



Conseil lémanique pour l'environnement

Ain – Genève - Haute-Savoie – Valais - Vaud

Dossier de presse
25 février 2009
Maison des associations, Genève

Réseau de transports publics de Genève-Sud :

Résumé des propositions / demandes du CLE :

1. Mettre le *tram de St Julien* en priorité A (2011 -2014) au lieu de C (après 2020) p 8
2. Créer *trois rocales* (deux par tram et une par bus) pages 5 à 7
 - o Bachet – Étoile (PAV) – Jonction (tram) p 6
 - o Bachet – Gd Lancy – Petit Lancy – Chatelaine – Aéroport (tram) p 6
 - o Étape Grand Lancy – Petit Lancy prioritaire
 - o St Julien Lully – Bernex- Satigny-Meyrin (bus) p 7
3. Urbaniser et densifier aux *nœuds des transports publics* p 8
4. Valoriser l'axe SNCF du *Pied-du-Salève* p 8
5. Étude et création d'un *tram – train Bellegarde – St Julien – Cornavin - Rolle* p 9

Intervenant-e-s :

- Geneviève Guinand-Maitre, députée et conseillère municipale de Plan-les-Ouates
- Michel Rioche, vice-président du CLE, FRAPNA Haute Savoie
- Pierre Hofmann, responsable du groupe transports publics de l'ATE Genève
- Alain Rouiller, président du CLE

Associations membres et associées:

- **ACPAT** Association chablaisienne pour l'aménagement et les transports (Chablais - Haute Savoie)
- **AGENA** Association gessienne de protection de la nature Pays de Gex (Ain)
- **Amis de la Terre** Haute Savoie
- **ATE** Association transports et Environnement Genève, Valais et Vaud
- **Equiterre**
- **FNAUT Haute Savoie**, Fédération des associations d'usagers des transports
- **FRAPNA** Fédération des associations de protection de la nature Ain et Haute-Savoie
- **GENESIS** Fédération des associations du Genevois (Genevois – Hte Savoie)
- **Pro Natura** Genève, Valais et Vaud
- **WWF** Fonds mondial pour la nature Valais et Vaud

Le CLE est actif dans l'Ain, en Haute Savoie, à Genève, dans le Pays de Vaud et en Valais
Depuis 1989, il fédère les plus importantes associations de protection de l'environnement du bassin lémanique et totalise près de 80'000 adhérents

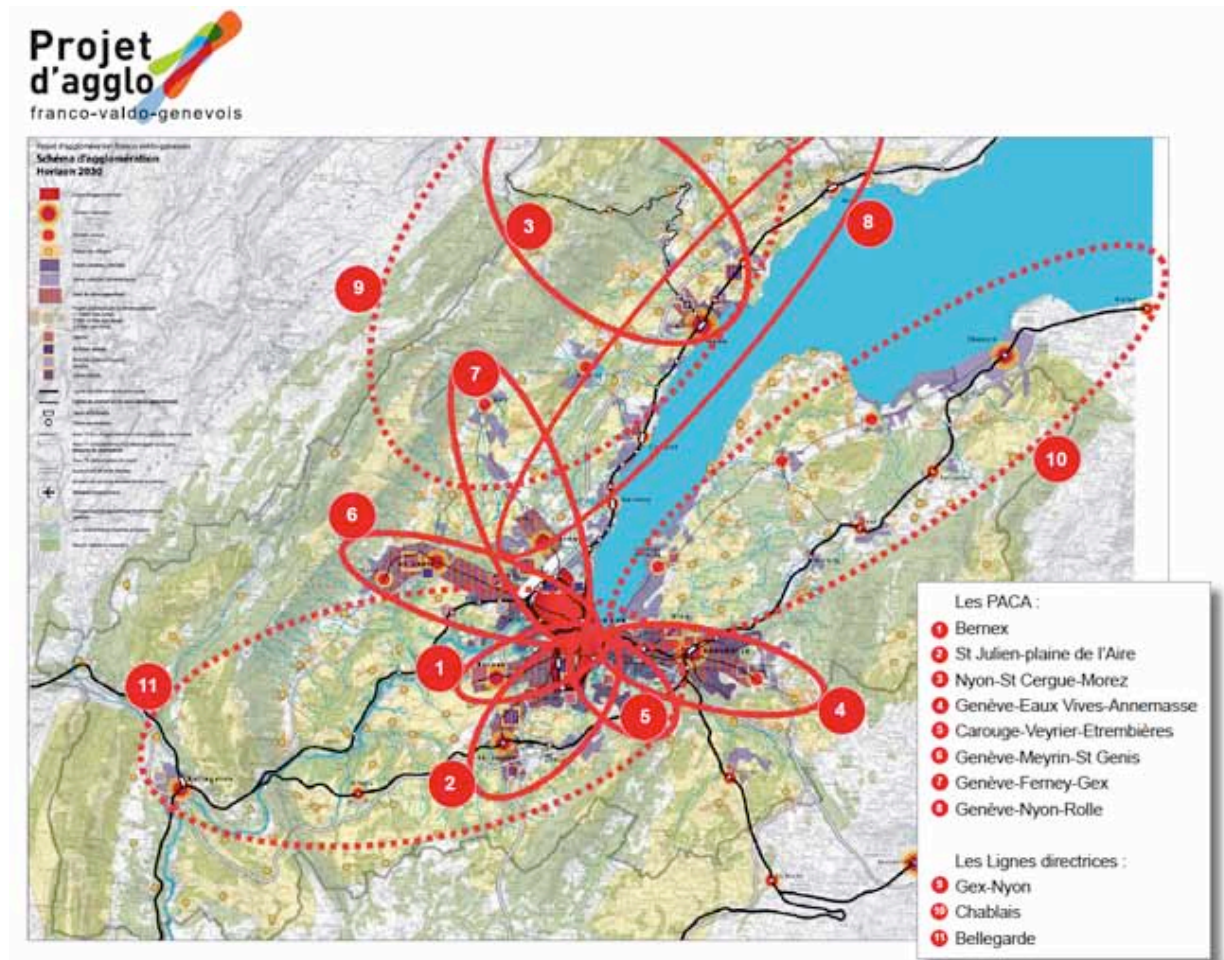
* * * * *

18, rue de Montbrillant CH-1201 Genève / www.cle.li / cle@mac.com

Constats

1. Discussion autour des PACA

La discussion dans les tables rondes des PACA (projet d'aménagement coordonné d'agglomération) a commencé. A ce jour : les tables rondes des PACA de Bernex-Onex et de St Julien - Plaine de l'Aire se sont réunies.



Les PACA se basent essentiellement sur un réseau de trams en étoile dirigé sur le centre de Genève : Cornavin – Belair.

Les PACA ne sont pas reliés entre eux par les transports publics de haute capacité (tram).

2. « Tout à la voiture »

L'ouverture de l'autoroute Genève – Annecy sans mesures d'accompagnement renforce la tendance « tout à la voiture de la Haute-Savoie.

3. Fonds d'infrastructure

Les projets suivants sont retenus par la Confédération pour le projet d'agglomération franco-valdo-genevois dans les domaines transports publics – mobilité douce.

3.1. Priorité A 2011-2014

Coût total des infrastructures (en francs 2005) Fr 482.5 millions de francs dont 193 proviennent de la Confédération (40%) et 30 de la France
Ce sont principalement en matière d'écomobilité

- TCOB (Bernex) +réorganisation des trolleybus et requalification rte de Chancy: 162 Mo
- TCMC (Meyrin - CERN) "dirretissima" + requalification rte de Meyrin : 22.6 Mo
- Tram d'Annemasse + liaison bus MICA – Annemasse + requalification rue de Genève + rabattement CEVA : 95 Mo
- **TCSP (bus en site propre) St Julien** (partie française, tranchée routière couverte) : 3.3 Mo
 - Mobilité douce : 18.4 Mo (détail dans le rapport d'examen sur le projet FVG)

3.2. Priorité B 2014 – 2018

Total 172 million dont 68 proviennent de la Confédération et 45 de la France

- Tram CERN (GE) - St Genis – Pouilly centre (01) : 109.3 (dont 43.7 Mo payé par la Confédération)
- **Requalification route de St Julien , y compris aménagement bus : 21 Mo**
- Rabattement TC sur le rail (VD) : 12.2
- RER Coppet – Genève (2 croisements) : 69 Mo
- Mobilité douce : 17.5 Mo

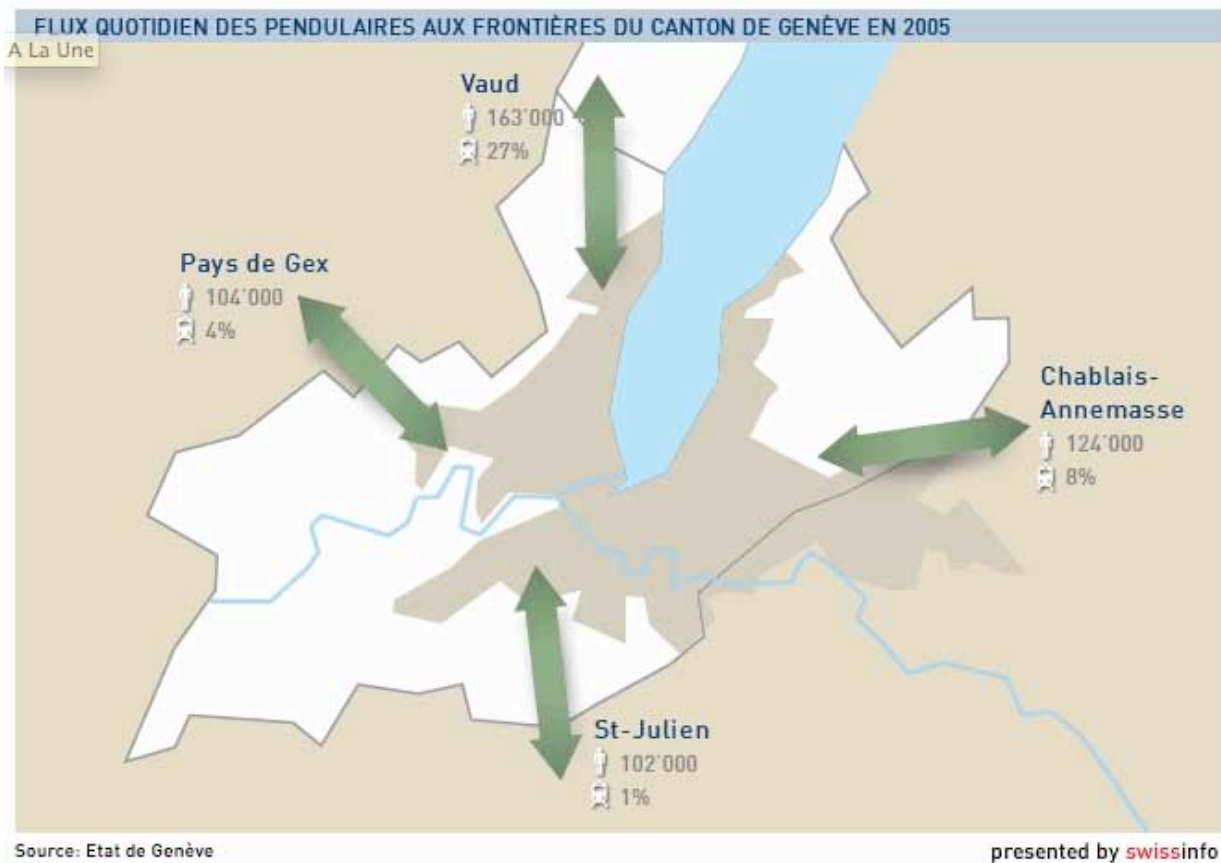
Total A + B: 653.60 millions de francs dont 261 de la Confédération, et environ 75 Mo de la France

Commentaires:

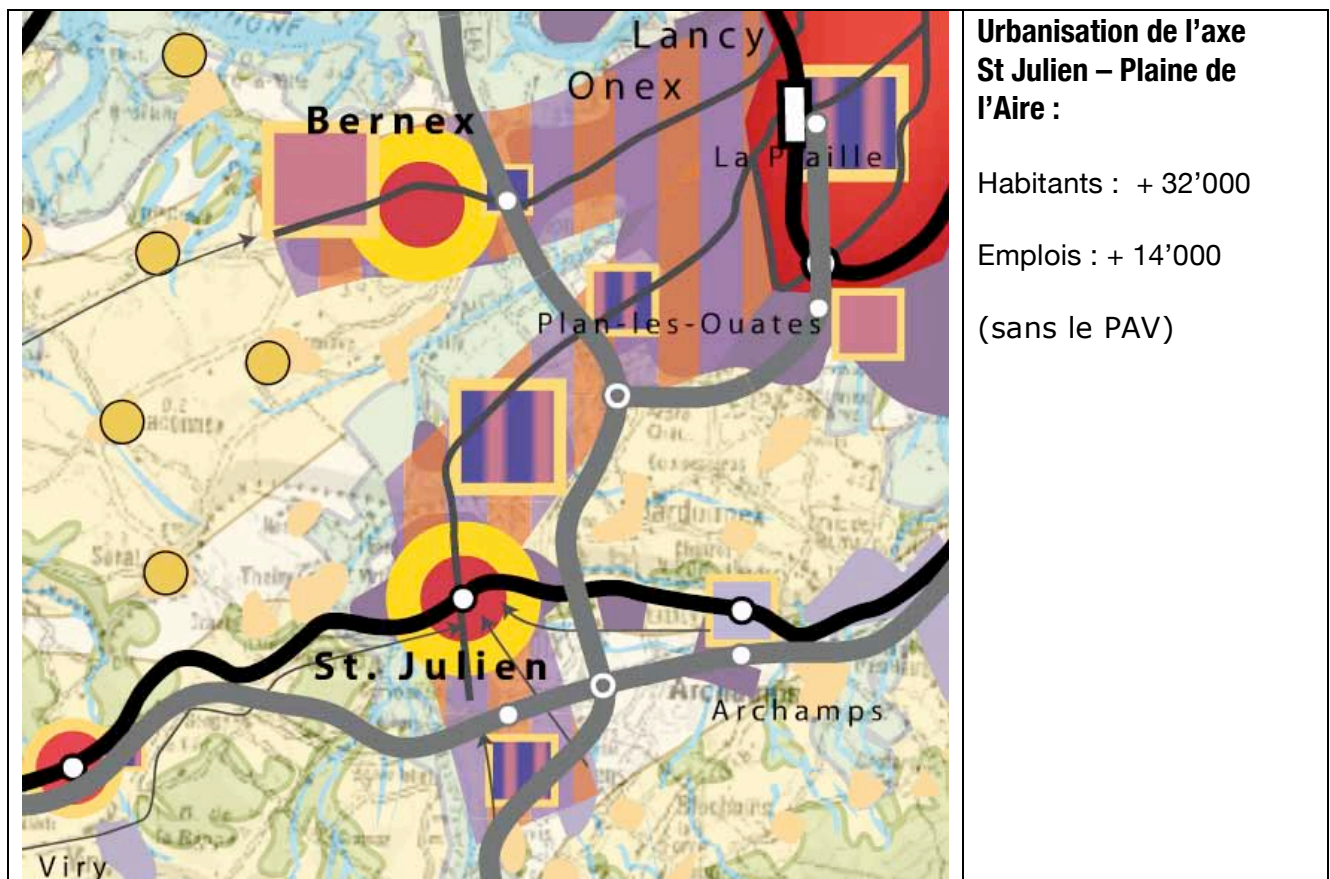
- **Le secteur Plaine de l'Aire (GE) – St Julien (74) reçoit la part congrue:** Fr 3.3. Millions de francs pour mettre le bus D en site propre à St Julien même. La mise en site propre du bus D sur la partie suisse est repoussée à 2014 – 2018 !
Quant au **tram**, il a été relégué en 3^{ème} ligue, en **priorité C** sans date ni financement !! Il n'a « *pas atteint le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement* » p17 du rapport d'examen de la Confédération
- Plusieurs routes sont passées de priorité A (demandées par le PA FVG, mais auxquelles nous nous opposons) en priorité C (tunnel de Vérenaz, route des Nations, Rte de distribution urbaine de Nyon), voire rejetées du financement fédéral (route des Communaux d'Ambilly, collectrice ouest de Gland,...)
- Les P+R sont tous repoussés ou rejetés
- Les propositions de mobilité douce franco-françaises ne sont pas retenues

Le projet d'arrêté fédéral est mis en consultation jusqu'au **17 avril 2009**

4. Mobilité et urbanisation dans la Plaine de l'Aire – St Julien



La part modale est extrêmement défavorable pour ce PACA



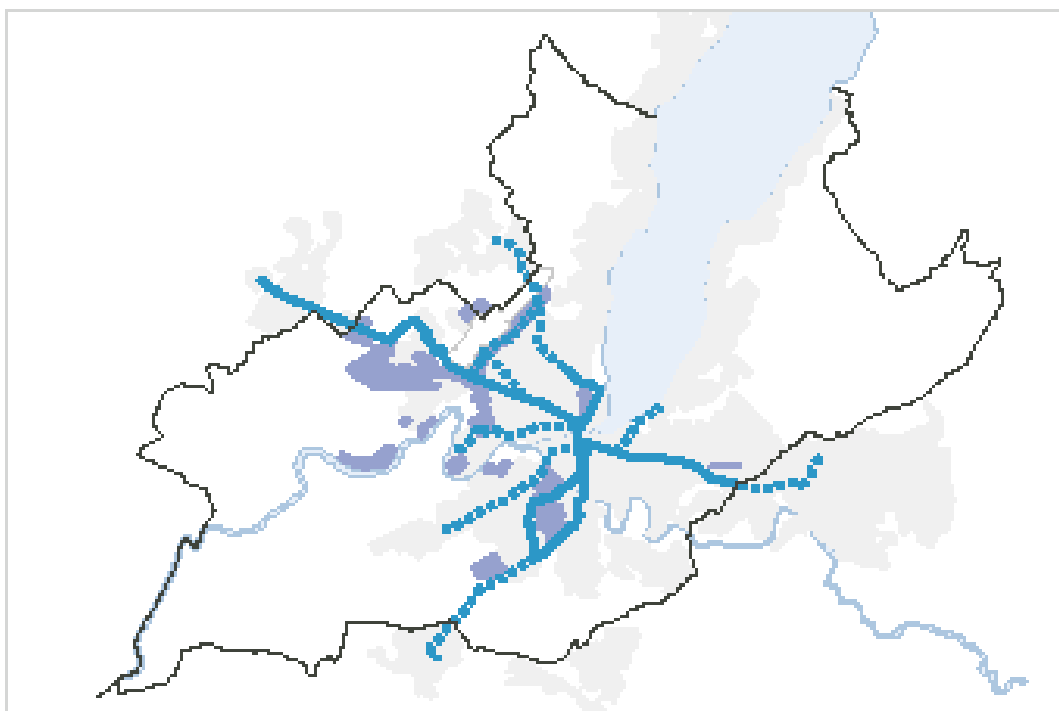
Propositions

1. Création d'axes tangentiels (rocades tram)

Le redéveloppement du réseau de tram à Genève consiste actuellement à créer essentiellement **des axes lourds** convergeant tous au centre-ville qui est déjà proche de la saturation. Les plans présentés dans le cadre du PACA St-Julien / Plaine de l'Aire incluent deux axes de TCSP, dont on imagine qu'un au moins sera réalisé sous forme de ligne de tram. Ces deux axes se rattachent au réseau existant, d'une part au Bachet, d'autre part dans le secteur Grand-Lancy/Palettes, d'où les lignes principales convergent au centre-ville. Ils croisent le tracé de CEVA et permettront donc des interfaces avec le RER à Carouge-Bachet et à Lancy-Pont-Rouge, mais les lignes RER actuellement planifiées convergent elles aussi à la gare de Cornavin.

Des lignes de transports publics fortes **de type tangential (ou: en rocade)**, permettant des liaisons directes entre diverses zones de l'agglomération sans passer par le centre de Genève, sont nécessaires. Actuellement les besoins de desserte tangentielle sont partiellement couverts par, d'une part les lignes de bus 11 et 21, d'autre part les lignes de bus 22 et 23. Toutefois, les parcours compliqués de ces lignes, leurs fréquences peu attractives et de nombreux points d'interface peu pratiques avec les lignes radiales, réduisent considérablement l'attractivité de ces lignes.

Compte tenu des PACA St-Julien - Plaine de l'Aire, Bernex-Onex, GE-Meyrin-St Genis et du Projet Praille-Acacias-Vernets, nous proposons la création et le renforcement des 3 tangentes/rocades suivantes permettant de les relier:



Toutes lignes *du réseau de tram genevois actuel et planifié* mènent dans l'hyper-centre, à Cornavin et/ou Belair (extrait du plan directeur cantonal genevois), ce qui est bien sûr la faiblesse du système.

A. Tangente 1 tram reliant la Jonction, le carrefour de l'Etoile et le Bachet via la Route des Jeunes,

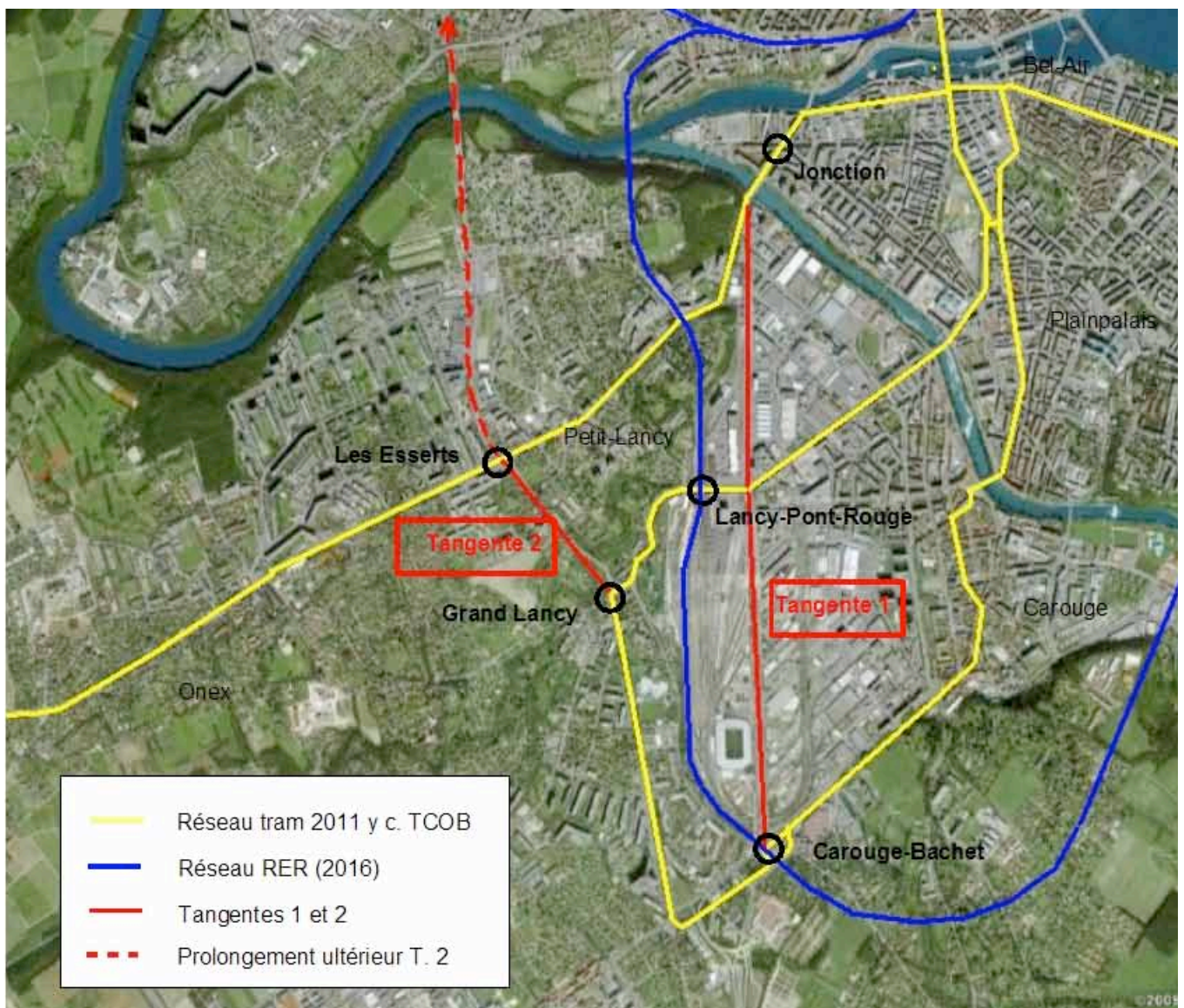
comme élément essentiel pour une bonne desserte du Projet PAV. Interfaces avec: tram Bernex à la Jonction, tram Acacias à l'Etoile, tram Carouge au Bachet, RER à l'Etoile et au Bachet. LE CCLP (Centre commercial de La Praille) a fait établir un cahier des charges pour tester sa viabilité, il a été transmis au comité de pilotage du PAV (Praille-Acacias-Vernets), sans réaction à ce jour.

B. Tangente 2 tram entre le Bachet et l'Aéroport via Palettes, Grand-Lancy, Esserts, Pont-Butin, Châtelaine, Blandonnet.

Cet axe pourrait être réalisé en deux étapes, la première étape reliant Bachet à Esserts – la partie Bachet – Grand-Lancy existant déjà, seule la liaison entre le Grand-Lancy et le carrefour des Esserts serait nécessaire. Le passage par le pont de Lancy se ferait en site banalisé (cf tram de Wabern, dans la banlieue bernoise).

A noter que cette liaison fait déjà partie de la loi sur le réseau. **A réaliser en priorité.**

Le tronçon entre les Esserts et l'Aéroport, dont le tracé sur la rive droite du Rhône devrait être affiné, formerait la seconde étape. Interfaces avec: tram Carouge au Bachet, tram Acacias au Grand-Lancy, tram Bernex aux Esserts, tram Meyrin-CERN à Blandonnet, RER à Châtelaine et à l'Aéroport. Il relie 3 PACA.

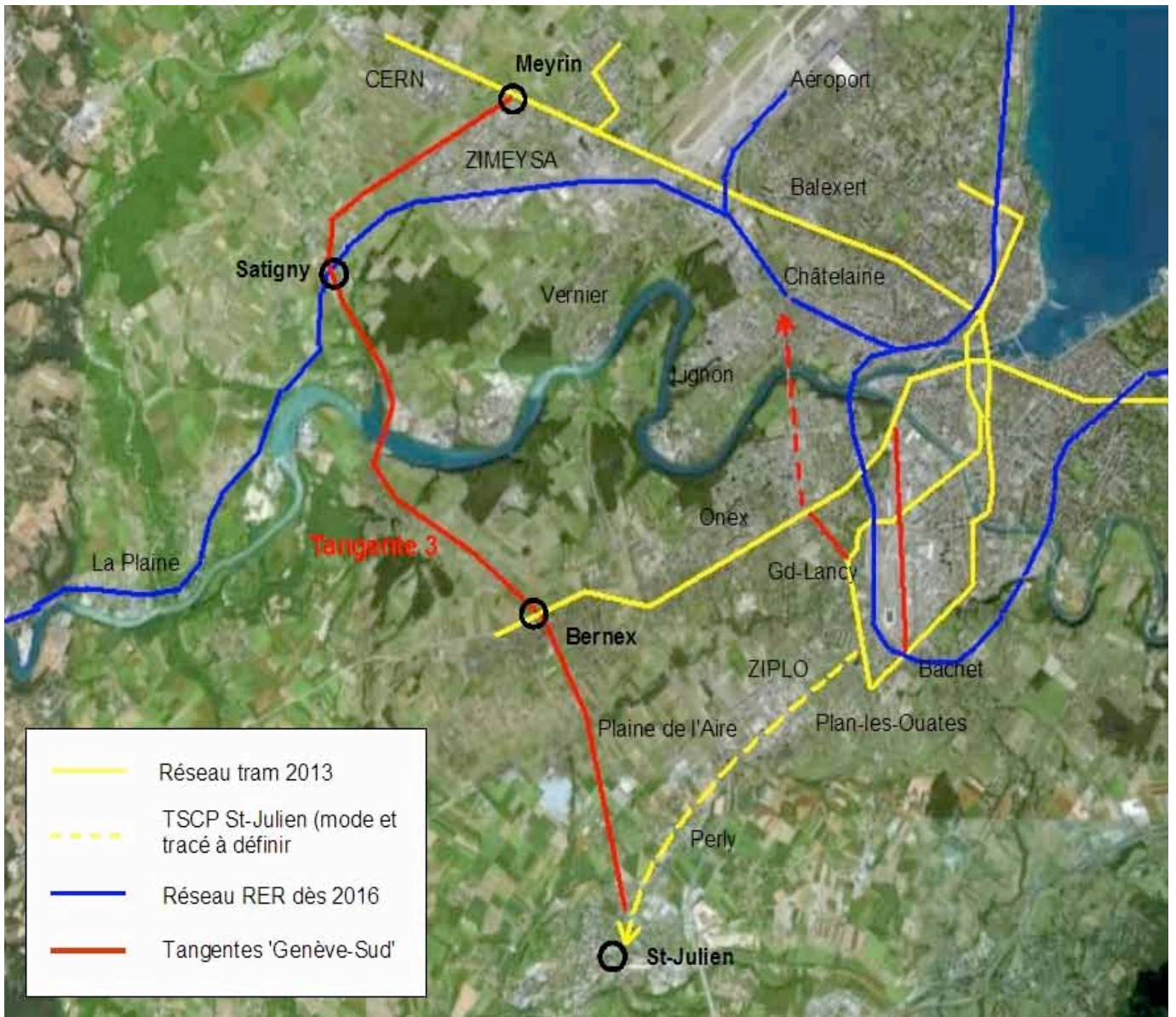


C. Axe tangentiel autobus

Relie St-Julien à Meyrin-CERN via Perly, Certoux, Lully, Bernex, Aire-la-Ville, Peney, Satigny et la ZIMEYSA.

Il s'agit là d'un renforcement et d'un prolongement de la ligne S existante, qui devrait être considérablement revalorisée et dotée d'une capacité et de fréquences attractives.

Interfaces avec: TCSP St-Julien à St-Julien, TCOB tram Bernex à Bernex, TCMC tram Meyrin-CERN à Meyrin, RER à Satigny et à Zimeysa.



Ces axes tangentiels, judicieusement tracés et desservis de manière attractive, permettraient d'une part de réduire la pression sur les transports publics au centre-ville, d'autre part de diminuer les temps de déplacement entre le secteur du PACA St-Julien / Plaine de l'Aire et d'autres parties importantes de l'agglomération

2. Priorité au tram de St Julien

Cela devrait être le point fort du PACA. Or, ce n'est pas le cas. Le tram de St Julien a été recalé par la Confédération !

La desserte par bus, dont la mise en site propre n'est même pas programmé en priorité A, prévue est dérisoire.

Aujourd'hui, selon la DGM (Direction générale de la mobilité) genevoise environ 1% des usagers utilisent les transports en commun.

Propositions du CLE :

A. **Passer le tram de St Julien de priorité C en priorité A** (2011 – 2014), ce qui implique d'accélérer les études et de mener plusieurs procédures en parallèle (comme cela été le cas pour le prolongement du TCOB à Bernex).

B. Si nécessaire, rétrograder le **tram d'Annemasse de priorité A en priorité B** (après 2014). Annemasse sera bien desservi par le CEVA.

3. valorisation de la ligne du Pied du Salève.

Cette ligne ferroviaire – directions Bellegarde et Annemasse - doit être prise en compte et (re)valorisée et connectée aux réseaux de bus TPG / TAC.

Propositions du CLE :

- Lien avec la TAC qui dessert le Pas-de-l'Echelle depuis Annemasse par bus ligne 5, aux heures de pointe en semaine
- remettre en service voyageurs la gare de Bossey-Veyrier et y prolonger la ligne TPG 8
- remettre en service la halte de Collonges-sous-Salève et y prolonger la ligne TPG 44
- créer une halte au droit du complexe d'Archamps, à Etrembières
- etc

4. Tram – train de Genève-Sud

Proposition du CLE :

Prévoir un tram-train.

Lors de la mise ne place du tram de St Julien prévoir toutes réservations et préparations pour permettre la mise ne place d'un tram – train.

(fiche page suivante)

5. « Modèle bernois »

Demande du CLE :

Le CLE demande qu'en analogie avec le « modèle bernois » **l'urbanisation et la densification se fasse à des noeux de transports publics de haute capacité** (croisements de deux trams ou d'un tram avec un train).

On y développera prioritairement les structures qui drainent beaucoup de visiteurs

Le Tram-train de Genève-Sud

Le **tram-train** est un système de transport en commun proche du **train-tram**, qui permet à un même véhicule de circuler sur des voies de tramway en centre-ville et de relier des stations situées dans le périurbain, voire au-delà, en circulant sur le réseau ferroviaire.

Le tram-train de Genève-Sud relie Bellegarde (01) à Gland (VD) via St Julien (74) - Lancy-Bachet (GE) et Cornavin, avec la mise en place de plusieurs P+R/P+B, notamment à Viry, Valleiry, St Julien et Perly (existant).

Le projet nécessite la pose d'un 3e rail entre St Julien et Lancy-Bachet (les projets de trams en prévoient l'espace). **Cet axe serait complémentaire à CEVA, et d'un coût raisonnable.**

En effet, la liaison tram Bachet – St Julien de 60 millions de CHF est déjà comprise dans le projet d'agglomération. Le surcoût du 3e rail serait faible par rapport à la qualité du service offert. Pour des questions techniques (pose de traverses larges pouvant accueillir 3 rails) il est toutefois indispensable d'opter pour le tram-train de Genève-Sud **avant** de commencer les travaux sur la liaison de tram Bachet – St Julien. Les coûts de réhabilitation des gares françaises de la ligne Bellegarde – Annemasse devra être ajouté.

La réalisation de ce projet permettrait de répondre à une demande constante des élus français: accéder à Genève depuis l'ouest. Le tram-train de Genève-sud répond également aux besoins de desserte en transports publics d'importantes zones d'activités: la ZIPLO, La Praille-Acacias-Vernets (PAV) ainsi que le secteur de Cornavin-Sécheron. Tous avec un grand nombre de travailleurs frontaliers. Le projet d'agglomération envisage la création de dizaines de milliers d'emplois supplémentaires dans la plaine de l'Aire.



Légende :

Orange : partie ferroviaire existante du tram-train

Noir : réseau CFF - SNCF

Rouge : partie tram du tram-train de St Julien à Lancy-Bachet ou Pont-Rouge

Photo

Le train-tram de Karlsruhe, avec un ICE

Annexe :

Démarche environnementale stratégique

Tout au début du projet les associations ont demandé le calcul de **l’empreinte écologique** afin d’amorcer une discussion sur les crises annoncées : pénurie et renchérissement des matières premières ; bouleversements climatiques, crises financière et économique qui nécessairement vont amener des changements profonds dans nos comportements et notre vision du monde.

Le projet d’agglomération propose une démarche environnementale stratégique pour faire face aux grands défis que constituent un laisser faire qui a duré des dizaines d’années, l’anarchie qui risque d’arriver si rien n’est fait pour maîtriser l’afflux estimé à 200 000 personnes d’ici 2030.

Ce qui est proposé est de comparer deux tendances : le « Laisser Faire » et les mesures d’aménagement incluses dans le projet pour maîtriser l’afflux de population dans les conditions les moins mauvaises possibles.

Notamment le projet atténue les déséquilibres des 2 côtés de la frontière en rééquilibrant les habitants et l’emploi afin de réduire les distances parcourues. L’objectif est d’avoir plus de transports en communs et moins de transports individuels, qui passeraient de 56 à 50%.

La question qui se pose est de savoir s’il s’agit de valeurs relatives ou absolues. S’il devait y avoir finalement plus de voitures, il y aurait aussi plus de pollution.

La réponse semble être donnée page 32 : la réduction du dioxyde d’azote (NOx) prévue par le projet ne permettra pas d’atteindre les objectifs fixés par la législation suisse à l’horizon indiqué, mais constitue une avancée dans la bonne direction.

Il est prévu également une très forte réduction de CO² pour les nouvelles constructions ainsi que dans la rénovation du bâti ancien.

Les conflits pouvant exister entre la nécessité de construire des logements, des routes et la fragmentation des milieux naturels sont bien énumérés et des propositions sont faites pour les atténuer.

Il s’agit là de très bonnes propositions qui auraient dû être faites il y a 20 ans alors qu’on n’avait pas à l’horizon les crises qui maintenant se profilent. On ne voit non plus d’indicateurs permettant de mesurer les progrès réalisés par rapport à des objectifs environnementaux et sociaux chiffrés.

La discussion avec les concepteurs du projet devrait permettre de clarifier ces points.