

RECOMMANDE

Office cantonal de la mobilité
Rue du Stand 20
1204 GENEVE

Genève, le 29 mars 2006

Concerne : Observations concernant l'enquête publique relative à une concession d'infrastructures ferroviaires pour la nouvelle ligne de tramway – section Cornavin-Onex-Bernex (TCOB)

Madame, Monsieur,

Nous vous prions de trouver dans les délais impartis nos observations concernant l'objet mentionné.

Nous nous opposons au projet mis à l'enquête tant que les conditions suivantes ne seront pas remplies :

- 1. Charges de trafic :** les plans de charge du rapport d'impact sur l'environnement se réfèrent à des axes routiers qui verront leur capacité fortement diminuée avec l'hypothèse d'un report modal très favorable, donc difficile à atteindre. De forts ralentissements sur certains axes sont à craindre, d'où une augmentation de la pollution due à un trafic pulsé. Le rapport doit aussi intégrer l'augmentation des besoins de mobilité estimée à 30 %.
- 2. P+R :** l'offre en P+R est insuffisante puisque seul un agrandissement du P+R de Bernex est prévu.
- 3. Tronçon Cornavin – Bel-Air :** Notre groupement n'est pas favorable à la création de nouvelles voies de tram entre Cornavin et la rive gauche par les ponts de l'Ile. Une telle emprise sur la voirie au centre de la ville par les transports publics est disproportionnée, dans la mesure où la connexion peut être assurée par un transbordement des passagers sur les lignes de tram existantes. En l'absence de nouvelles liaisons routières inter-rives, les trams ne doivent à notre avis utiliser qu'un seul ouvrage, à savoir le pont de la Coulouvrenière, si la complémentarité des modes de transport et l'accessibilité au centre-ville veulent être garanties.

Il paraît nécessaire d'engager une réflexion complémentaire sur une liaison inter-rives qui soit plus favorable à tous les modes de transport que la solution retenue des Ponts de –l'Ile.

4. **Fermeture de rues** : aucune rue du centre-ville, notamment la rue du Rhône, ne doit être fermée au trafic. Le statut actuel des rues marchandes doit être prorogé en l'état, car ce statut a fait l'objet d'un consensus obtenu après de longues négociations entre les milieux du commerce et l'administration.
5. **Tronçon Jonction – Onex** : un tram urbain doit être réalisé en site propre intégral. Le site mixte est à proscrire. Nous sommes donc opposés au site mixte prévu à la montée de la route de Chancy depuis la traversée du pont de Saint-Georges : cette voirie est du reste assez large pour permettre le site propre. Sur la route de Chancy, les emprises du tram sur les voies de circulation existantes doivent être minimisées, ce qui pourrait justifier une implantation latérale du tram.

Le Groupement Transports et Economie (ci après GTE) trouve inapproprié de lier un projet de tram avec une étude menée par la Ville de Genève dans le quartier de la Jonction. Le tram conditionnera l'aménagement du quartier concerné et non pas le contraire.

Le GTE demande l'abandon du tracé entre Cornavin et Bel-Air, du moins dans un premier temps. La ligne de tram doit être réalisée en site propre intégral : toute dérogation à ce principe devra être justifiée par l'impossibilité de pouvoir faire autrement.

Le GTE est de plus très préoccupé par les impacts financiers de ce projet budgétisé à 237 millions de francs, et surtout par le déficit d'exploitation de cette ligne estimé à 62,3 millions de francs par an.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Roald QUAGLIA
Président

Olivier BALLISSAT
Secrétaire