, la voie s'infléchit vers la gauche pour longer le trottoir de la basilique Notre-Dame. Après l'aiguille de bifurcation, la voie en direction de Nations revient sur la droite pour retrouver son alignement initial. L'inflexion pour venir contre le trottoir de Notre-Dame semble servir à éviter des conflits entre les trams en direction de la Servette et les bus faisant leur arrêt Cornavin dans les 'bananes'. Ainsi tracée, la voie supprime toute possibilité de stationnement devant la façade principale de l'Eglise Notre-Dame (mariages, funérailles). En reprenant l'alignement les trams 13 et 15 en direction de Nations cisailent de toute manière le parcours des bus se dirigeant vers les 'bananes'. Pour les trams venant soit de la rue des Terreaux-du-Temple soit de la rue de Cornavin, en direction de Nations, ce ne sont pas moins de cinq courbes et contre-courbes rapprochées, qui devront être franchies à vitesse réduite.

1.2. Dans le sens quittant la place de Cornavin, le plan de voies présente de sérieuses déficiences. Sur le parcours entre l'arrêt Cornavin (passage sous-voies) et la place des 22-Cantons, les trams devront faire l'arc de cercle devant l'Hôtel du Rialto, suivi presque immédiatement d'un changement d'axe obligeant à une courbe à gauche suivie d'une contre-courbe à droite, suivi après un court alignement par l'arc de cercle entre le boulevard James-Fazy et la rue de Chantepoulet. Tout ce parcours ne pourra être franchi qu'à vitesse très réduite. Le parcours concerné cisaille la voie de circulation routière pour le 'tout droit' sur le blvd James-Fazy, en principe sans feu de signalisation puisque le cisaillement est situé dans la 'zone de rencontre' de la place de Cornavin.

Comme les trams poursuivant sur le blvd James-Fazy changent aussi d'axe pour venir sur la voie longeant le trottoir immédiatement après la jonction entre la voie venant de la place de Cornavin et celle venant du passage sous-voies, il n'y a aucune possibilité de stationnement de véhicule (panne, remise à l'heure) devant le Cinéma Rialto. (En fait, il n'y a aucune possibilité de stationnement d'un tram sur toute la Rive droite, ce qui est défavorable à l'exploitation). Le changement d'axe décrit ci-dessus entraîne également une série de courbes et de contre-courbes entre l'arrêt sur la place de Cornavin et l'alignement en bordure du trottoir du blvd James-Fazy au-delà de la place des 22-Cantons, au détriment de la vitesse de franchissement de ce secteur. La mauvaise lisibilité des parcours respectifs des trams et des véhicules privés à cet endroit sera source de conflits et de dangers.

Dans son ensemble, le plan de voies retenu pour le secteur Cornavin/22-Cantons témoigne d'une confusion entre les cheminements que peuvent emprunter des bus et ceux qui sont possibles à des trams. Il représente une altération regrettable du plan de voies mis en place jusqu'ici pour ce secteur, particulièrement pour les voies devant le Cinéma Rialto.

2. Suppression des arrêts de bus sur la place des 22-Cantons

Si nous interprétons correctement le Plan de situation mentionné ci-haut, nous constatons qu'il ne subsiste plus d'arrêt de bus sur la place des 22-Cantons.

Dans le sens montant, l'arrêt des bus empruntant ensuite la rue de Lyon (lignes 4, 6, 10 et 27) est déplacé sous le pont de la rue de la Servette, le point 'avant' de l'arrêt se situant juste avant l'intersection avec la rue Malatrex. A partir de la gare et de la place de Cornavin la distance à parcourir est assez voisine de celle pour atteindre l'arrêt actuel le long de l'Eglise Notre-Dame. A partir de points situés à l'opposé (rues de Cornavin, Rousseau et des Terreaux-du-Temple y compris l'arrêt de tram Goulart), la distance à parcourir est allongée de plusieurs dizaines de mètres et assortie de l'obligation de franchir une artère de plus (Blvd James-Fazy). Les bus 4 et 10 faisant l'arrêt Coutance, il est possible de se reporter sur cet arrêt. Par contre pour les bus 6 et 27 qui remontent la rue de Chantepoulet, l'obligation d'aller les prendre sous le pont de la rue de la Servette est une forte péjoration de la connexion.

Dans le sens descendant vers le centre-ville, l'arrêt 22-Cantons actuel est remplacé par l'arrêt Coutance, situé sur la rue de Cornavin, pour toutes les lignes de bus venant de Cornavin et des rues de Lyon et de la Servette et se dirigeant vers Bel-Air: lignes 1, 3, 4, 5 et 10. Les lignes 1 et 5 ayant un arrêt Cornavin, la péjoration pour ces lignes est relativement faible. Par contre, pour les lignes 3, 4 et 10 qui ne passent pas sur la place de Cornavin, le remplacement de l'arrêt 22-Cantons par l'arrêt Coutance comme arrêt de desserte de la gare est purement et simplement inadmissible.

On observe encore que le bus 27 ne passe plus par Cornavin, son arrêt de desserte de la gare devient Chantepoulet, comme c'est déjà le cas pour le trolleybus 6. Plutôt que d'améliorer la mauvaise connexion de la ligne 6 avec la gare, le projet péjore en plus la connexion de la ligne 27, ce qui est également inadmissible. (De l'arrêt Chantepoulet, situé juste avant l'intersection avec la rue Paul-Bouchet, la distance jusqu'à la gare est d'environ 250 mètres et le cheminement est grevé par le franchissement de la rue de Chantepoulet).

On constate donc que, de manière générale, la commodité des connexions pour les usagers des transports publics dans le secteur de la gare de Cornavin subit une forte détérioration, sacrifiée qu'elle est aux besoins du transport individuel. La CITRAP-GENÈVE déplore gravement cette situation et s'y oppose. Elle demande que l'emplacement des divers arrêts soit revu de manière à concentrer un maximum d'arrêts au voisinage immédiat du bâtiment de la gare, en particulier d'utiliser à cet effet le passage sous-voies de Montbrillant.

TRACE ENTRE BEL-AIR ET LA RUE DU STAND

(Références: Plan de situation no 178-102 et Profil en long no 2424-302)

Le tracé retenu entre la place Bel-Air et la rue du Stand est très défavorable pour la voie en direction de la Jonction. En effet, le tracé sur le quai de la Poste impose de franchir le 'dos d'âne' du boulevard Georges-Favon à l'entrée du pont de la Coulouvrenière, requis par la topographie à cet endroit. La voie doit ensuite effectuer un 'S' très serré entre le quai de la Poste, la rue de l'Arquebuse et la rue du Stand.

Il en résulte un plan de voie et un profil en long très pénalisants. En particulier, le passage du quai de la Poste à la rue de l'Arquebuse se fait à l'aide d'une courbe de 20 mètres de rayon située dans une pente de 49 pour mille. Cette section de la voie ne pourra être franchie qu'à très faible vitesse. En fait, toute la progression des trams (plus de 40 mètres de longueur) entre l'arrêt Stand direction Jonction et la reprise de l'alignement sur la rue du Stand, devra se faire à vitesse très réduite, d'où résultera une gêne considérable pour les autres usagers du secteur: véhicules privés, deux-roues, piétons, et bien entendu également les trams sur l'axe blvd Georges-Favon/pont de la Coulouvrenière. Ceci est inacceptable.

L'utilisation de la rue du Stand pour le tracé du TCOB étant posé (ce que la CITRAP avait critiqué dans sa Prise de position, préférant un tracé sur le blvd de St-Georges), la voie en direction de la Jonction devrait utiliser la place de la Poste pour passer du quai de la Poste à la rue du Stand, la voie en direction de la Jonction longeant ensuite le trottoir nord. Pour le maintien d'une piste de circulation routière sur la rue du Stand en direction de Bel-Air, les sites partagés suivants deviendraient alors nécessaires: entre la rue de l'Arquebuse et le blvd Georges-Favon (partage avec la voie de tram venant de la Jonction), et entre le blvd Georges-Favon et la place de la Poste (partage avec la voie de tram venant du blvd Georges-Favon). Les faibles volumes de circulation routière sur la rue du Stand et un réglage adéquat des feux de circulation devraient permettre ce partage sans difficulté.

On note un cisaillement de la voie de circulation routière par la voie de tram venant de la Jonction en direction de Bel-Air, au carrefour Stand/Arquebuse. Dans le cas d'un site partagé entre la rue de l'Arquebuse et le blvd Georges-Favon, le cisaillement est remplacé par une fusion.

SECTEUR JONCTION / DEBUT DE LA ROUTE DE CHANCY

(Référence. Plan de situation no 052-104)

Le choix du plan de voies sur le tronçon rue des Deux-Ponts – pont de St-Georges – route de Chancy est incompréhensible. On ne voit pas pourquoi les voies de tram doivent être placées côte-à-côte sur la partie aval du pont, ce qui entraîne deux cisaillements de la voie de circulation routière du sens Jonction – rte de Chancy par la voie de tram venant d'Onex, de part et d'autre du pont. En permutant sur le pont les emplacements respectifs de la voie de circulation routière du sens Jonction – rte de Chancy et de la voie de tram venant d'Onex, les deux cisaillements sont éliminés. (Le cisaillement de la voie de circulation routière du sens Jonction – route des Jeunes par la voie de tram venant d'Onex ne peut pas être évité.)

ABSENCE DE LA LIAISON DE SERVICE ENTRE GRAND-LANCY ET MORGINES

Dans les plans préliminaires du TCOB figurait une liaison de service entre le Grand-Lancy et le carrefour des Esserts, permettant une liaison entre la ligne de Bernex et le Dépôt du Bachet sans passer par le centre-ville.

Des études ayant démontré que le pont sur l'Aire, déjà renforcé récemment, ne pourrait pas supporter les efforts statiques et dynamiques engendrés par le passage de trams sur son tablier, la liaison de service via ce pont a été supprimée sans remplacement.

Toutes les sorties de dépôt et les rentrées au dépôt pour les trams du TCOB devront donc se faire par le centre-ville, (zone des arrêts Bel-Air et Stand). Si les sorties de dépôt en direction de Bernex se feront relativement facilement par la voie de service entre la rue de la Corraterie et le quai de la Poste, il n'en ira pas de même pour les rentrées au dépôt venant de Bernex. Ces dernières devront en principe se faire par un parcours rue du Stand / place Bel-Air / quai de la Poste / blvd Georges-Favon, puisqu'il n'existe pas de liaison directe entre la voie venant de la Jonction, et soit le blvd Georges-Favon soit la rue de la Corraterie en direction de Plainpalais.

L'obligation pour les trams de toutes les lignes de passer par le centre-ville pour les sorties de dépôt et les rentrées au dépôt impose une surcharge du coeur du réseau tram déjà fortement sollicité.

TERMINUS AU P+R BERNEX ET DESSERTE DE BERNEX

Le terminus 'provisoire' au P+R Bernex et la desserte fortement péjorée de Bernex ont déjà été critiqués. L'Association de Sauvegarde de Bernex et Environs (ASBE) ayant signifié son opposition au terminus du TCB au P+R Bernex, la CITRAP-GENEVE ne répète pas ici les arguments exposés en détail par l'ASBE, mais spécifie qu'elle s'oppose également à ce terminus et aux conditions de desserte gravement péjorés qu'il entraîne pour Bernex, pour les raisons avancées par l'ASBE.

Les trams étant moins large que les bus, et circulant de plus sur un tracé fixe sur rails, les croisements sont d'autant plus aisés. La traversée du village de Bernex ne poserait de ce point de vue aucun problème, d'autant plus que le stationnement est déjà interdit actuellement sur tout le parcours du bus. L'argument selon lequel le tram ne pourrait pas passer par la rue principale de Bernex manque de validité. L'implantation de voies de tram modernes dans des voiries étroites, y compris le recours à des sections de voie unique, est amplement démontrée dans maintes agglomérations européennes.

TRACE DES LIGNES DE TROLLEYBUS ET AUTOBUS ENTRE JONCTION ET BEL-AIR

(Référence. Plan de situation no 2424-205)

Pour éviter de faire passer les bus sur la rue du Stand, et dans le but – louable en soi – de mieux desservir le quartier de la Jonction, un tracé compliqué et sinueux est défini pour les lignes de bus 2, 4, 10 et D.

Ce tracé ne pourra être franchi qu'à faible vitesse, ce qui allongera considérablement les temps de parcours entre les arrêts Bel-Air et Jonction. La vitesse commerciale des lignes de bus concernées s'en ressentira. L'attractivité de ces lignes en sera diminuée. Cela est particulièrement inacceptable pour la ligne D, reliant Plan-les-Ouates, Perly et St-Julien au centre-ville: cette ligne devrait avoir la meilleure vitesse commerciale possible pour réduire au maximum les temps de parcours, faute de quoi son attractivité demeurera faible, particulièrement pour les usagers frontaliers.

Le franchissement de la place du Cirque par les bus sur le tracé blvd de St-Georges / rue Bovy-Lysberg imposera une phase additionnelle aux feux de circulation de cette place, diminuant ainsi le débit de l'axe majeur blvd Georges-Favon / avenue du Mail.

Plusieurs virages à angle droit très serrés (blvd Carl-Vogt / rue des Bains, blvd de St-Georges / rue des Bains, rue du Grütli / rue du Stand) ralentiront considérablement la progression des bus, d'où de nombreuses entraves au trafic individuel. Dans la rue des Bains, des conflits sont à prévoir avec les véhicules du S.I. (15 à 20 sorties par jour).

De plus, il est prévu d'effectuer la plus grande partie des sorties de dépôt et rentrées au dépôt, pour les trolleybus garés au Dépôt de la Jonction, par l'itinéraire blvd de St-Georges – rue Bovy-Lysberg – blvd du Théâtre – rue du Grütli (seuls les trolleybus allant vers et venant de la route de Chancy ne seront pas concernés), ce qui rallongera les temps de sortie de dépôt et de rentrée au dépôt.

La CITRAP-GENEVE s'oppose au tracé prévu pour les bus entre la Jonction et Bel-Air, tout particulièrement en ce qui concerne le bus D.

CONTRE-PROJET AUX TRACES DE TRAM ET DE BUS

1. SECTEUR PETIT-LANCY / ONEX

Tracé tram: A partir des Esserts, emprunter l'avenue des Morgines, puis un tracé en boucle à sens unique: avenue des Morgines, avenue du Bois-de-la-Chapelle, rue du Vieux-Moulin, rue des Bossons, l'arrêt 'Galeries du Loup' fonctionne comme terminus pour les battements. Le tracé est exploité par deux lignes de tram.

Lorsque le prolongement du tram en direction de Bernex s'avère utile, le tracé rejoint la route de Chancy par la place des Eglises.

Lignes de bus: Deux lignes de trolleybus continuent de desservir Bernex tant que le tram a son terminus à Onex. Une ligne emprunte la Route de Chancy comme actuellement, l'autre ligne passe par Cressy, l'avenue des Grandes-Communes et St-Georges.

2. SECTEUR CENTRE-VILLE / JONCTION

Tracé tram: Du rd-pt de la Jonction, par le blvd de St-Georges jusqu'à la place du Cirque; de là la ligne en direction de Cornavin passe par le blvd Georges-Favon, la ligne en direction de Rive rejoint la place de Neuve par les rues Bartholoni (direction Rive) et Calame (direction Jonction).

Tracé des bus: Afin d'équilibrer le temps de parcours total entre Bernex et le centre-ville, la ligne qui fait le détour par Cressy / St-Georges passe par le quai du Rhône et la rue du Stand, celle qui emprunte la route de Chancy passe par le blvd Carl-Vogt et la rue des Bains pour rejoindre la rue du Stand.

Le schéma décrit ci-dessus permet au tram de passer par le centre des concentrations d'habitants d'Onex-Cité et du quartier de la Jonction, avec une ligne de bus de chaque côté, offrant une desserte complète et un point d'interchange intéressant à l'arrêt Jonction.

Bien que le temps de parcours entre Bernex et le centre-ville serait augmenté de quelques minutes, l'avantage serait de continuer à offrir aux Bernesiens, contrairement au projet officiel, une liaison directe sans transbordement vers le centre de Genève et de maintenir les fréquences de passage actuelles.

PLAN DU RESEAU TPG, ETAT FUTUR AVEC PROJET

Dans le Rapport technique du projet on trouve la Figure 3.11.2.A intitulée « Plan du réseau TPG, Etat futur avec projet ». La légende de ce plan contient de nombreuses erreurs évidentes:

- La ligne de tram 14 est décrite comme faisant le parcours Bachet – Aéroport (au lieu de: Bachet – Meyrin-Gravière)
- La ligne de tram 18 est décrite comme faisant le parcours Aéroport – Bernex Village (au lieu de: Meyrin-Gravière - Bernex)
- La ligne de bus 8 est décrite comme faisant le parcours OMS – Bout-du-Monde (au lieu de Veyrier, localité qui ne semble plus desservie par aucune ligne)

Nous nous surprenons de trouver dans le dossier d'approbation des plans soumis à l'autorité fédérale, un plan de réseau contenant de telles erreurs.

Le plan montre également que le terminus urbain de la ligne de bus D est ramené de Cornavin à Bel-Air. Ce changement, qui ne semble motivé que par l'incapacité d'accueillir le terminus de la ligne D dans le nouvel aménagement du secteur Cornavin/22-Cantons, est une péjoration inacceptable pour les usagers de la ligne D qui perdent ainsi leur liaison directe avec le pôle de la gare de Cornavin.

DEUXIEME TRAVERSEE DU RHONE PAR LE TRAM

Le tracé du tram proposé, par la place Bel-Air, les ponts de l'Île et les rues de Coutance et de Cornavin, a de nombreux aspects négatifs:

- Il est trop proche de la traversée existante par le pont de la Coulouvrenière.
- Il n'offre pas de liaison directe par tram entre Cornavin et Rive.
- Avec ses déclivités et ses nombreuses sinuosités, il est mal adapté au tram.
- Il crée une surcharge additionnelle à l'axe Bel-Air / Coutance /Cornavin déjà très chargé par les lignes de bus, dont la plupart sont maintenues.
- Les déplacements d'arrêts de bus dans le secteur Cornavin / 22-Cantons entraînent des distances inacceptables pour rejoindre la gare.
- Les perturbations à la circulation individuelle sont plus importantes que le fait d'enlever une voie de circulation individuelle par sens sur le pont du Mont-Blanc.

La deuxième traversée du Rhône par le tram doit impérativement se faire par le pont du Mont-Blanc, afin de mieux distribuer les lignes de tram dans l'hypercentre de Genève. Cette traversée serait utilisée par la ligne 16 Moillesulaz – Meyrin, et par la ligne 15 modifiée Palettes – Plainpalais – Rues Basses – Cornavin – Nations. Ceci laisserait 3 lignes (13, 14 et 18) sur le pont de la Coulouvrenière. La branche Nations aurait ainsi enfin une liaison tram avec l'hypercentre.

A ce titre nous relevons que la nouvelle traversée lacustre ('moyenne traversée') est indispensable, d'une part à un développement cohérent et attractif des transports publics (sites protégés et sites propres au centre-ville), d'autre part pour éloigner du centre-ville le trafic inter-rives et améliorer sa fluidité.

COUTS D'INVESTISSEMENT ET D'EXPLOITATION

Avec une demande actuelle de 700 usagers TPG par heure de pointe, Bernex ne justifie pas une infrastructure de tram. Le tram peut donc être limité à Onex jusqu'à ce que la demande augmente de manière significative au-delà de cette localité. De plus, les coûts d'exploitation de 2 lignes de tram et 3 lignes de bus à Onex et Bernex dans le projet officiel, semblent disproportionnés au besoin. Le contre-projet de la CITRAP avec 2 lignes de tram limitées à Onex-Cité, et 2 lignes de bus, fournit globalement une offre plus complète et plus attractive, pour un coût moindre. L'argent ainsi économisé pourrait être investi plus favorablement ailleurs, par exemple à Meyrin pour corriger les déficiences du tracé officiel du TCMC.

CONCLUSION

La CITRAP-GENÈVE n'est évidemment pas contre le redéploiement du tram à Genève, bien au contraire. Cependant, elle s'affirme clairement en faveur d'un véritable tram moderne, comme on le construit, et exploite avec succès, dans de nombreuses agglomérations en Europe et au-delà. La CITRAP ne saurait approuver des projets de 'trolleybus à rallonge sur rail', dont le projet TCOB tel qu'il nous est présenté est un exemple manifeste.