



Tram des Nations

Compte rendu du Focus group 3 - Mobilité

Domaine la Pastorale, Rte de Ferney 106, 1218 Grand-Saconnex
17h30 - 20h le 28.09.2020

Participant-e-s : Binggeli Herbert, Duret Didier, Graf-Lateo Béatrice, Halden Jonathan, Lachavanne Danielle, Norer Olivier, Ruedin Pierre, Sauvin-Dugerdil Claudine, Servant Patrick.

Intervenants : Simond Nicolas (Office cantonal des transports - OCT), Poulin Florent (Office cantonal des transports - OCT), Tinguely Loïc (Citec).

Modération : Echanove Matias, Urbz

Compte rendu : Martinoya Joëlle, Urbz

RÉSUMÉ DE LA PRÉSENTATION DE L'OCT : "CONCERTATION - MOBILITES"

La zone Rive droite connaît actuellement un très fort développement. Aujourd'hui, il y a 18'000 véhicules/jour qui transitent au niveau de la Place de Carantec au Grand-Saconnex. D'ici à 2030, il y aura + 10'000 habitants et + 10'000 emplois. Le projet du Tram des Nations n'est pas là pour faire diminuer le trafic véhicule, mais pour contenir l'augmentation de la demande future. Il accompagne la croissance, pour éviter la saturation du réseau.

Il est prévu que la Rte des Nations devienne un axe primaire, la Rte de Ferney un axe secondaire et que l'offre des bus soit encore améliorée (fréquence, électrique).

DISCUSSION

1. Aménagements piétons

Intervention : Les personnes âgées qui vivent dans cette zone (entre 25 à 40% selon les quartiers) sont préoccupées par la sécurité (Vitesse du tram, passages piétons sans feux, cohabitation avec vélos et trottinettes, etc.).

Réponse : Les trottinettes normales continueront d'emprunter le trottoir et les électriques les voies cyclables. Afin que le tram respecte la vitesse commerciale inscrite dans la loi (18 km/h VS 13-14 km/h actuellement), il est prévu de mettre le moins de feux possible aux passages piétons, mais rien n'est encore décidé. Néanmoins, dans le cas où il n'y en aurait pas (ex : voie sans voiture), si le retour des usagers est négatif à certains endroits, nous pourrions très bien en installer. Dans tous les cas, nous étudions déjà des options pour faire ralentir les cyclistes à l'approche des passages piétons.

Intervention : Sur les plans, on voit que sur la route de Ferney, il n'y a pas d'aménagement piétons entre l'hôtel Intercontinental et la Route de Morillons (arrêt Crêt - Morillons). Tronçon réservé uniquement aux vélos et au tram. N'y a-t-il vraiment aucune alternative pour permettre d'installer un trottoir comme passer à une seule voie de tram sur ce tronçon

Réponse : Lors de la 1ère phase de consultation avec la population et les communes, il a été décidé de conserver le mur historique sur cette partie. Par conséquent, la largeur de la route n'est que de 11,6 mètres. Nous continuons d'étudier les différentes options possibles avec les contraintes que nous avons, mais le tram en voie unique n'en est clairement pas une, Nous travaillons sur d'autres aménagements pour restituer des cheminements piétons parallèles au tram.

2. Desserte aéroport

Intervention : Aujourd'hui, le bus 5 va directement à l'aéroport. Supprimer cette ligne directe n'est pas un progrès. Que vont faire les gens ? (Le personnel des OI, les clients de l'hôtel intercontinental, les habitants du Petit-Saconnex et du Grand-Saconnex). Ils vont devoir prendre un taxi ? N'est-il pas possible de laisser un bus qui irait jusqu'à l'aéroport depuis la Place des Nations ? Car faire un "transbordement" ce n'est pas vraiment pas évident avec des valises et éventuellement encore des enfants.

Réponse : Pour aller à l'aéroport, il faudra en effet descendre du tram à l'arrêt "Grand-Saconnex Place", rester sur le même quai et monter dans le bus 5 qui desservira l'aéroport. Le transbordement sera ainsi confortable et efficace

De plus, le fait de ne pas mettre de bus sur la Rte de Ferney permettra de concrétiser d'autres partis d'aménagement, comme par exemple, réaliser un site végétalisé avec des plantes

adaptées au contexte, avec un revêtement perméable aux eaux de pluie. Cela va répondre à des objectifs environnementaux et de qualité paysagère. L'eau de surface pourra s'infiltrer dans la terre au lieu de finir dans les égouts. Cette ressource sera ainsi valorisée.

Aujourd'hui, il n'y a, au maximum, que 2'000 personnes qui se rendent à l'aéroport avec le bus 5 et 28. Et si on prend uniquement les personnes des OI, on arrive à peine à remplir un petit bus de 50 places, soit 10 par jour.

2. Capacité du réseau des transports publics

Intervention : Ma fille habite proche du bus 3 (arrêt Tourelle), néanmoins, elle se déplace tous les jours à Morillons pour prendre le 5, car le 3 est toujours complet. Impossible d'y monter. Il y a une crainte que le futur tram soit également toujours bondé et qu'il y ait une nouvelle perte de lieux desservies à cause des changements fait sur les tracés des bus.

Réponse : Ce problème est clairement connu et identifié. L'offre a déjà été renforcée, grâce à la mise en place de la ligne 22 sur Moillebeau et Moïse-Duboule. L'offre pour le bus 3 sera quant à elle augmentée en 2025. Actuellement elle tourne déjà à moins de 5 min aux heures de pointe. Concernant le tram, il va circuler toutes les 6 minutes et il a une capacité 2,5 x supérieure à un bus.

3. Emprise des voies de circulation "tram-voitures-mobilité douce"

Intervention : Lorsqu'on regarde l'aménagement depuis la place de Carantec jusqu'au P+R 47, on est frappé par le "gigantisme" et la taille de l'emprise au sol. On constate qu'un nombre important d'artisans vont disparaître (Garage, Station-service), la Vieille maison des douanes, ainsi que des maisons individuelles. A-t-on besoin d'autant d'espace ? Ne serait-il pas possible de trouver des alternatives pour réduire cette emprise ? Par exemple, sur certaine portion, limiter à 30 km/h et mixer la voie voiture/vélo, comme c'est le cas à l'entrée de Chambésy depuis la Rte de Colovrex ou encore, entre Susette et Carantec, que le tram n'ait qu'une voie ?

Réponse : Ce qui est compliqué dans le domaine de la mobilité, c'est que les projets peuvent être vus comme "gigantesques" alors qu'ils sont simplement optimisés et les options retenues sont également souvent confrontées à des incompréhensions. Alors que dans les faits, les projets sont conçus sur la base d'observations et de retours d'expériences. Par exemple, la voie verte qui va sur Annemasse, fait 3 mètres de large et on constate qu'elle est déjà saturée. C'est pourquoi, dans le cas du tram des Nations, nous avons opté pour une voie cyclable de 4 mètres, pour conserver l'aspect qualitatif, alors même que les associations cyclistes préconisent 4.5 mètres..

Ici aussi, la mise du tramway en voie unique n'est pas une option envisageable car elle ne répond pas à l'objectif d'un tram performant. Il faudrait installer un système de régulation qui n'existe pas. A Genève, les trams circulent à vue. Ensuite, même avec des stations à 500 mètres, il faut

compter des temps de dégagement d'env. 1 min 30. C'est envisageable uniquement pour des trains de montagne avec des cadences supérieures à 15 min.

Concernant l'option d'une zone 30, celle-ci n'est pas envisageable sur cette portion de la route de Ferney pour plusieurs raisons. Tout d'abord, même si cet axe passera d'une hiérarchie primaire à secondaire avec la mise en service de la route des Nations, il n'en reste pas moins que son extrémité Nord est et restera considéré comme de la jonction autoroutière, propriété de l'Office fédéral des routes et ce jusqu'à la hauteur de l'Ancienne-Douane, non démolie. On ne peut donc pas mettre une zone 30 en sortie de jonction autoroutière. De plus, à terme un niveau de trafic de plus de 15'000 véhicules par jour subsistera sur cette section de la route qui gardera la fonction de liaison interquartiers, alors qu'une zone 30 n'est pas envisageable au-delà de 5'000 véhicules par jour (ce qui correspond à l'usage d'un réseau à l'intérieur d'un quartier). Il est donc illusoire d'imaginer s'économiser l'emprise d'une piste cyclable en mettant les cyclistes sur la chaussée en zone 30 entre l'autoroute et la place de Carantec. Cela serait très accidentogène.

En ce qui concerne les préoccupations relatives à la traversée de cet axe, ce n'est pas parce que la voie fait 22 au lieu de 25 mètres, qu'elle sera plus facile à traverser. Notre objectif ce n'est pas la réduction de l'emprise au sol, mais de l'emprise de la route et de créer des îlots sécurisés pour traverser.

Un site tram, c'est env. 6,5 m, une voie automobile, c'est 3,5 m, donc deux voies de voiture + les voies de tram, on est autour des 13 mètres. En l'absence d'îlots piétons/vélos de part et d'autre du tram, on ne peut traverser les voies en sécurité que si c'est régulé

TOUR DE TABLE FINAL

- La discussion a montré la complexité des questions d'aménagement le long du tronçon "Intercontinental - Morillons" en raison notamment de nombreuses contraintes à prendre en compte. Une habitante dit par ailleurs que la proposition de faire passer les piétons "au-dessus" du mur reste encore trop abstraite pour elle. Elle aurait aimé pouvoir être consultée sur des options A/B/C plus concrètes.
- Le projet TdN implique un nombre important d'arbitrages. D'un côté on souhaiterait des aménagements sécurisants, mais en même temps qu'ils ne prennent pas trop de places, de la place pour l'environnement, mais pas partout, etc. Au final, il y aura toujours quelques mécontents, mais l'essentiel est qu'il satisfasse une grande majorité.
- Une ancienne habitante de l'Av. de France relève que l'arrivée du tram a permis de beaucoup diminuer le bruit et qu'avec le nouveau projet, le fait que les voitures seront "détournées", cela va vraiment être une plus-value pour les riverains.
- Un riverain trouve qu'à Genève il y a encore une grande marge de progression pour faciliter l'Intermodalité. C'est-à-dire l'utilisation de différents modes de transport par la même

personne sur un trajet (mettre le vélo dans le bus pour quelques stations, marcher puis prendre un vélo pour quelques rues, le déposer et reprendre un bus, etc.).

- Il serait intéressant de pousser la limite entre espaces privés et espaces publics, afin de la rendre plus perméables et ainsi éviter de devoir sacrifier l'un au détriment de l'autre.
- Un participant aurait aimé obtenir plus d'informations quant aux arguments/raisons qui ont amenés les concepteurs à retenir telle option plutôt qu'une autre.
- Certains participants au FG trouvent également que les objets qui sont encore ouverts à négociation, discussion ne sont pas assez clairement explicités.
- Une habitante du Grand-Saconnex salue tout le travail de concertation qui a été mené en 2019 et 2020. Ils ont pu voir évoluer le projet et sont satisfaits de la qualité d'écoute des autorités.

CONCLUSION

L'OTC explique qu'il y a encore plusieurs points qui n'ont pas été tranchés et qu'ils travaillent activement avec différents acteurs pour évaluer la faisabilité de certains aménagements. La concertation en cours est également un outil d'aide à la décision, afin de mieux connaître les besoins (sécurité, occupation espace public, accès aux infrastructures et commodités, etc.) et les habitudes des usagers de cette zone. Le projet avance étape par étape. Par ailleurs, il est vrai que certains aspects sont inamovibles.

Ils comprennent également qu'il y a encore beaucoup de questionnements de la part du public sur la pertinence de certaines décisions, mais il est important que le public fasse confiance aux concepteurs du projet. Les décisions sont prises sur la base de normes, de lois, d'une solide expérience et d'expertises consolidées grâce notamment à la réalisation de projets similaires, à Genève ou ailleurs.