

Document d'observations de la CITRAP-GENEVE à la mise à l'enquête publique – TPG: Demande d'extension de la concession d'infrastructure secteur suisse «Lancy / Perly-Certoux»

Genève, le 23 septembre 2015

La CITraP-GENEVE présente ici son document d'observations relatives à la mise à l'enquête publique citée en titre.

1. Tracé

Pour mémoire, la longueur totale de la ligne jusqu'à son terminus à la Gare de Saint-Julien implique de longues durées de déplacements qui doivent impérativement être minimisées afin d'assurer son attractivité. Ceci impose une vitesse commerciale élevée qu'un tracé peu direct au travers du secteur ZIPLO – Cherpines et des tronçons en site banal ne favorisent pas.

De manière générale cependant le tracé adopté est bon dans la mesure où il cherche à desservir au mieux le maximum d'habitants et d'emplois du secteur. Nous émettons toutefois les réserves suivantes :

Un site mixte est prévu sur le tronçon de la route de Base compris entre l'avenue du Curé-Baud et le chemin de la Mère-Voie. Ceci n'est pas compatible avec la disposition de la Loi H 1 50 (Ch. II, Art. 4, lettre b, alinéa 3c) concernant le prolongement entre Palettes et St-Julien, selon laquelle « Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional ». Etant donné le trafic routier sur la route de Base, tenant compte de l'apport du quartier des Cherpines, il est à craindre des blocages mutuels des trams et des véhicules individuels motorisés, tels qu'on les connaît déjà en d'autres points du réseau (par ex. sur la rue de Lausanne en direction de la place de Cornavin, ou au bas de la rue du Stand et sur le quai du Rhône en direction de la Jonction).

[Les 2 autres sites mixtes paraissent moins problématiques. Celui de la route de la Galaise dans le quartier des Cherpines devrait connaître peu de trafic individuel motorisé. Quand à celui situé dans la traversée de Perly, il devrait bénéficier du contournement routier de Perly, prévu dans la Loi H 1 50 (même alinéa que ci-dessus): "(La traversée) de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général".]

2. Terminus et boucles de rebroussement

En première étape un terminus temporaire est prévu à l'arrêt « ZIPLO ». Un aménagement avec diagonale de rebroussement, analogue à celui mis en place à l'arrêt « Avanchet » durant la première étape de construction du TCMC, est envisageable. Il implique la desserte du prolongement, et ipso facto de la ligne 15, par du matériel bidirectionnel; ceci est selon nous le seul motif justifiant l'existence de trams bidirectionnels dans le parc ferroviaire des TPG.

Dans la seconde étape, un nouveau terminus intermédiaire est prévu à l'arrêt « En Louche ». Il est selon nous impératif de prévoir une boucle de rebroussement à cet endroit. D'une part le prolongement au-delà de cet arrêt, tributaire du contournement routier de Perly comme on l'a indiqué ci-dessus, et de la réalisation de sa partie française, pourrait être retardé de plusieurs années. D'autre part, une boucle de retournement permet l'engagement de

matériel monodirectionnel et offre une souplesse d'exploitation de loin supérieure à celle procurée par un terminus en tiroir. Ajoutons que l'équipement matériel et les coûts d'exploitation concomitants d'une boucle de rebroussement sont moins coûteux qu'un dispositif de tiroir à bretelle, ceci à l'exception du coût du terrain, ce dernier n'intervenant qu'une seule fois (et dans le cas particulier ce sont des terrains libres). Au demeurant, la pose de boucles de rebroussement respecte 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.

3. Arrêts à quai central

Le document mis à l'enquête fait référence à des arrêts à quai central. Sur le plan détaillé du tracé il semble que seul l'arrêt « Ravières » serait ainsi équipé. La CITraP-GENÈVE se positionne fermement contre les arrêts à quai central. D'une part, ils ne permettent pas l'engagement de matériel monodirectionnel ; d'autre part, l'alternance d'arrêts à quais latéraux et d'arrêts à quai central sur un même tronçon de ligne est très pénalisante tant pour le confort des voyageurs dans des véhicules chargés (paquets, poussettes à déplacer, etc.) que pour la souplesse d'exploitation (augmentation de la durée des arrêts), comme on peut le constater quotidiennement sur les lignes 14 et 18 entre Cornavin et Meyrin. Si la place sur le terrain ne permet pas l'aménagement d'un arrêt avec des quais latéraux, une disposition « en baïonnette » permet l'insertion sans utiliser plus de place en largeur.

La CITraP-GENÈVE tient à rappeler ici une fois de plus 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 pour cette ligne de Saint-Julien si on considère qu'il y aura en corollaire une augmentation de la durée des déplacements et qu'avec notamment le vieillissement important de la population l'offre en places assises devient un élément important d'attractivité des transports collectifs.