

Date de dépôt : 19 août 2015

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition pour un modèle réaliste de réseau de tram à 5 lignes

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 29 janvier 2015, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le libellé est le suivant :

Le but de cette démarche de l'Association Transports et Environnement (ATE) n'est pas un retour en arrière, mais un moyen de relier à nouveau efficacement les rives gauche et droite (en particulier la gare de Cornavin) par des liaisons directes, tout en tenant compte des contraintes techniques et de la nouvelle configuration du réseau.

Considérations sur le réseau :

- Le réseau possède actuellement 4 lignes, dont deux (14 et 18) ont un long tracé commun.*
- Notre réseau de voies de tram devrait être utilisé de façon optimale; dans la mesure du possible les trams et trolleybus devraient remplacer les bus qui restent des moyens de transports polluants et bien moins appréciés par les usagers.*
- Les bus 61 et 27, proposés comme alternatives aux anciennes lignes 13 et 16, ne desservent pas les mêmes zones que desservaient ces deux lignes; c'est ainsi que le problème de transport pour les habitants des Trois Chêne et de Carouge subsiste.*
- Les pôles d'échange de Cornavin, Bel-Air et Plainpalais ne sont pas satisfaisant pour le transbordement des passagers.*

L'ATE propose :

1) *Carouge – Cornavin : Prolongation de la ligne 18 vers Carouge.*
A partir de Bel-Air, elle pourrait rejoindre le parcours du 12 (via la Corraterie) pour terminer au Rondeau de Carouge.

2) *Trois Chêne – Cornavin : Réintroduction de l'ancien 16, avec deux options de parcours :*

– *Option 1 : Rétablissement du « tourner à gauche » depuis l'arrêt Stand sur le Boulevard Georges Favon en direction de la rue du Stand.*

– *Option 2 : Venant de Cornavin par le même tracé que le 14 jusqu'aux ponts de l'Ile, le 16 pourrait ensuite emprunter le quai de la Poste et bifurquer à gauche pour rejoindre la rue du Stand par la place de la Poste, ce qui impliquerait la construction d'un court tronçon de voie unique.*

Dans les deux options, le 16 nouveau pourrait desservir la Rive gauche au moins jusqu'à Chêne-Bourg.

La prolongation de la ligne 18 et de la ligne 16 ont le même but : faciliter la communication entre les deux rives.

3) *Amélioration des pôles d'échange*

Quelle que soit l'évolution du réseau ces prochaines années, les pôles d'échange que représentent Cornavin, Bel-Air, Plainpalais et Rive ne sont actuellement pas satisfaisants pour le transbordement des passagers notamment ceux à mobilité réduite. Les solutions proposées le 6 mai dernier par les Verts pour Cornavin et Bel-Air vont dans le bon sens et devraient être réalisées rapidement.

En ce qui concerne le Rond-point de Plainpalais, l'ATE suggère l'étude d'un passage souterrain ou d'une passerelle aérienne pour les piétons reliant la Plaine au centre du Rond-point facilitant ainsi la fluidité des transbordements entre les arrêts.

4) *Priorité aux feux*

Depuis de nombreuses années, l'ATE milite pour octroyer la priorité aux transports publics sur le trafic individuel motorisé aux feux de signalisation.

Cette mesure d'accompagnement permettrait de fluidifier largement le réseau et d'améliorer la vitesse commerciale des trams.

Les soussigné-e-s demandent la réalisation des quatre points évoqués dans cette pétition.

*N.B. 6 signatures
p.a. ATE
Association transports et
environnement
Section de Genève
18, rue de Montbrillant
1201 Genève*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En réponse aux différents points mentionnés dans la pétition, le Conseil d'Etat apporte les réponses suivantes :

1. Prolongement de la ligne 18 jusqu'à Carouge

Ce prolongement est effectif depuis le 23 juin 2014. La ligne 18 a été prolongée à cette date entre Bel-Air et le rond-point de Carouge à une fréquence de 10 minutes en heures de pointe. Concomitamment, la ligne 27 a été supprimée.

Ce prolongement a été possible sans diminution de la fréquence de la ligne 12. Toutefois après une année d'exploitation, il a été constaté qu'il est très difficile d'intercaler de façon synchronisée les trams 18 entre les trams 12, ce qui fait que les véhicules des deux lignes se suivent fréquemment.

La fréquence de passage des véhicules sur l'axe équivaut quasiment à un passage toutes les deux minutes, provoquant un accroissement des problèmes de bruit, notamment dans la rue Ancienne.

L'introduction de la ligne 18 a également impacté les lignes 41, 44 et 45 au carrefour Drize/Saint-Julien. Les phases de feux données en plus à la ligne 18 pour entrer dans la boucle du rond-point l'ont été au détriment de ces lignes régionales.

En termes de fréquentation, la ligne 18 représente environ 9 millions de voyages pour l'année 2014, soit 3 millions de plus qu'en 2013. Toutefois, dans le même temps, la ligne 12 a perdu 3 millions de voyageurs. Le prolongement de la ligne 18 sur Carouge n'a donc pas fait augmenter l'utilisation des transports publics, les usagers s'étant juste répartis en fonction de la ligne présente sur le moment.

2. Réintroduction de la ligne 16

2.1 Terminus à Cornavin

La réintroduction de la ligne 16 ne pourrait pas se faire à l'identique sur l'axe de la Servette étant donné l'offre importante des lignes 14 et 18. La possibilité de faire le terminus à la gare Cornavin, avec la réalisation d'une boucle autour de la basilique, a donc été évaluée. Cette variante implique de doubler la voie parallèle à la basilique pour permettre aux convois des lignes 14 et 18 de dépasser les convois faisant la dépose et la remise à l'heure. L'implantation de l'arrêt par rapport à la voie de dépassement nécessite donc de prévoir une sortie à gauche, impliquant de fait l'utilisation de convois bidirectionnels. Cette variante engendrerait de longues procédures et des coûts très importants.

2.2 Rétablissement du « tourner à gauche » depuis l'arrêt Stand en direction de la rue du Stand

En ce qui concerne le « tourner à gauche » dans la rue du Stand pour la ligne 16, la gestion du carrefour et les interactions avec la ligne 14, qui dispose en plus d'un arrêt sur cette même rue, nécessiteraient la mise en place d'un tronçon à deux voies parallèles sur la rue du Stand. Celui-ci est obligatoire pour diminuer les interactions entre les lignes de trams 14 et 16 et pour leur permettre de circuler indépendamment, afin d'éviter tout blocage de l'axe Georges-Favon (où circulent les lignes de tram 15 et de bus 1). Cette infrastructure consisterait à dévoyer l'actuelle voie de la ligne 14 depuis le carrefour entre la rue du Stand et la rue de l'Arquebuse jusqu'à la hauteur de la rue du Grütli, la voie actuelle n'étant alors empruntée que par cette ligne 16, en parallèle avec la nouvelle voie ainsi créée.

La réalisation de cette infrastructure serait complexe sur le plan technique (insertion de la voie sur un actuel trottoir/piste cyclable), coûteuse (8 à 10 millions de francs – 200 mètres de voies avec 2 aiguillages, 4 croisements et de fortes contraintes liées à la présence de très nombreux réseaux SIG) et longue (nécessité d'une autorisation de l'OFT – dossier de procédure d'approbation des plans (PAP)).

2.3 Construction d'un nouveau tronçon entre le quai de la Poste et la rue du Stand

Le Conseil d'Etat ne soutient pas cette idée : outre le fait que ceci ne permettrait pas de s'affranchir de la problématique des conflits au niveau du carrefour de la Corraterie, cette ligne emprunterait depuis Cornavin le tracé de la 14 et de la 18 via la rue de Coutance, tracé également saturé et

supportant une fréquence de tramways supérieure au tracé de la ligne 15. Les trois lignes de trams s'arrêteraient au même arrêt de Bel-Air, ce qui n'est pas envisageable. Enfin, cette solution générerait un tracé peu lisible pour les usagers de cette ligne 16 par sa dissymétrie (montée par la Coulouvrenière et descente par Coutance).

2.4 Matériel roulant

En termes de matériel roulant, du fait du report de la réalisation de l'extension de la ligne 14 jusqu'à Bernex-Vailly et du tramway à Annemasse, le parc de tramways des TPG est aujourd'hui surdimensionné par rapport aux besoins actuels. Le volume de rames disponibles représente 13% du parc complet.

Les rames les plus anciennes ne pouvant être utilisées que sur la ligne 12 (rames DAV monodirectionnelles ne comportant des portes que d'un seul côté) et le roulement entre les rames pour permettre l'entretien nécessitant un volume de 10%, les 3% disponibles ne permettront pas la mise en place complète d'une ligne 16 (même à une fréquence de 10 minutes).

Un déploiement de cette nouvelle ligne requerrait donc la passation d'une nouvelle commande de rames (dans le cadre des options prévues du marché STADLER), dont le délai de livraison serait d'environ 18 mois. Le nombre de rames est estimé à 6/7 unités, ce qui représente une commande d'un montant de 30/35 millions de francs.

2.5 Pertinence en termes de mobilité

Comme le démontre l'enquête Origines-Destinations de 2012, les usagers ayant pour destination un lieu en rive droite ne représentent que 12% de la fréquentation globale des tramways sur l'axe de Chêne.

De plus, cette ligne 16 ne présenterait pas des temps de parcours attractifs pour relier la route de Chêne à Cornavin par rapport à l'offre actuelle. En effet, depuis la mise en service de la voie bus sur le pont du Mont-Blanc, le temps de parcours avec un transbordement sur la ligne 8 à Rive est plus performant que le parcours en tram avec un transbordement à Bel-Air; il le resterait par rapport à une ligne 16 directe devant aller jusqu'au pont de la Coulouvrenière pour ensuite revenir sur Cornavin.

Cette attractivité est déjà constatée aujourd'hui avec une croissance d'environ 10% de la fréquentation de la ligne 8 entre le 1^{er} semestre 2012 et le 1^{er} semestre 2013, prouvant que les usagers ont intégré ce nouveau mode de faire avec transbordement. Il est donc à craindre que cette nouvelle ligne ne remporte pas le succès escompté par les initiants.

	itinéraire	itinéraire	itinéraire
	tramway 12 jusqu'à Bel-Air	tramway 12 jusqu'à Rive	tramway 16
	puis tramway 14 ou bus 3/5	puis bus 8	(fiche horaire 2010)
temps de parcours Moillesulaz-Cornavin	27 minutes	25 minutes	29 minutes

*Temps de parcours théorique (transbordement inclus)
sans prise en compte pour la ligne 16 des problématiques identifiées
aux carrefours Corraterie et Georges-Favon*

Ainsi, si sur le plan du tracé, il n'y a pas d'impossibilité technique rédhibitoire pour une mise en service de cette nouvelle ligne, aucun des itinéraires envisageables n'est compatible avec une exploitation stabilisée des différentes lignes se croisant dans ce secteur de Bel-Air. Il ne serait donc pas possible de garantir un bon fonctionnement de cette nouvelle ligne et son éventuelle introduction péjorerait l'exploitation de l'ensemble des lignes tramways du réseau des Transports publics genevois (TPG).

3. Amélioration des pôles d'échange

Des réflexions sur l'amélioration des principaux pôles d'échange sont en cours entre l'Etat et les communes. En effet, l'organisation des espaces publics relève de la compétence des communes.

Par exemple, le canton copilote avec la Ville de Genève une étude sur la restructuration du pôle de Cornavin, à l'horizon de la mise en service de l'extension de la gare. Le secteur de Rive est également suivi dans le cadre du projet Clé de Rive.

Des actions ont par ailleurs été menées pour faciliter la lisibilité de ces pôles d'échange (signalétique, pose d'écran TFT, etc.).

4. Priorité aux carrefours

Depuis le début des années 2000 et le déploiement massif du réseau TPG, un travail conséquent a été mené par le canton et les communes, afin de permettre la cohabitation des différents modes de déplacement et la fluidité globale de la circulation.

Un groupe de travail composé de la direction générale des transports (DGT), des TPG et de la Ville de Genève travaille depuis 2010 plus spécifiquement sur la problématique de la vitesse commerciale des transports collectifs dans le but de l'améliorer.

Parmi les réalisations d'envergure visant à mettre en œuvre les principes susmentionnés, on peut citer la voie bus sur la route des Jeunes, la réouverture de l'ancienne route de Vernier ou encore la voie bus sur le pont

du Mont-Blanc. De même, les lignes de tramways, plus particulièrement sur la route des Acacias, l'avenue des Communes-Réunies, la rue de la Servette, la route de Meyrin ou encore la route de Chancy, ont été majoritairement construites en site propre.

Malgré ces efforts importants, notamment financiers, la vitesse commerciale moyenne du réseau genevois est d'environ 16 km/h (année de référence 2013), tous modes de traction confondus.

L'objectif de la loi H 1 50 n'est dès lors aujourd'hui pas atteint en raison de différentes contraintes émanant du contexte genevois, d'ordres politique, urbanistique ou technique, dont les principales sont les suivantes :

- stratégie de rattrapage en matière de développement des infrastructures devant simultanément faire face à une explosion de la mobilité due aux dynamiques de croissances économique et démographique de l'agglomération transfrontalière genevoise;
- pas de priorité absolue aux transports collectifs dans les carrefours, afin de tenir compte de la croissance de la demande des autres modes de déplacement (transports individuels motorisés, mobilité douce);
- maillage dense du réseau de transports publics, rendant difficile et arbitraire la priorisation entre les différentes lignes de transports (tramways, trolleybus et autobus);
- obsolescence de certains contrôleurs de carrefour ne permettant pas une programmation adaptée;
- configuration urbaine dense et très contrainte;
- concentration de la majeure partie des emplois dans le centre-ville;
- faible distance entre les arrêts des TPG au centre-ville;
- nombreux chantiers de longue durée ayant impacté les lignes de transports publics ces 10 dernières années (trams, CEVA, etc.);
- 24% des kilomètres des lignes urbaines de bus et de trolleybus effectués dans des voies réservées;
- difficulté à réaliser des voies bus sur domaine communal, à la charge financière des communes;
- partage des voies bus avec d'autres usagers (notamment taxis);
- recours réguliers de la part de différents milieux qui retardent, voire contraignent à renoncer aux aménagements prévus.

Afin de consulter les Genevois avec l'objectif que la mobilité puisse évoluer vers un compromis capable d'apaiser la situation, tout en étant conscient des contraintes qui pèsent sur l'agglomération transfrontalière en forte croissance économique et démographique au sein d'un espace restreint, le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) a lancé les Etats généraux des transports en septembre 2014. Ainsi, quelque 12'598 personnes ont pu s'exprimer par questionnaire sur la façon dont elles concevaient l'avenir en la matière.

Leurs réponses ont concrètement permis de soumettre en février 2015 au Grand Conseil un projet de loi sur la mobilité qui organise le territoire en zones, évolutives avec le temps, dans lesquelles des modes de transport sont priorisés tout en garantissant l'accessibilité des résidents et des transports professionnels. L'objectif est simple : améliorer les conditions de déplacement et fluidifier les réseaux de transport.

Application concrète de la nouvelle constitution, ce projet de loi-cadre, en cours de discussion au Grand Conseil, aborde différents aspects. Il a été adopté par le Conseil d'Etat le 25 février 2015, puis repris par le Grand Conseil dans le cadre de ses travaux d'élaboration du contreprojet à l'initiative 154 « Pour des transports publics plus rapides ! »

Ce projet de loi définit en premier lieu les modalités et niveaux de coordination des différentes politiques publiques que sont la mobilité, l'aménagement, l'énergie, la protection de l'environnement et la sécurité. Il aborde aussi la question de la mise en application du principe de libre choix du mode de transport. Il s'agit ainsi de définir, pour le canton, différentes zones au sein desquelles les modes de transport sont différemment priorisés. Enfin, il précise la structure des nouveaux documents de planification en matière de transport.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP