

## **Document d'opposition de la CITRAP-GENEVE au projet "Place de la Gare de Chêne-Bourg - remplacement de la boucle de rebroussement tramways par une diagonale"**

Genève, le 15 septembre 2015

La CITraP-GENEVE, ayant qualité pour entrer en procédure, présente ici son document d'opposition formelle au projet intitulé "Place de la Gare de Chêne-Bourg - remplacement de la boucle de rebroussement tramways par une diagonale" dont le dossier a été mis à l'enquête publique en août 2015.

### **1. INTERFACE DE TRANSPORTS PUBLICS DE LA GARE DE CHENE-BOURG**

Une gare, station ou halte de RER est principalement, primordialement, un lieu d'échange entre l'axe transport lourd (RER) et les transports publics de surface. Cette fonction est entièrement évacuée dans le cas de la gare de Chêne-Bourg. Il ne reste que du 'donné à voir'. En fait les transports publics de surface sont complètement absents devant la gare, les quelques lignes de bus secondaires étant reléguées sur les rues voisines, dans une dispersion totale.

Des plans antérieurs incluait une boucle à simple voie par les avenues Grison, Edouard-Baud et de Bel-Air. Ceci aurait rendu possible une desserte directe de la gare par une partie des courses de la ligne de tram 12, en particulier par celles qui seront prolongées jusqu'à Annemasse. De la sorte, les usagers d'Ambilly, de Gaillard et de Thônex auraient pu utiliser le tram 12 pour rejoindre la halte RER de Chêne-Bourg. Ce projet de boucle n'ayant pas été retenu, ils devront aller jusqu'à la gare des Eaux-Vives, surchargeant ainsi inutilement l'axe déjà très sollicité de la ligne 12.

On déqualifie ainsi entièrement la gare de Chêne-Bourg, qui ne sera réellement attractive que pour les habitants du voisinage immédiat. En fait de transports publics de surface il n'y restera que quelques lignes de bus suburbaines, négligeant ainsi totalement une vision prospective visant à développer le rôle de celles-ci comme rabattement sur le réseau RER. On peut donc prédire que la gare de Chêne-Bourg sera sous-utilisée et ne jouera pas son rôle de point d'échange, dans le réseau Léman Express.

### **2. SUPPRESSION DE LA BOUCLE DE REBROUSSEMENT**

La très grande majorité des courses de la ligne 12 sont aujourd'hui assurées par le matériel roulant tramway 'DAV' monodirectionnel, qui sera encore en service pendant au moins 15 ans. Même après la mise en service du prolongement vers Annemasse, ce seront encore 2 courses sur 3, rebroussant à Moillesulaz, qui seront effectuées par le matériel roulant monodirectionnel.

Il faut aussi observer qu'on rebrousse à la gare de Chêne-Bourg non seulement en cas de problème entre la rue Jean-Pelletier et le terminus de Moillesulaz, mais également pour des remises à l'heure causées par des perturbations sur d'autres secteurs de la ligne 12. De plus, même pour du matériel roulant bidirectionnel, une boucle de rebroussement permettra toujours un changement de sens de marche beaucoup plus pratique et rapide, et donc plus économique, qu'une simple diagonale.

La grande boucle décrite plus haut n'ayant pas été retenue, on aurait pu s'attendre au minimum que le rebroussement aisé de trams à Chêne-Bourg, que permet la boucle de rebroussement existante, soit conservé. Il n'en est hélas rien, quand bien même cette

solution, couplée à une véritable station d'autobus et si elle avait été bien intégrée dès le début de l'étude, n'aurait préterité en rien l'agrément de l'ensemble du projet qui offre de nombreux espaces de détente et d'agrément au public.

Dès lors, la suppression de la boucle de rebroussement de la Gare de Chêne-Bourg porte une atteinte inadmissible à la souplesse d'exploitation de la ligne 12. D'ailleurs, il est effectivement admis dans le dossier que le seul point de rebroussement intermédiaire sur l'axe entre le centre-ville et Moillesulaz pour les convois monodirectionnels sera celui de la gare des Eaux-Vives ; le fait que l'on se résigne à cette situation extrêmement défavorable pour le bon fonctionnement de la ligne de tram 12 nous sidère, tout comme on n'envisage pas la possibilité de retourner des convois vers Moillesulaz et Annemasse en cas de perturbation au Centre de Genève. Pour faire bonne mesure, supprimer une boucle de rebroussement est contraire à l'esprit de la position de la Délégation du Conseil d'État aux transports du 8 février 2007 à propos de l'exploitation du réseau de tram et ses infrastructures.

Enfin, la CITraP-GENÈVE rappelle ici que sa vision à long terme lui laisse à penser qu'à l'image des autres réseaux de tramways helvétiques, un retour aux véhicules monodirectionnels devrait être envisagé à Genève. Les raisons ne manquent pas pour justifier de cette position, à commencer par des arguments économiques : construction des installations moins coûteuses, achats de véhicules 30% moins chers, moins coûteux à l'entretien, et offrant aussi env. 30% de places assises supplémentaires, ce qui n'est pas un argument négligeable si on considère qu'avec l'extension du réseau, on voit une augmentation de la durée des déplacements qu'avec le vieillissement important de la population l'offre en places assises devient un élément important d'attractivité des transports collectifs.

Pour toutes ces raisons la CITraP-GENÈVE s'oppose donc fermement et absolument au projet mis à l'enquête publique en consultation.