

Projet de résolution du Conseil administratif du 8 mars 2006 concernant la demande de concession d'infrastructure ferroviaire pour l'extension des lignes de tramway, section Grand-Sacconnex.

Par l'adoption de la loi sur les transports publics, du 17 mars 1988, le Grand Conseil a manifesté son intention d'étendre le réseau de tramway genevois.

C'est ainsi que, progressivement, nous avons pu voir de nouvelles voies au boulevard Georges-Favon – pont de la Coulouvrenière – rue du Stand, que les branches « Acacias » et « Sécheron » ont été réalisées, que le chantier du Tramway-Cornavin-Meyrin-Cern a débuté.

Par l'adoption de motions et par l'acceptation de plusieurs propositions de crédits de travaux, le Conseil municipal a marqué son approbation à ce développement.

Récemment, le Conseil municipal a auditionné les représentants de l'Etat de Genève à propos du programme d'extension des lignes de tramway.

Sur le plan de la législation fédérale, l'extension de ce réseau fait l'objet de deux procédures. La première, l'obtention d'une concession, est de la compétence de l'Office fédéral des transports et appelle le préavis du Conseil municipal des communes concernées, par voie de résolution. La deuxième, l'approbation des plans, est de la compétence du même office et demande le préavis du Conseil administratif.

Dans toutes les procédures, la Ville de Genève est représentée par le Conseil administratif et les services techniques.

Aujourd'hui, la Ville de Genève est sollicitée dans le cadre de l'obtention de la concession relative au prolongement de la branche de tramway « Sécheron » en direction du Grand-Sacconnex par la place des Nations et la route de Ferney.

L'Etat de Genève et les Transports publics genevois justifient ainsi le projet :

« En 1988, après un vote populaire net en faveur du développement des transports publics, Genève s'engageait sur la voie de la complémentarité. Pour répondre à des besoins de mobilité toujours croissants, il a été décidé de rééquilibrer le système en développant les transports publics et notamment la réintroduction de lignes de tramways.

La loi H 1 50 dont la dernière modification est entrée en vigueur le 26 octobre 2004 doit donner les moyens de répondre à ces besoins. Un point fort de cette politique est la reconstruction du réseau de tramway réduit en 1969 à la seule ligne 12.

Une première étape a porté sur trois liaisons :

- En 1995, la ligne 13 a été créée pour relier le Bachet-de-Pesay à la Gare de Cornavin par le Rond-point de Plainpalais.
- En 1997, la même ligne a été prolongée du Bachet-de-Pesay au quartier des Palettes à Lancy.
- En 1998, la connexion entre les lignes 12 et 13 réalisées à la rue du Stand a permis de créer la ligne 16 reliant Moillesulaz à la Gare de Cornavin.

Une seconde étape en voie d'achèvement porte sur trois nouvelles extensions :

- En 2003, la ligne 13 a été prolongée de la gare de Cornavin à la place des Nations par la rue de Lausanne (Tram « Sécheron »).
- En 2004, une nouvelle ligne 15 reliait la place des Nations à la gare RER du Pont-Rouge à Lancy par la route des Acacias (Tram « Acacias »).
- En juin 2006, une nouvelle ligne 17 reliera la gare des Eaux-Vives au quartier des Palettes par la route des Acacias et par l'avenue des Communes-Réunies (Tram « Lancy »).

A cette échéance, le réseau comptera plus de 45 kilomètres de lignes en exploitation. Il transportera quelque 75 millions de passagers par an.

La troisième étape est la ligne reliant Cornavin à Meyrin et au CERN (Tram « TCMC »). La décision d'approbation des plans pour le tronçon Cornavin-Avanchets a été octroyée en septembre 2005, sa mise en service est prévue pour fin 2007. La mise en service du deuxième tronçon Avanchets – Meyrin et le CERN est prévue par étapes à fin 2008 et fin 2009.

La quatrième étape de l'extension de tramways comprend deux nouvelles lignes dont l'une d'elles fait l'objet de cette demande de concession. La première est la ligne desservant Onex et Bernex depuis respectivement le centre-ville et la gare de Cornavin (Tram « Cornavin – Onex – Bernex ») et la deuxième est le prolongement de la ligne « Sécheron » de la place des Nations jusqu'à l'autoroute (Tram « Grand-Saconnex »).

Le tissu urbain traversé par le tram Grand-Saconnex est constitué par la frange est de la ville de Genève, par le quartier des Organisations Internationales, et par la commune du Grand-Saconnex. Les paragraphes qui suivent décrivent brièvement ce tissu urbain sur une bande d'environ 500 mètres de part et d'autre de la ligne de tramway projetée.

- A l'ouest, depuis la place des Nations jusqu'au chemin Edouard-Sarasin, sont situés des quartiers dont l'affectation première est le logement et dans lesquels se trouvent néanmoins un certain nombre d'emplois, avec les chiffres suivants :

- nombre d'habitants	env.	8 100
- nombre d'emplois	env.	3 100

- A l'est, depuis la place des Nations jusqu'à la route des Morillons, sont implantées les Organisations Internationales, comportant très peu de logements, mais un grand nombre d'emplois, avec les chiffres suivants :

- nombre d'habitants	env.	650
- nombre d'emplois	env.	3 200

- Au nord de ces deux secteurs s'étend le village du Grand-Saconnex, dont la partie située à l'est du tracé est principalement constituée d'habitations et la partie à l'ouest est une zone d'activités industrielles et artisanales avec un fort potentiel de développement :

- nombre d'habitants	env.	2 800
- nombre d'emplois	env.	3 100

- Le territoire situé au nord-ouest de l'autoroute est constitué d'abord par la zone aéroportuaire, forte de plus 6 000 emplois, puis par la commune de Ferney-Voltaire, dont le fort potentiel de croissance est pris en compte dans la planification transfrontalière de l'agglomération genevoise.

Les principaux projets actuellement en phase d'études sont les suivants :

- La route des Nations qui créera un nouvel axe routier partiellement souterrain entre l'autoroute et le quartier des Organisation Internationales avec un débouché à côté de l'Organisation Mondiale de la Santé.
- Le Plan directeur de quartier « Jardin des Nations », qui prévoit la construction de cinq tours le long de la route de Ferney avec environ 200 000 m² de surface brute de plancher, soit un potentiel de 8 000 à 10 000 emplois.
- Le développement du quartier des Genêts avec les plans localisés de quartier de Sous-Bois, de Mon-Soleil et de la Rochette, avec la création d'environ 390 logements.
- Le réaménagement de la jonction de Ferney avec la construction d'un P+R de 500 à 2 000 places.

Notons encore que de nombreuses parcelles voisines du tracé du tramway sont classées dans des zones qui permettent un développement à long terme du tissu urbain :

- Zone de développement 3, destinée aux grandes maisons affectées à l'habitation, au commerce et aux activités du secteur tertiaire (gabarit max. 21 mètres).
- Zone de développement 4b, applicable aux villages et hameaux de la campagne genevoise, à l'intérieure de laquelle des activités peuvent être autorisées (gabarit max. 10 mètres).
- Zone de développement industriel et artisanal, destinée aux constructions industrielles, artisanales et ferroviaires avec activités de production (gabarit max. 21 mètres).

Enfin, plusieurs pôles d'attraction sont situés dans le périmètre d'étude élargi. Ainsi, des institutions comme l'Organisation des Nations Unies et le musée de la Croix-Rouge attirent environ 75 000 visiteurs par an. De plus, les grands complexes publics tels que Palexpo, la Halle 6 et l'Aréna étendent leur rayon d'attractivité au-delà même du canton lors de grandes manifestations.

Description du projet

La ligne projetée traverse une zone urbaine moyennement dense, à l'exception de la traversée du village du Grand-Saconnex. Le tracé rencontre toutefois un certain nombre de contraintes de voirie formées par des murs de soutènement et des murs de propriétés historiques. Il est prévu que le tramway circule en site propre sur tout le tracé, sauf très localement où les contraintes de gabarit ne peuvent être résolues. Les arrêts sont espacés d'une façon assez uniforme, avec une interdistance de l'ordre de 400 mètres.

La longueur totale de l'infrastructure à réaliser est d'environ 3 700 mètres et la déclivité maximale est de 5.7 % entre l'arrêt Nations et l'arrêt Intercontinental.

Sur le côté ouest du tracé, on trouve successivement :

- Le bâtiment actuel de l'Organisation Mondiale pour la Propriété Intellectuelle (OMPI), dont l'extension est prévue à court terme le long de la route de Ferney (PLQ OMPI).
- Le quartier résidentiel des Genêts, dont la population actuelle n'est pas très élevée, mais dont la densification est prévue à court et à moyen terme par le biais de trois PLQ : Rochette, Mon-Soleil et Sous-Bois.

- Le quartier de Budé avec l'Hôtel Intercontinental, un ensemble de logements en barres, un centre commercial, ainsi que l'école et le collège de Budé. Ce quartier est relativement perméable et permet aux habitants du centre du Petit-Saconnex, situé à l'arrière du secteur, d'accéder au tram par divers cheminements, dont le principal est le chemin Briquet. On y trouve également la crèche de la Petite-Maisonnée.

Sur le territoire situé à l'est du tracé, figurent les éléments suivants :

- Entre la place des Nations et l'allée David-Morse, un quartier de villas et de bâtiments de taille moyenne dévolus aux organisations internationales.
- Entre l'allée David-Morse et la route des Morillons, les domaines de la Pastorale et des Morillons s'étendent sur une dizaine d'hectares, avec quelques bâtiments de petite taille seulement ; à l'arrière de ces domaines, on trouve le bâtiment de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), relié au tram par l'allée David-Morse et par la route des Morillons.

L'arrêt Nations, placé actuellement dans la boucle de rebroussement de la ligne Sécheron, sera déplacé au milieu de la place avec un quai central. Cet arrêt conservera sa desserte actuelle, à savoir la poche située en bas de la place des Nations, ainsi que l'ONU et l'OMPI.

Le tracé emprunte ensuite la route de Ferney en site propre, avec une rampe maximale d'environ 5.7 % jusque vers l'Hôtel Intercontinental.

L'arrêt Intercontinental est projeté à proximité du carrefour avec l'avenue de l'Ariana et le chemin du Petit-Saconnex. Son emplacement exact n'est pas encore défini : il sera situé soit en bas du carrefour en site propre, soit en haut du carrefour, en site banalisé devant l'hôtel. Cet arrêt desservira principalement les quartiers d'habitations des Genêts et de Budé, le centre commercial de Budé, l'hôtel Intercontinental et les emplois représentés par les missions diplomatiques alentours, par le domaine de la Pastorale et par l'OIT.

L'arrêt Morillons est projeté sur une zone comprise entre le chemin Briquet et la route des Morillons. Il permet de desservir une partie du quartier de Budé, le Petit-Saconnex par le chemin Briquet et une partie des Organisations Internationales (Ecole Internationale, OIT, BIE OIM) par la route des Morillons. A cet endroit la réalisation éventuelle d'une passerelle permettrait une traversée sécurisée pour les piétons et les cyclistes. »

Au regard de ces éléments, la Ville de Genève est favorable au prolongement de la branche de tramway « Sécheron » vers le Grand-Saconnex, voire, ultérieurement, vers la région française voisine et l'aéroport.

Toutefois, sur le territoire municipal, l'infrastructure doit occuper l'espace de la route de Ferney, clairement délimité par un appareil de murs tenant les terrains et une arborisation de grande qualité. Lors de l'établissement du dossier de plans, il s'agira de respecter ce dispositif tout en assumant les déplacements de chacun, notamment les mobilités douces.

A la place des Nations, il s'agira d'intégrer le nouvel arrêt supplémentaire de manière à respecter l'aménagement en cours de l'espace urbain.

PROJET DE RESOLUTION

- Vu l'article 4, alinéa 4 de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988,
- Vu la demande de concession d'infrastructure ferroviaire pour l'extension des lignes de tramway section Grand-Saconnex présentée en décembre 2005 par les Transports publics genevois à l'Office fédéral des transports.

Le Conseil municipal préavise favorablement la demande d'octroi de concession des Transports publics genevois à l'Office fédéral des transports, pour la section Grand-Saconnex.

Il recommande, lors de l'établissement des plans, de préserver le site arboré et construit que représente l'environnement de la route de Ferney.

