

Date de dépôt : 15 septembre 2014

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier :

- a) **P 1898-A** Pétition pour un prolongement de la ligne du TCOB au plus tard en 2018 et pour une amélioration de la desserte du centre régional de Bernex par les transports publics
- b) **P 1906-A** Pétition pour que le bus L traverse Bernex

Rapport de M. Jean Romain

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ces deux pétitions sont liées car elles concernent toutes deux la traversée du village de Bernex. La Commission des pétitions a étudié conjointement la pétition 1898 munie de 521 signatures et déposée en mai 2014 par les socialistes et les Verts de la commune de Bernex, ainsi que la pétition 1906, déposée en juin 2014, munie de 390 signatures. C'est sous la présidence de M. Pascal Spuhler que la commission a auditionné : le 2 juin, M^{me} Béatrice Beuchat, M^{me} Guylaine Antille-Dubois et M. André Baud, tous trois conseillers municipaux de la commune de Bernex, ainsi que M. Clément Zufferey, président de la section socialiste de la Champagne, pétitionnaires (P 1898) ; le 23 juin, M. Andreas Fabjan, M^{me} Andrea Capitanescu Benetti et M^{me} Dominique Pascual, pétitionnaires (P 1906), puis M. Cyril Huguenin, conseiller administratif de Bernex ; le 25 août, elle a entendu M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat (DETA), M. Pascal Ganty, directeur des infrastructures et des bâtiments (DETA), M^{me} Claire Lesage (DETA), M^{me} Marion Guillot (DETA) et M. Jean-Luc Gauthey (DDU-RG) (DAEL) et elle a terminé par l'audition de M. Michel Ducret, président CITRAP-Genève, M. Pierre Hofmann, vice-président de la CITRAP, et M. Eric Rahm, membre de la CITRAP.

Le procès-verbal a été scrupuleusement tenu par M. Christophe Vuilleumier. La commission a bénéficié de la compétence de M^{me} Mina-Claire Prigioni, secrétaire scientifique SGGC. Qu'ils en soient tous deux remerciés.

1. Présentation générale

Les deux pétitions touchent la même problématique et c'est pourquoi nous avons voulu les traiter conjointement. La ligne de bus L ne traverse plus le village de Bernex et prend la route de Chancy, et le TCOB – qui devait originellement se prolonger jusqu'à Vailly – s'est arrêté pour l'instant au P+R de l'entrée de Bernex, au bout de la bretelle de l'autoroute, tant et si bien que les communes avoisinantes sont mal desservies et que les habitants de Bernex ne sont plus satisfaits des transports publics alors même qu'ils vantaient, il y a quelque temps, leur excellente prestation.

2. Audition de M^{me} Béatrice Beuchat, M^{me} Guylaine Antille-Dubois et M. André Baud, conseillers municipaux de Bernex, ainsi que de M. Clément Zufferey, président de la section socialiste de la Champagne, pétitionnaires (P 1898)

M^{me} Beuchat distribue un plan (cf. annexe 1) et déclare que cette pétition fait suite à une motion déposée devant le Conseil municipal de Bernex. Les pétitionnaires demandent le soutien des députés pour le prolongement de cette ligne de tram ainsi qu'une amélioration de la desserte de la commune. Le village de Bernex n'est plus desservi par les anciennes lignes de bus 2 et 19 et cette suppression a entraîné la création de navettes et de bus diesel traversant le village pour rallier l'arrêt de tram qui se trouve au P+R après l'autoroute. Cela implique des transbordements compliqués et des difficultés d'accès. Cette situation est donc défavorable à l'utilisation des transports publics.

Bernex va connaître une forte urbanisation : un premier P+R est prévu à Vailly et un second dans un champ à proximité de la bretelle d'autoroute. Un prolongement du tram est légitime, à raison de 100 millions de francs, dont 40% pris en charge par la Confédération. Toutefois, le projet de Saint-Julien, à hauteur de 210 millions, représente une priorité pour le Conseil fédéral, et les TPG ont remis à plus tard certaines commandes de tram.

Les bus K et L contournent maintenant le village par la route de Chancy suite aux plaintes des habitants portant sur ces moteurs diesel ; le village n'est donc plus desservi correctement. La Champagne souffre de cette insuffisance puisque le nœud d'échanges se trouve à Bernex. Ces deux lignes

sont en plus soumises au trafic important de la route de Chancy. Il serait possible de créer un arrêt de bus à la hauteur de l'école Robert-Hainard, induisant une amélioration de la desserte villageoise.

M^{me} Antille-Dubois précise que 521 signatures ont été déposées officiellement, et qu'entretemps des dizaines de nouvelles signatures sont encore parvenues. Il est possible que les personnes qui n'ont pas signé cette pétition craignent que ce tronçon entraîne l'urbanisation du village.

On apprend encore de la discussion qui s'ensuit que :

- La motion du Conseil municipal a été votée à l'unanimité.
- Le nouveau conseiller administratif a repris la position du précédent à l'égard de cette desserte en soutenant le projet.
- Le P+R actuel est bien fréquenté et il arrive à saturation.
- Le prolongement du tram figure dans les plans qui ont été présentés à la commune, avec trois arrêts, mais ce projet a été repoussé à plusieurs reprises.
- Les deux lignes K et L ont été supprimées suite à la demande de la commune, en anticipation du projet de tram, mais le Conseil municipal n'en a pas été informé.
- Les fréquences des lignes 42 et 47 sont satisfaisantes, mais c'est le transbordement qui pose un problème.

M. Baud observe que, si le prolongement de tram ne se fait pas, il est certain que des oppositions seront déposées. Il rappelle que ce prolongement devait se faire en 2013 puis en 2017 et enfin en 2018. La commune sera opposée à ce projet de développement sans la prolongation de tram. Des tables rondes sont prévues, et il convient de penser l'ensemble des paramètres parce que c'est une vision cantonale qu'il faut afficher.

M^{me} Antille-Dubois rappelle que la rue de Bernex est pour le moment en sens unique en raison des travaux menés par les SIG, travaux qui devraient se terminer. Il convient d'améliorer cette rue, notamment en créant des trottoirs. Un concours a été lancé.

Une fois les pétitionnaires sortis, un député (PLR) rappelle que ce prolongement devait se faire dans la foulée de la réalisation du tram, et que son report avait été voulu par la commune. Les oppositions qui avaient été déposées alors n'ont toujours pas été traitées par Berne. Il annonce que la CITRAP Genève (communauté d'intérêts pour les transports publics) demandera à être auditionnée.

3. Audition des représentants des pétitionnaires (P 1906), M. Andreas Fabjan, M^{me} Andrea Capitanescu Benetti et M^{me} Dominique Pascual

M. Fabjan constate le bus L dessert une grande partie des villages de la Champagne, notamment Avusy, Athenaz et Laconnex, avant de se diriger vers Bernex. Ce bus a commencé à traverser le village de Bernex à partir de 2011, ce qui constituait un réel progrès pour les habitants qui attendaient cette facilité de transport depuis longtemps. A la fin 2013, ce bus a emprunté un nouveau trajet, évitant Bernex, en passant sur la route de Chancy, route qui ne possède pas de site propre pour les bus. Bernex constitue la plus grande agglomération proche des villages de la Champagne, agglomération qui propose un ensemble de services à la population. Le bus qui contourne Bernex aujourd'hui constitue donc un réel problème puisque le trajet est rallongé d'une demi-heure. Les alternatives relèvent soit de la ligne 47, soit de la ligne L elle-même, qui fait une boucle, impliquant un prolongement conséquent du temps de trajet. Si tous les villages ne peuvent pas avoir une ligne directe, les pétitionnaires ne comprennent toutefois pas très bien la motivation de ce nouveau tracé. Ce sont peut-être des personnes résidentes qui souffraient des nuisances sonores inhérentes aux bus à Bernex qui ont entrepris de modifier le tracé, mais il suffirait de remettre en fonction le tracé originel de la ligne L en compensant les nuisances engendrées, par la suppression ou la réduction de la navette 42.

M^{me} Capitanescu Benetti affirme que les habitants attendaient depuis de nombreuses années ce bus. La population de Bernex est vieillissante et ces personnes ont besoin d'être à proximité des lignes de bus et des services. La situation entraîne un trafic important puisque les gens prennent leur voiture à défaut du bus. Cela prêterite ainsi le nombre de places de stationnement. En plus, les adolescents prennent souvent le bus et il semble important de leur fournir ce moyen de transport.

M^{me} Pascual rappelle que l'état civil se trouve à Bernex et qu'il semble logique de permettre à la population de rallier cette agglomération.

La discussion qui suit met en exergue les points suivants :

- Il semble que la suppression du bus L dans Bernex soit dû à une vitesse commerciale ralentie en raison de l'intense trafique qui traverse le village.
- Les transports scolaires ne sont pas perturbés.
- Les autorités communales sont en train de trouver une solution.

4. Audition de M. Cyril Huguenin, conseiller administratif de la commune de Bernex

Pour le conseiller administratif, ces deux pétitions portent sur le même objet. D'ailleurs, une séance s'est tenue le 5 juin avec le DETA et les différentes communes de la Champagne. La commune de Bernex a étudié les propositions mises en avant par les pétitionnaires et a donné un préavis positif à la proposition du DETA de rétablir cette ligne de bus L. Mais le souci était de limiter le nombre de passages de bus à 350 par jour dans le village. Il admet qu'il n'est pas possible d'abruter l'état civil ainsi que le dernier office postal de la région sans tenir compte des sollicitations des communes avoisinantes. **La ligne L sera donc rétablie à partir du mois de décembre.**

M. Huguenin remarque avec plaisir que les travaux sur cette route de Bernex ont pris de l'avance et seront terminés avec deux mois et demi d'avance. Il pense que la mise à sens unique de la rue a permis d'accélérer ces travaux.

Quant au prolongement du TCOB jusqu'à Vailly, M. Huguenin pense que c'est plutôt à MM. Hodgers et Barthassat de répondre à cette question. **Le Conseil administratif bernésien souhaite vivement que le tram soit prolongé jusqu'à Vailly**, mais ce projet se heurte pour l'heure à une problématique financière. La date de la reprise des travaux est fixée normalement en 2018.

La commission apprend encore que :

- Il est question de prolonger le tram jusqu'au giratoire d'Aire-la-Ville ; le côté nord de Bernex est encore vierge de construction et ce tram permettrait de desservir ce futur quartier.
- L'augmentation du nombre de passages dans la rue de Bernex sera de 15% en journée, et de 25% aux heures de pointe.
- Pour le TCOB, le PLQ est soumis à consultation technique, consultation qui doit s'étendre jusqu'à la fin de l'été ; un certain nombre d'interrogations se posent au vu du volet foncier, des accès autoroutiers et de la démographie que la commune va connaître.
- Le double sens unique sera remplacé par une circulation bidirectionnelle durant 9 mois et ensuite un bilan sera tiré.
- Un nombre raisonnable de passages de bus et de voitures est souhaité et le nombre de passages est à présent décidé.

5. Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat (DETA), M. Pascal Ganty, directeur des infrastructures et des bâtiments (DETA), M^{me} Claire Lesage (DETA), M^{me} Marion Guillot (DETA) et M. Jean-Luc Gauthey (DDU-RG) (DAEL)

A. En ce qui concerne la pétition 1906 pour que le bus L traverse Bernex

M. Barthassat explique qu'une réunion avec les communes concernées a été organisée le 5 juin dernier. Des propositions concrètes sur cette ligne mais également sur la ligne K et la ligne 47 ont été faites et ont remporté l'accord des communes. Les modifications sur ces lignes interviendront donc en fin d'année.

M^{me} Guillot rappelle que les communes de la Champagne ont sollicité le département pour trouver des solutions aux réclamations des usagers qui se plaignent de ne plus avoir de liaison avec le centre régional de Bernex. Des réponses ont été apportées le 5 juin dernier allant dans le sens des demandes, soit le retour de la ligne L dans le centre de Bernex moyennant quelques adaptations.

Il faut avoir en tête que la problématique initiale était le grand nombre de bus qui traversaient le village. **La ligne L sera réintégrée** mais les lignes K et L auront des cadences de 20 minutes plutôt que de 15 minutes. La ligne K restera sur la route de Chancy. La navette sera également adaptée afin d'améliorer son fonctionnement. Les communes, et notamment Bernex, ont accepté ces modifications. Ces changements interviendront le 14 décembre 2014.

De la discussion, il apparaît que :

- Bernex a indiqué qu'elle envisageait de réétudier la solution de double sens unique, mais rien n'est prévu pour le moment pour la mise en place d'un scénario de ce type. Une réunion avec les communes (Cartigny, Soral, Avully, Avusy et Bernex) doit se dérouler lorsque les études auront été menées par Bernex.
- Le fonctionnement antérieur aux travaux va être rétabli.
- M. Barthassat a pris l'habitude avec M. Hodgers de faire des séances en commun afin d'assurer l'information. Il n'ira pas à l'encontre de la commune et il est préférable d'attendre les résultats des études menées par Bernex.
- Il n'y a pas de problèmes avec ces lignes et les horaires des écoles avoisinantes, notamment le cycle des Vuillonex.

B. En ce qui concerne la pétition 1898 pour un prolongement de la ligne du TCOB au plus tard en 2018 et pour une amélioration de la desserte du centre régional de Bernex par les transports publics

M^{me} Lesage souligne que l'objectif est fixé à 2018, et que les études et les approbations sont en cours. Une demande est déposée à l'OFT et elle pense que la réponse parviendra dans la deuxième partie de 2015, ce qui permettra de respecter le planning. La coordination avec le grand projet Bernex est par ailleurs assurée. Les projets de trams et les crédits demandés sont déjà inscrits dans la loi H 1 50. Ils passeront par le parlement.

M. Barthassat affirme que l'idée est de lier ces projets (**construction de la ligne de tram et développement du quartier de Bernex-Nord**) afin de parvenir à un résultat positif. Les problèmes relèvent en effet de la zone agricole, et le projet des Cherpines présente la même difficulté. M. Hodgers négocie avec le monde agricole, et il remarque avoir reçu des propriétaires dans son bureau afin de trouver des solutions. Des réunions sur le prix des terrains sont en cours.

Quant aux oppositions, Mme Lesage assure qu'elles ont été traitées pour la plupart. Il reste deux oppositions et l'OFT traite la première, alors que la seconde provient d'une personne qui souffre d'un problème psychiatrique.

M. Gauthey ajoute que des premiers déclassements ont été mis à l'étude par le département. La coordination avec la commune est importante à l'égard du monde agricole et les exploitants sont rencontrés afin d'anticiper les cessations d'activité.

Il apparaît dans les réponses aux questions des commissaires que :

- Le département suit le calendrier en vigueur ; il n'est pas possible de tout modifier au vu de la question budgétaire des TPG.
- La réalisation de ce prolongement est envisagée à partir de 2018 et c'est en l'occurrence un dossier sans étape jusqu'à Vailly qui a été déposé auprès de l'OFT.

6. Audition de M. Michel Ducret, président CITRAP-Genève, M. Pierre Hofmann, vice-président de la CITRAP, et M. Eric Rahm, membre de la CITRAP

M. Ducret rappelle à toutes fins utiles que la CITRAP est la plus ancienne association du canton en matière de déplacement. La CITRAP fait également la promotion du développement du réseau local. Cette association avait fait opposition au premier projet pour obtenir des éléments qui ont été acquis, soit des véhicules monodirectionnels permettant des développements futurs ainsi

que des places assises supplémentaires, et une économie substantielle tant sur l'achat des véhicules que sur les coûts liés au temps de déplacement. L'association a également obtenu que tous les quais soient construits sur la droite, ainsi qu'une boucle au terminus de Vailly. Le coût du terrain est évidemment plus élevé puisque l'espace nécessaire à cette boucle est plus important. Mais ce surcoût est largement compensé par les économies faites sur les véhicules de ce type. Il rappelle ensuite que M. Moutinot s'était engagé à ce que le prolongement de Vailly soit entamé immédiatement après la première phase, soit en 2011. Ce n'est toujours pas le cas.

L'association a déposé une seconde opposition par rapport au nouveau projet puisque ce dernier annihile les gains obtenus lors de la première phase. Ce nouveau projet ne correspond pas au projet initial puisqu'il est question de placer le tram au milieu de la chaussée. Les quais centraux présentent un danger pour les utilisateurs qui se précipitent pour monter dans le tram en traversant la chaussée. Quant au terminus prévu, il limite passablement les fréquences à Vailly. Ce projet ne donne pas satisfaction et il signale avoir été fâché d'entendre de la part de magistrats communaux que le projet était retardé par une association, alors même que ces magistrats ont modifié le projet qui avait été initialement accepté !

Le réseau de tram peut changer, et c'est la raison pour laquelle il est important d'utiliser des trams monodirectionnels. Il imagine, à long terme, que le tram bidirectionnel qui présente tout de même quelques avantages sera remplacé par des trams monodirectionnels, lesquels sont adoptés partout en Suisse.

Bernex jouissait par le passé d'une très bonne desserte ; à présent, les conditions de confort sont inadmissibles.

M. Rahm pense qu'il est regrettable de voir que le prolongement du tram de Bernex soit repoussé aux calendes grecques. Il observe que 2018 est normalement envisagé, mais il craint que le délai ne soit plus long. Il signale que le minibus du soir qui a remplacé le tram est presque inoccupé puisque la population ne compte plus sur les transports publics. Il ajoute qu'une lettre a été adressée pour résoudre le problème du P+R de Bernex qui se trouve au milieu de nulle part. Cette situation est donc très pénalisante pour les habitants qui prennent à présent de préférence leur voiture. Ce P+R ne comporte pas d'abribus ni d'éclairage, ce qui ne rassure évidemment pas les usagers le soir venu. Il serait nécessaire d'améliorer les conditions de transbordement ainsi que la desserte par le bus, notamment le soir.

Il évoque ensuite la proposition d'habitants de la Champagne que la CITRAP soutient (P 1906) et affirme que des pressions ont été faites sur la

commune pour supprimer les lignes de bus qui traversaient le village, en raison de leur bruit et de la gêne pour le trafic automobile. Il n'est pas opposé au retour de la ligne L qui présente un axe naturel et dont la cadence est de trois à quatre bus par heure. Le K et le L étoffaient la navette 47 le soir, avec deux bus supplémentaires, ce qui améliorerait les correspondances au P+R de Bernex.

La discussion met en exergue que :

- Il est important que le tram ait son site propre jusqu'à Vailly.
- Le délai de 2018 pour commencer les travaux doit impérativement être respecté aux yeux de la CITRAP, ce prolongement d'ailleurs devrait être en service aujourd'hui.
- Le P+R actuel est entièrement utilisé, un autre P+R à Vailly sera nécessaire.

Un document de la CITRAP sera ajouté en annexe du présent rapport.

7. Prises de position et vote de la commission

Le PLR pense qu'il faut répondre clairement aux pétitionnaires et propose de renvoyer ces deux pétitions au Conseil d'Etat. Le MCG est également favorable au renvoi de ces pétitions au Conseil d'Etat. Les Verts acceptent ces deux pétitions. Le TCOB et son expansion doivent se réaliser rapidement puisqu'elle permettrait de donner une solution aux personnes habitant au nord de Bernex. Les solutions sont déjà trouvées et le département accueillera favorablement ces deux pétitions. PS, UDC et PDC sont du même avis.

Le président passe au vote du renvoi de la P 1898 au Conseil d'Etat :

En faveur : 15 (4 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG, 2 UDC, 3 MCG)

Le renvoi au Conseil d'Etat est adopté à l'unanimité.

Le Président passe ensuite au vote du renvoi de la P 1906 au Conseil d'Etat :

En faveur : 15 (4 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG, 2 UDC, 3 MCG)

Le renvoi au Conseil d'Etat est adopté à l'unanimité.

Traitement aux extraits

Annexe 1 : plan du village de Bernex

Annexe 2 : position de la CITRAP

Pétition (1898)

pour un prolongement de la ligne du TCOB au plus tard en 2018 et pour une amélioration de la desserte du centre régional de Bernex par les transports publics

Mesdames et
Messieurs les députés,

Vu les reports successifs du prolongement de la ligne du TCOB jusqu'à Vailly décidés par le Conseil d'Etat ;

Vu les conséquences des nouveaux horaires et tracés TPG des lignes K et L entrés en vigueur le 15 décembre 2013 ;

Les pétitionnaires demandent au Grand Conseil :

1. de tout mettre en œuvre pour que le prolongement de la ligne du TCOB jusqu'à Vailly soit mis en œuvre au plus tard en 2018 ;
2. de tout mettre en œuvre pour que l'étude des améliorations de la desserte du centre régional de Bernex pour tous les villages de la commune et de la Champagne soit effectuée et tienne compte de l'avis des usagers et des habitant-e-s des communes concernées.

p.a. M^{me} Béatrice Beuchat
Les Verts, section de Bernex et de la
Champagne
33, route de Pré-Marais
1233 Bernex

N.B. 521 signatures

p.a. M^{me} Guylaine Antille-Dubois
Les Socialistes, section de Bernex et
de la Champagne
129, route de Lully
1233 Bernex

Pétition (1906)

pour que le bus L traverse Bernex

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les soussignés, habitants des communes de Laconnex, Soral et Avusy, desservis par la seule ligne L des Transports publics genevois.

Constatant que, lors des changements intervenus sur les lignes TPG en décembre 2013, la ligne L a vu son parcours être modifié, alors qu'il a fallu de longues années d'attente et d'âpres négociations et de réclamations pour que le trajet du bus L passe à l'intérieur de Bernex.

Cet acquis aura été de courte durée (2 ans), puisque lorsque le bus arrive depuis la route de Laconnex, au lieu de traverser le village de Bernex, il fait désormais un détour par la route de Chancy et ne rejoint Bernex qu'à l'extrémité du village (arrêt « Bernex Place ou Vuillonex »).

Constatant que les habitants des communes desservies par la Ligne L ne peuvent plus accéder directement aux principaux commerces et services qu'offre Bernex, qui fait office de centre urbain de la Champagne, en particulier le centre d'action sociale, l'IMAD, l'Office d'état civil, la Poste, les centres sportifs ainsi que les services nécessaires à la vie quotidienne (commerces, médecins, pharmacies, banques, etc.).

Constatant que le transbordement aux arrêts « Bernex Place ou Vuillonex » prévu par le biais de la ligne 47 (ligne qui fait office de navette entre le P+R Bernex et Vailly) occasionne un temps supplémentaire considérable, dû à la faible fréquence de la ligne Lors des heures de pointe (maximum 2 bus par heure).

Constatant enfin que, si cette mesure est destinée à réduire le nombre de passages de bus dans le village de Bernex, il serait plus simple, plus efficient et plus économique que la ligne L traverse Bernex en faisant office de navette et de réduire la fréquence de la ligne 47 dans la même mesure que le nombre de passage de la ligne L.

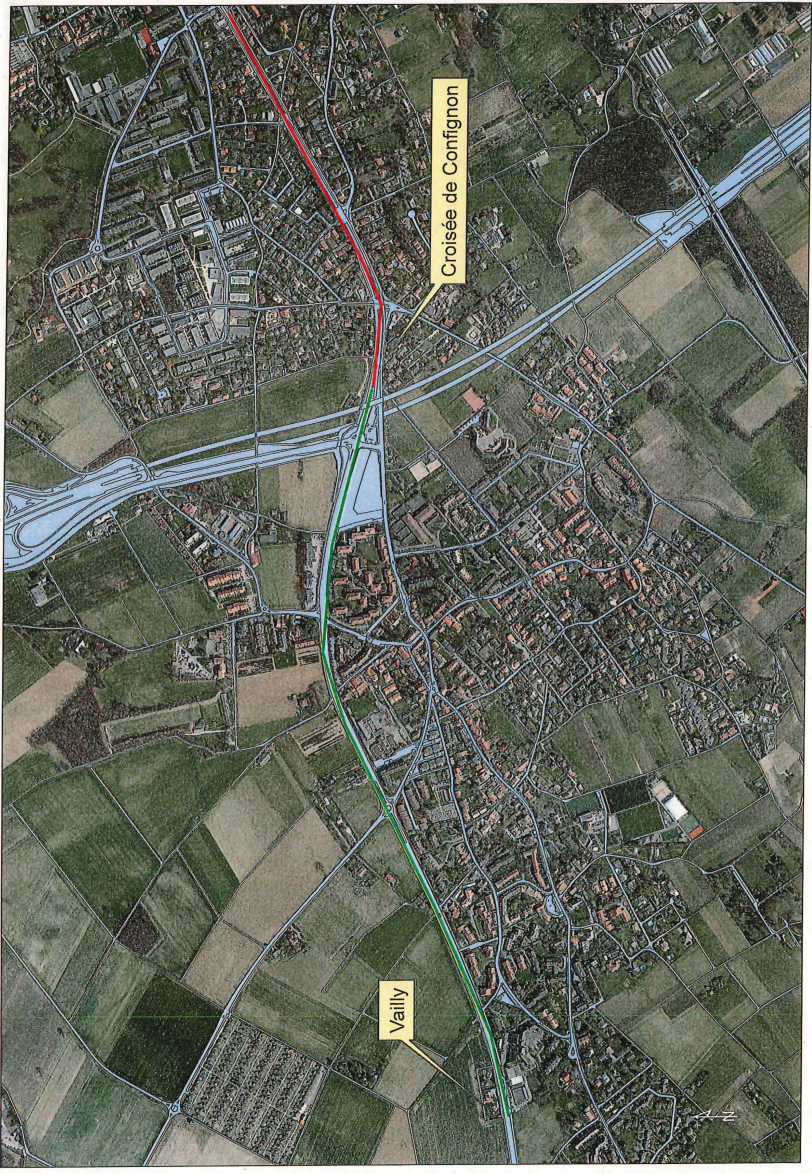
Les soussignés demandent que la ligne L reprenne l'itinéraire mis en place en décembre 2012.

N.B. 390 signatures
p.a. Monsieur Didier Benetti
10, route du Coteau
1287 Laconnex

Monsieur Fernando Pascual
6, chemin des Reblets
1287 Laconnex

Monsieur Andreas Fabjan
5, chemin du Pré-Moret
1286 Soral

ANNEXE I



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.