

[tdg.ch](https://www.tdg.ch)

La difficile réconciliation entre vélos et rails de tram

Par Sophie Simon@SophieSimonTDG

4-5 minutes

Qui n'a jamais coincé sa roue de vélo dans un rail de tram – ou ne connaît personne dans ce cas – ne peut objectivement pas être Genevois. Le problème, bien identifié, cherche solution depuis longtemps. Si la séparation des flux de trafic est privilégiée dans l'idéal, il y a une alternative. Souvenez-vous, en 2009, pour la première fois, un système antichute, appelé VéloStrail, était testé sur le boulevard James-Fazy: les ornières du rail de tram étaient recouvertes d'une langue de caoutchouc pour faciliter le passage des cyclistes.

Deux ans plus tard, en 2011, la *Tribune de Genève* écrivait fièrement: «Les vélos n'auront plus à craindre les rails de tram», alors que l'Etat testait à nouveau ce système à deux endroits critiques, à savoir le quai de la Poste et le boulevard Georges-Favon. Le bilan effectué en 2013 était positif. Si ce n'est que l'usure

due au passage du tramway nécessitait un meulage régulier de la table de roulement. ProVélo Genève décernait la même année à VéloStrail le prix Rustine d'or. Mais depuis, silence radio.

La préoccupation de tous

La question a ressurgi récemment de part et d'autre de l'échiquier politique, au niveau cantonal et municipal. Au Grand Conseil, le député PLR Patrick Saudan interpelle l'Exécutif en mars, tandis qu'en Ville de Genève, l'élu socialiste Sylvain Thévoz fait de même en juin. Le Conseil d'Etat confirme alors son souhait d'étendre VéloStrail à des secteurs critiques, mais cette volonté se heurte à plusieurs obstacles. Premièrement, «comme la durée de vie d'un rail est estimée à plus de trente ans, les tests ont dû porter sur plusieurs années», détaille François Mutter, porte-parole des TPG.

Deuxièmement, l'entreprise allemande Strail, à l'origine de VéloStrail, annonce en 2017 ne pas souhaiter poursuivre son activité en Suisse, un marché trop petit pour justifier un développement commercial. Du coup, les TPG sont en discussion avec une société de conseil pour réaliser un dossier d'homologation du prototype auprès de l'Office fédéral des transports. En d'autres termes, pour obtenir l'autorisation de la pose du produit. «Si la solution

VéloStrail venait à être homologuée, les TPG pourraient alors envisager d'en devenir l'importateur pour la Suisse», précise François Mutter. A noter que pour l'heure, aucune discussion n'a été engagée avec Strail.

Une étude de marché est aussi attendue afin d'établir l'existence de solutions équivalentes. Les Transports publics zurichois ont renoncé à un projet comparable en 2014, car le matériau de l'entreprise Angst + Pfister n'était pas assez résistant. Cette société n'a pas répondu à nos questions. Un plan B existe avec le système néerlandais Saferails. Mais celui-ci n'a pas encore été testé. «Cela supposerait de refaire un test car ce n'est pas exactement la même technologie, explique Fabienne Peracino, cheffe de projet mobilités douces à la Direction générale des transports. Donc ça rallongerait encore le processus.»

Pour des raisons de coûts et d'entretien, il ne serait pas imaginable d'étendre un tel dispositif sur l'ensemble du réseau, selon elle. Alors des priorités ont été établies, sur quelques secteurs clés: des avant-projets existent pour la rue des Deux-Ponts et le rond-point de la Jonction. Sont aussi évoquées la place des Vingt-Deux-Cantons, la rue du Stand et la place Bel-Air.

«Pas de volonté politique»

Le blocage temporaire du projet laisse perplexe Rolin Wavre, chargé de communication pour ProVélo: «Je ne peux pas m'empêcher de penser qu'il n'y a pas de volonté politique. Ça fait des années que ça dure. Quant à la question financière, il faudrait d'abord comparer le prix du système au coût des accidents...»

Selon la base de données fédérales Mistra, sur la période 2010-2015, 27 accidents sont potentiellement en lien avec des rails de tram. Quatorze ont fait des blessés légers, onze des blessés graves et deux sont demeurés sans conséquence. Mais il faut être prudent avec ces chiffres, qui ne représentent sans doute que le sommet de l'iceberg: tous les accidents en lien avec les rails de tram n'y sont pas recensés. Contactés, les HUG ont refusé de fournir une estimation. ProVélo devrait publier un article sur le nombre d'accidents de ce type à la rentrée.

Créé: 11.07.2017, 06h54

Votre avis

Avez-vous apprécié cet article?