

Tram des Nations

Compte rendu du Focus group 5 - Mobilité

Ferme Sarasin, Ch. Edouard-Sarasin 47, 1218 Grand-Saconnex
17h30 - 20h30 le 12.10.2020

Participants : Martel Daniel Stanislaus, Majerus Philippe, Christian Haab

Intervenants : Simond Nicolas (Office cantonal des transports - OTC), Tinguely Loic (Citec)

Modération : Echanove Matias, Urbz

Compte rendu : Joëlle Martinoya, 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. Démarche de concertation

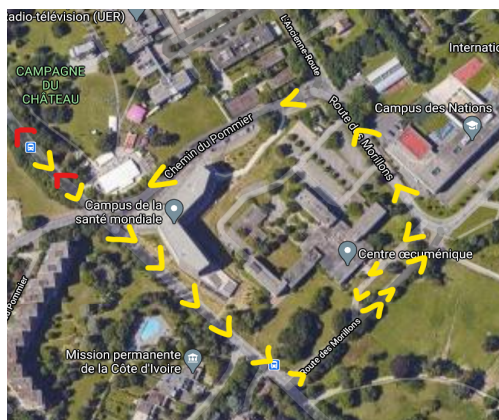
Question : Pourquoi ne pas montrer les plans détaillés, pour permettre aux gens de mieux se projeter ? D'ailleurs, la présentation que vous venez de faire va dans ce sens et elle aurait dû être faite en amont, avant la concertation. Ce n'est pas une perte de temps, car ainsi au lieu d'avoir une population qui questionne, elle comprend mieux les contraintes et ça limite les procédures d'opposition.

Réponse : L'enjeu est de trouver la bonne adéquation entre une démarche de consultation et un projet d'infrastructure de cette envergure. On ne veut pas soumettre des plans qui ne sont pas validés, ni qu'en raison du niveau de détails, les riverains n'arrivent plus à voir le projet dans son ensemble et faire des propositions macro. C'est pareil avec la construction d'un PLQ où l'on travaille sur des intentions, des volumes.

En outre, il y a des choses qu'on ne peut pas modifier, par exemple la plateforme du Tram qui a déjà fait l'objet de vérifications de géométrie ferroviaire. De plus, en montrant des plans, on monopolise le temps d'échange à justifier les raisons qui ont poussé à telle ou telle décision. Or, avec la consultation, nous souhaitons avant tout un enrichissement lié au vécu et aux pratiques des riverains, des usagers : Comment améliorer la sécurité et l'accès aux arrêts ? Comment on peut améliorer le réseau au niveau macro ? Etc. Le moment où l'on dévoile les plans, c'est la restitution. On explique comment on a intégré les propositions qui ont été faites.

2. Sens de circulation

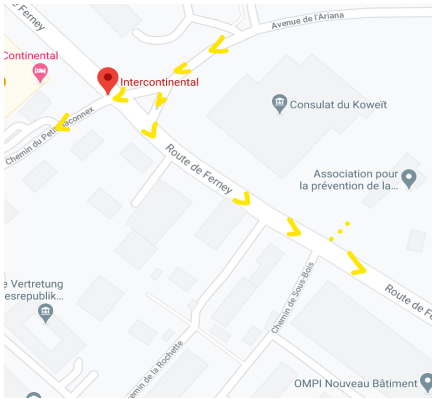
Question : Pouvez-vous éclaircir les intentions des sens de circulation autour du Centre Océuménique ?



Réponse :

- Autour du Green Village du Centre Océuménique, le trafic sera organisé autour d'un îlot avec une circulation en boucle, dans le sens anti-horaire. Un accès pour le futur appart-hôtel sera toutefois conservé.
- Sur la Rte des Morillons, les bus circuleront aussi dans les deux sens.
- A partir de l'arrêt de tram "Pommier" la circulation sera dans les deux sens en direction de la place Carantec.

Question : Pouvez-vous nous expliquer le sens de la circulation depuis l'hôtel Intercontinental jusqu'à la place des Nations ?



Réponse : Depuis l'Hôtel Intercontinental, la circulation se fera dans le sens de la descente jusqu'à la Pl. des Nations, notamment à cause des contraintes de place : d'un côté, les fondations du parking souterrain de l'OMPI et de l'autre, le mur historique. Cela sera un tronçon d'accessibilité, secondaire et non un axe de transit.

Des accès latéraux vont être maintenus pour l'association pour la prévention de la torture, la Cité de la Musique, le Parking du nouveau bâtiment de l'OMPI et pour des parties du PLQ qui ne sont pas encore réalisées.

Question : La rampe du parking du PLQ Sous-Bois est temporaire, elle va disparaître ?

Réponse : On ne sait pas encore quand est-ce que cette rampe de parking va bouger, donc pour l'instant on le prend en compte dans la réalisation du projet. En outre, il faut qu'on laisse les accès pour les places de travail du SIS qui se feront par la Rte de Ferney.

On entend cette demande de fermer la Route de Ferney entre le ch. De Sous-Bois et l'Hôtel Intercontinental, on va continuer de réfléchir et voir si c'est opportun et s'il y a des options.

3. Aménagements piétons entre la Pastorale (CAGI) et Morillons

Question : Vous avez présenté une option de passerelle au-dessus du mur. Autour de moi, j'ai entendu des gens inquiets par rapport à son accessibilité. En raison du dénivelé de la pente de la route, serait-il envisageable de démarrer la rampe plus bas, afin de créer une montée avec un dénivelé faible et ainsi éviter les inconvénients des montées et descentes des passerelles ?

Réponse : Entre l'arrêt Morillons et Intercontinental, il y a une pente à 6%. Le projet prévoit un accès par des escaliers. C'est plus pentu que la route, mais très vite, ce chemin créé au-dessus du mur devient "plat" et reste droit jusqu'à l'arrêt Morillons. Il n'y a pas ensuite de descente. On étudie encore les possibilités d'envisager un autre type d'accès que des escaliers. Si on démarre la rampe plus bas, cela signifie que l'on doit remblayer, excaver et du coup, enlever tous les arbres qui sont dans le talus et ça ce n'est pas envisageable.

En outre, depuis Morillons, en empruntant l'accès devant la crèche ou en empruntant la passerelle de la Cité internationale du Grand-Morillon, on arrive à Budé et on peut descendre jusqu'à l'Intercontinental via le chemin Briquet. Il y a aussi la possibilité, entre ces deux arrêts, de prendre le tram.

4. Restauration du mur historique

Question : A ce qu'il paraît, il y a des parties du mur qui sont en mauvais état et qu'il va falloir démonter et remonter. Pourquoi ne pas profiter, entre l'Hôtel Intercontinental et l'arrêt Morillons, de le déplacer 2 mètres plus loin et ainsi gagner de la place pour un trottoir, ce qui éviterait de devoir construire une passerelle en hauteur ?

Réponse : En effet, des travaux de rénovation vont être nécessaires sur certaines sections de mur. Néanmoins, la question est plus large. Il ne s'agit pas que du mur, mais également des arbres derrière. Si on déplace le tout, on perdra l'effet "voûte arborée" car les couronnes des arbres seront trop éloignées de part et d'autre de la route. Un arboriste a fait un diagnostic sur 550 arbres et il s'avère que l'état sanitaire de plus de la moitié est "B-" (médiocre à très mauvais, sur une échelle de A à E). C'est visible sur les cimes qui sont pour certaines toutes sèches voire déjà cassées et pendent au-dessus de la route. Une fois qu'elle sera "nettoyée" elle n'aura déjà plus le même aspect qu'aujourd'hui. Mais on va également mettre en place un plan d'entretien et de replantation. En conclusion, on ne peut pas reculer le mur, car on va déjà devoir "reculer" l'implantation des futurs arbres, car c'est notamment la pression de leurs racines qui abîme le mur. Or, si on le restaure il faut au moins qu'il tienne 80 ans.

5. Aménagements vélos

Question : La Route de Ferney sera un peu comme une autoroute à Vélo. Est-ce qu'il y a un projet de réseau de voies express pour Vélo sur l'ensemble du Canton ?

Réponse : Oui, il y a le plan d'action cantonal de la mobilité douce qui est complété par les plans directeurs communaux.

Question : Qu'est-ce qui est prévu en termes de parking pour vélo, car il y a beaucoup de riverains qui pourraient être intéressés de se déplacer à vélo jusqu'au tram.

Réponse : Il y aura minimum 15 arceaux à proximité de chaque arrêt de tram. A l'arrêt P+R 47 pôle multimodal, on aura un concept qui s'apparente davantage à du P+B (Park and bike) comme à Cornavin ou à la gare Pont-Rouge. Le nombre de place n'est pas le même partout, car on a fait des hypothèses de positionnement. Cela vient en complément à ce qui existe déjà à proximité.

6. Piste vélo bidirectionnelle

Question : Pourquoi sur certains tronçons, avez-vous opté pour des voies cyclables bidirectionnelles du même côté de la route ?

Réponse : Depuis la place des Nations, il y aura un trottoir le long de la Route de Ferney et une piste cyclable de chaque côté. A hauteur du carrefour de l'Av. Ariana - Ch. Du Petit-Saconnex, on arrive sur un espace où la circulation est temporisée. La piste cyclable montante, rejoindra la descendante. Donc à partir de l'Intercontinental, on a les deux voies bidirectionnelles qui n'en font

plus qu'une et ce jusqu'au tunnel Routier, dans lequel la circulation des cycles est déjà bidirectionnelle.

La largeur d'une piste vélo unidirectionnelle, permettant des dépassements est comprise entre 2 et 2,5 mètres. Ces dimensions sont préconisées notamment sur les axes principaux et là où il y a peu de marge de manoeuvre en latéral. Par exemple, en dehors des carrefours, le long des murs. En les rassemblant du même côté, on peut se permettre de ne laisser que 4 mètres et ainsi conserver le confort et gagner 1 mètre.

7. Délimitation vélos-piétons

Proposition : Il serait intéressant de mettre des bordures relevées entre les voies cyclables et piétonnes pour éviter les débordements.

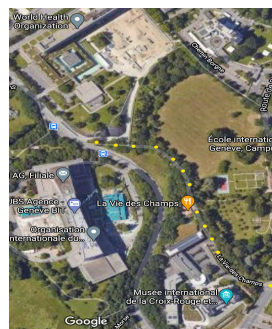
Réponse : Ce sont des plans d'avant-projet avec des lignes. A l'étape suivante, la phase projet, nous devons "matérialiser", mètre par mètre, ces lignes, les revêtements, etc. L'intention pour l'instant est de dire que les espaces sont bien distingués et non mixte avec une matérialité différente. Cette étape démarrera dès la fin de l'année jusqu'à mi 2021.

8. Aménagements Av. de la Paix & Av. d'Appia

Question : L'Av. de la Paix a été refaite. On a enlevé des places de parking et maintenant les trottoirs sont très larges, est-ce nécessaire ?

Réponse : Ces trottoirs auront 2 mètres pour les piétons et 2 mètres pour les vélos. La pose des peintures est prévue la semaine prochaine, avec mise en service d'un carrefour à feux. En outre, les aménagements de la Route des Nations ont été réalisés en prenant compte les projections de développement d'activité dans cette zone à horizon 2030.

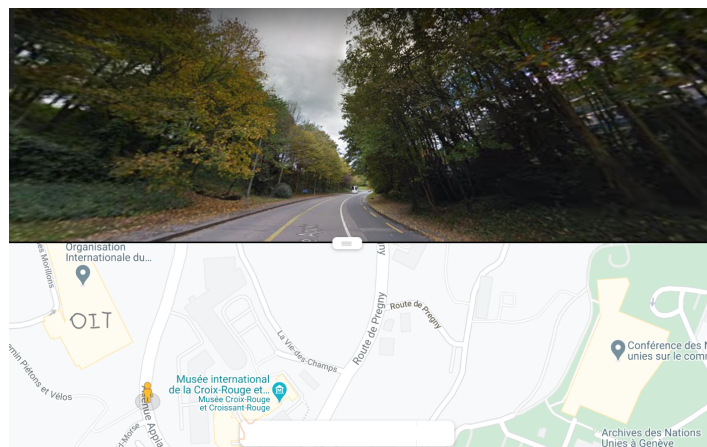
Question : Est-ce que vous allez apporter des modifications sur cet axe ? Car il y a par exemple, en bas de l'OMS, le chemin la Vy-des-champs qui permet d'accéder à l'arrière du Musée de la Croix-Rouge (MICR). Est-ce qu'il va être maintenu ? Car l'autre chemin qui allait jusqu'à la Mission USA a été fermé pour le chantier de la construction du futur siège de l'OMS.



Réponse : L'Av. d'Appia va garder son gabarit actuel, donc ces axes ne seront pas impactés.

Question reçue par mail du Directeur du Musée de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge

“Je suis très attentif à l'accessibilité de la Colline de Pregny. Actuellement, l'accès principal s'effectue par la Place des Nations et l'Avenue de la Paix. Ce trajet est emprunté à la fois par les visiteurs du musée et les collaborateurs du CICR. L'extension du Tram 15 ouvre de nouvelles perspectives. Voici ma proposition : Valoriser l'Allée David Morse Depuis le futur arrêt Intercontinental, une signalétique appropriée permettrait d'emprunter l'Allée David Morse pour rejoindre le musée et le CICR. Cette allée pourrait être valorisée et se terminer par une passerelle piétonne qui enjamberait l'Avenue Appia dont le trafic va être densifié.”



Réponse : L'allée David-Morse qui débute au niveau du domaine de la Pastorale va être requalifiée pour les piétons et les vélos. Par contre, à son débouché sur l'Av. d'Appia, nous n'allons pas faire de passerelle, mais un passage piéton, car il est au même niveau que la Route.

Actuellement, on est en train de démonter les passerelles existantes et les passages sous-voies, car ça ne correspond plus à notre conception de mobilité et d'espace public. Par exemple, celle aux Avanchets pour passer l'Av. Louis-Casaï a été démontée, car son ascenseur était toujours délabré et vandalisé et donc il ne restait que l'escalier. L'autre est celle en face de Lancy-Centre. Dans le projet TdN, il y a une passerelle au niveau Du Ch. Briquet, mais celle-ci reste sur le même niveau (5,5 mètres au-dessus de la route). Il n'y a pas besoin d'installer d'escaliers.

Question : Pourquoi ne pas faire une passerelle depuis la butte du BIT jusqu'au restaurant ?

Réponse : Le problème ici est que les arbres des deux côtés sont du cadastre forestier.

9. Traversées piétonnes sécurisées

Question : Il y aura des îlots piétons aux arrêts de tram et aux carrefours. Est-ce que vous envisagez d'en installer d'autres à des lieux stratégiques où il n'y a ni feu, ni arrêt, comme par

exemple, l'entrée à la Cité de la musique depuis la Rte de Ferney, pour éviter que les piétons doivent faire des détours. Et si oui, est-ce que le revêtement au sol sera différent pour que les véhicules et vélos ralentissent ?

Réponse : Il n'y a jamais plus de 200 mètres entre des passages piétons, donc normalement, il ne devrait pas y avoir de personne qui traverse au mauvais endroit. Cependant, étant donné que la plateforme du tram sera végétalisée sur certains tronçons si, avec le temps, on aperçoit les traces d'un "chemin de chèvres", alors nous pourrions installer un passage piéton sécurisé.

Concernant l'accès à la Cité de la Musique, il y aura sur la Rte de Ferney : Une voie vélo descendante, un trottoir, une voie voiture descendante, le tram, voie cyclable montante et le trottoir. Effectivement, dans l'absolu, à cet endroit, il faudrait un îlot. C'est un élément qui sera examiné lors de la phase projet. Mais en même, il y aura un plateau aménagé juste au-dessus au niveau du Ch. de Sous-bois et de l'entrée pour l'association contre la torture.

Nous devons laisser des accès aussi pour les camions de la voirie, car dans cette zone, il n'y a pas de containers enterrés. Un riverain souligne que c'est faux, il y a un "éco-point" au début du ch. Sous-bois.

10. Minéralisation

Question : Sur les plans, il y a des espaces qui semblent être excessivement minéralisés, alors que ça ne serait pas forcément nécessaire. Je vous donne l'exemple, devant le parvis de l'église d'Onex, avant l'arrivée du Tram, il y avait de la végétation et maintenant il n'y a plus rien.

Réponse : Ce sont des plans d'avant-projet qui illustrent des principes, des propositions d'utilisation d'espace. Rien n'est figé. Dans la phase projet, on va encore développer le projet paysager.

11. Signalétique des arrêts de bus

Question : Allez-vous améliorer la signalétique pour trouver les arrêts de bus, car à la place des Nations, les touristes nous interpellent sans arrêt. Ils ne savent pas où prendre leur bus. Sur cette place, il y a 7 arrêts disséminés.

Réponse : Oui, ces aspects vont être optimisés. On va essayer de regrouper au maximum les arrêts de bus/tram à proximité de l'UIT, comme les lignes 5 et 20. Un travail sera réalisé sur une meilleure identification des quais.

12. Connexion Wi-Fi dans les bus

Question : Quel est le retour des tests du wi-fi dans le bus 3 et 10 ?

Réponse : Cela n'a pas été concluant, car il n'y a pas de vraie demande. Sans doute, car de plus en plus de gens ont des abonnements avec des forfaits "internationaux". En outre, le temps de se connecter au site des TPG, de créer un compte, etc. cela n'incite pas vraiment.

Question : Pourquoi ne pas utiliser le réseau public de la ville de Genève ou d'avoir une connexion libre sans compte ? Et surtout d'en mettre à disposition aux arrêts.

Réponse : Ce n'est pas possible. En tout cas, expérience faite, ce n'est pas cela qui incite à prendre les transports publics. La ville a la même réflexion avec des prises USB internet aux arrêts, car il faut savoir que tout ce qui concerne le mobilier urbain est de la compétence des communes.

13. Bus électrique

Question : Est-ce qu'il est prévu d'augmenter l'offre du bus TOSA et sur du plus long terme, est-ce que vous envisagez d'intégrer des bus à hydrogène ?

Réponse : Dès 2025, sur les lignes principales, dont la 5, il y aura le renouvellement de 225 bus diesel en bus électriques, de type recharge rapide. C'est adéquat pour des lignes à forte capacité et à forte fréquence.

L'hydrogène pourrait être intéressant pour des lignes de campagne, cependant, les mesures de sécurité à déployer pour ce type de véhicules sont trop coûteuses.

14. Fréquence du tram

Réponse : En heure de pointe, il est prévu un tram toutes les 3 minutes entre la Gare et la Place des Nations et toutes les 6 min entre la Place des Nations et P+R 47. En comparaison, la ligne 5 circule toutes les 8 min. Il y aura aussi des panneaux d'affichage horaire instantané.

15. Alimentation du tram par les rails

Question : Est-ce qu'il serait envisageable d'installer un système d'alimentation électrique du tram par les rails, tel que cela a été développé dans certaines villes ?

Réponse : On a eu cette réflexion au départ, car ce système est très intéressant. Cependant, il l'est surtout dans les situations où l'on part de zéro, sans autres lignes de tram préexistantes. Ce n'est pas envisageable lorsque vous prenez en compte l'ensemble d'un réseau existant (croisement de lignes, les 80 trams circulent sur tout le réseau, modèles de tram etc.). Pour le réaliser, il faudrait un budget de 40 millions. L'option retenue pour le TdN est l'installation de mâts centraux, entre les voies, gris anthracites plus sobres et moins visibles dans l'espace public que les anciens mâts "cylindriques rétreints".

16. Liaison pour l'aéroport

Question : Le bus 5 permettra d'améliorer la liaison entre le secteur des organisations internationales et l'aéroport, mais plus en passant par l'Hôtel Intercontinental. Quelle sera l'alternative ?

Réponse : Il faut voir le réseau de transport public comme un réseau maillé sur l'ensemble du territoire. Certaines personnes posent le postulat que l'accès à l'aéroport depuis cet endroit est indispensable, mais bien que cela soit une connexion pratique, dans les faits, à part des employés, personne ne s'y rend régulièrement. Aujourd'hui, il n'y a, au maximum, que 2'000 personnes par jour 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.

On a donc préféré opter pour un réseau avec des "HUB" de transbordement efficaces, afin de pouvoir augmenter l'offre de transport là où la demande est la plus forte. Ce sera le cas à l'arrêt Pommier et à la Place Carantec où la connexion entre le tram et le bus pour l'aéroport se fera sur le même quai. En outre, pour les clients de l'intercontinental, les navettes de l'hôtel assureront toujours la liaison directe. Et finalement, cette réorganisation du réseau permettra d'avoir de meilleures liaisons pour d'autres destinations comme Jonction, Acacias, Lancy, Onex.

Question : Cela aurait été intéressant d'améliorer l'axe de mobilité douce depuis la place Carantec > Parc Sarasin > Parking de Palexpo qui passe sous l'autoroute > Aéroport, car c'est abrité et c'est également un raccourci. Pourquoi cela n'a jamais été fait ? Aujourd'hui il n'est pas du tout engageant. Il n'y a ni signalisation, ni passage sécurisé dans le Parking pour les piétons.

Réponse : Aujourd'hui cette connexion est assurée par le bus 5 et il y a aussi la passerelle au-dessus de l'autoroute. Donc jusqu'à aujourd'hui, on a toujours considéré que cela était suffisant et on n'a pas pensé que des piétons souhaiteraient marcher 15 minutes dans un parking.

17. P+R Pôle Multimodal

Question : Dans votre présentation, on voit qu'il est prévu deux phases autour du P+R. Une en 2025 et l'autre en 2030. Pouvez-vous nous expliquer ?

Réponse : Avant la crise sanitaire, plusieurs maîtres d'ouvrages travaillant sur ce secteur dont Palexpo, l'Aéroport et la Fondation des Parkings imaginaient faire un pôle multimodal sur l'emplacement du P+R 47. L'Aéroport voulait réorganiser ses stationnements en créant une zone dans son Parking P1 pour un certain type d'usager et donc déplacer les entreprises de location de voiture. Au total, ils projetaient un besoin supplémentaire de 2000 places. En parallèle, Palexpo souhaitait 170 places poids lourds et l'Etat de Genève avait besoin d'environ 600 places en P+R. Donc l'idée était de mutualiser ses besoins et de créer un espace qui soit plus qu'un parking et qui offrirait d'autres activités telles que des commerces.

Aujourd'hui, ce n'est plus d'actualité. Donc la phase 1 prévoit les 600 places P+R et la phase deux se réalisera selon l'évolution des besoins des autres institutions. Au démarrage, il faudra descendre (escaliers, ascenseurs, rampe) pour prendre la ligne 23 pour l'aéroport. Ensuite, le trafic sera modifié de façon à ce que le transbordement se fasse de quai à quai, sur la même plateforme.

Question : Pensez-vous qu'un jour l'aéroport pourra devenir un HUB et non juste un aéroport ?

Réponse : Si un jour c'est l'option qui est retenue et qu'un tram arrive jusqu'à l'aéroport, dans ce cas, la desserte serait une ligne qui ferait par exemple Palettes - Pont-Butin - Vernier et absolument pas une déviation du tracé du TdN.

18. Réseau CEVA

Question : Est-ce qu'il y a des réflexions pour poursuivre le CEVA, mais sur la Rive droite ? Comme par exemple Sécheron > Aéroport > Meyrin > CERN

Réponse : Oui, c'est une réflexion dans la stratégie ferroviaire fédérale 2050. Mais on est sur une échelle de temps longue.

