

*Date de dépôt: 2 novembre 2005*

*Messagerie*

## **Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation urgente écrite de M. Sami Kanaan : Nouvelle ligne de tram Onex-Bernex : pour un tracé logique et performant**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 6 octobre 2005, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente dont le texte est joint en annexe.

L'article 4 de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50), adopté le 27 août 2004, prévoit le renforcement du réseau des transports publics d'ici à 2010 dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale et transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe. Pour atteindre ce but, la loi prévoit une série de mesures. L'une d'entre elles est la création d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex.

Après la réalisation de la ligne du Grand-Lancy actuellement en construction, puis de la ligne Cornavin-Meyrin-CERN, le projet de ligne Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) constitue la prochaine grande réalisation de tramway, dont la mise en service est prévue en 2011. Les premières études de ce tracé ont débuté en 2004.

Dans le cadre d'un projet de nouvelle ligne de tram, les premières études d'avant-projet débouchent sur une demande de concession auprès de l'Office fédéral des transports (OFT). Il s'agit principalement des tracés, qui doivent par la suite être affinés, et peuvent être partiellement modifiés. Puis, les études définitives sont réalisées et une procédure en approbation des plans (PAP) est déposée auprès de l'OFT. Ces plans sont définitifs et ne peuvent être modifiés que par le dépôt d'une nouvelle PAP.

Dans le cas du TCOB, il est rapidement apparu que la traversée de Bernex posait des problématiques d'insertion particulières. Une étude de faisabilité spécifique a donc été engagée pour ce tronçon. Plusieurs variantes de tracé ont été examinées, soit en traversant le village de Bernex, soit en passant par le chemin de Saule ou sur la route de Chancy. Rapidement conduite pour s'inscrire dans le planning de la procédure de demande de concession, l'étude a cependant montré que le choix définitif de la variante pour le prolongement de la ligne jusqu'à la sortie du village de Bernex ne pouvait pas se faire au stade de l'avant-projet, mais nécessitait des études plus approfondies. C'est en particulier le cas pour la variante de tracé évoquée dans l'interpellation.

Afin de ne pas retarder l'ensemble du projet, il a donc été décidé de scinder la procédure (mais pas la réalisation du projet) en deux étapes.

La demande de concession qui sera déposée dans le courant du mois de novembre 2005 conclut ce premier volet d'études et inscrit un avant-projet allant jusqu'au P+R sur la route de Chancy.

La deuxième phase du projet, qui doit débiter en 2006, amènera au dépôt de la PAP. Parallèlement, l'étude du prolongement de Bernex sera poursuivie et un tracé sera choisi. Une demande de concession complémentaire sera alors déposée à l'OFT pour le prolongement.

Le dossier de la PAP sera ensuite déposé pour un projet global incluant le prolongement.

Sur le fond, la nécessité d'un prolongement du TCOB au-delà du P+R de la route de Chancy ne fait aucun doute afin de ne pas péjorer la desserte en transport public du village de Bernex et la qualité de vie de ses habitants.

En effet, la création de la ligne de tram entraînerait la suppression des trolleybus circulant sur ce parcours et nécessiterait la mise en place de navettes de rabattement dans le village jusqu'à l'arrêt de tram le plus proche.

En conclusion, le Conseil d'Etat est convaincu de la nécessité de prolonger le tracé du TCOB jusqu'à la sortie de Bernex. La délégation du Conseil d'Etat aux transports a entériné cette décision lors de sa séance du 14 octobre 2005. Toutefois, un processus en deux étapes a été choisi afin de gagner du temps dans le traitement de ce dossier, notamment concernant les diverses démarches qui doivent être faites à l'OFT.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

La présidente :  
Martine Brunschwig Graf

*Annexe : Interpellation urgente écrite IUE 236*

# Secrétariat du Grand Conseil

# IUE 236

*Interpellation présentée par le député:*

*M. Sami Kanaan*

*Date de dépôt: 6 octobre 2005*

*Messagerie*

## **Interpellation urgente écrite**

### **Combien de places de parking privées pour pendulaires à Genève?**

Parmi les projets de nouvelles lignes de tram qui se trouvent à un stade avancé de planification, se trouve la future ligne vers Onex et Bernex. Cette ligne a été ancrée dans la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50, article 4, alinéa 1, lettre b, chiffre 3) et est unanimement considérée comme une ligne très pertinente, au vu du bassin important de population qu'elle va desservir.

Les travaux préparatoires avancent bien et selon les informations disponibles, la "demande d'approbation des plans" (demande de concession) sera adressée aux autorités fédérales d'ici la fin de l'année 2005. De plus, ce projet a été retenu par la Confédération dans la liste des projets urgents à réaliser d'ici 2011.

Toutefois, un élément très inquiétant vient ternir cette évolution très réjouissante, à savoir l'intention des autorités de proposer une ligne de tram qui s'arrêterait bien avant le village de Bernex, vers l'actuel P&R à la route de Chancy, avec une navette pour desservir le village. Ceci constituerait une rupture de charge majeure, et donc une péjoration forte de la qualité de cette nouvelle ligne, et une détérioration marquante par rapport à la desserte actuelle avec la ligne de trolleybus n° 2 qui traverse le village. Ce choix serait motivé par l'impossibilité de faire passer le tram dans le village. Une étude rapide a été diligentée par le DAEL pour étudier la prolongation de la ligne jusqu'à l'extrémité ouest du village. Les conclusions sont négatives : «potentiel insuffisant» (sic). L'exécutif de la Commune de Bernex a très curieusement accepté cette affirmation sans la contester.

Ce choix ne ferait aucun sens. Ce serait perpétuer une erreur classique, surtout à Genève, à savoir calquer une nouvelle ligne sur l'urbanisation existante, au lieu d'anticiper l'évolution prévisible en matière d'urbanisation du territoire. De plus, vouloir développer le P&R actuel à l'entrée de Bernex démontre une méconnaissance des flux de circulation dans la région. En effet, moins de 4% des usagers du P+R actuel viennent du canton de Vaud, par l'autoroute. Près de 90% proviennent de la Champagne ou de France voisine (42%). Un P+R de 300 à 600 places induirait donc un trafic supplémentaire qui pour partie traverserait le village, aux heures de pointe, pour éviter le bouchon occasionné par la retenue du trafic à l'entrée de l'agglomération.

Il est tout à fait envisageable de faire passer le tram jusqu'au milieu du village puis de le faire redescendre sur la route de Chancy, jusqu'au giratoire avec la route de Laconnex. Ce giratoire deviendrait un interface multimodal avec les bus régionaux, le rabattement des villages et hameaux de Bernex et de la Champagne. Le bus 47 pourrait devenir une ligne de rabattement pour les communes de Bernex et Confignon. Une autre idée intéressante serait la prolongation de la ligne 20 de Cressy à Lully par St Matthieu, Confignon et la route de Soral.

La demande adressée à Berne doit donc être basée sur cette option, si l'on veut que cette nouvelle ligne puisse jouer son rôle et être performante. De plus la loi susmentionnée mentionne clairement la desserte de Bernex, ce que ne remplit pas la variante envisagée actuellement. Il est à noter que cette prolongation répond également, pour Bernex et Confignon, à son article 2 alinéa e:

"La distance entre le point de départ ou le point de destination d'un déplacement et l'arrêt de transports publics le plus proche ne dépasse en principe pas 300 mètres ou 5 minutes à pied dans l'agglomération urbaine, 500 mètres ou 10 minutes à pied dans le reste des zones habitées du canton."

En effet, le village de Bernex ne mesure guère plus de 500m en largeur. La prolongation permet donc de desservir la quasi totalité des usagers des villages de Bernex et Confignon.

**C'est pourquoi je demande au Conseil d'Etat s'il est disposé à assurer la pertinence et la conformité légale de cette future ligne, très attendue dans cette région, en assurant une desserte optimale par le village jusqu'au giratoire de la route de Chancy avec la route de Laconnex.**