

A quelle utilité correspond la Raquette de Meyrin (ou diamétrale Meyrin - Bernex) ?

Axes d'analyses

1. Introduction : la Raquette de Meyrin et le 1^{er} projet d'agglomération du Grand Genève
2. Une réflexion à l'aune du réseau cantonal genevois des transports publics, en résumé :
 - Diamétrale/Raquette de Meyrin ou métro automatique genevois ?
 - Quelle priorité donner à un investissement de l'ordre de CHF 2 milliards ?
 - Pour quelle(s) échéance(s) et quelle contribution à notre politique climatique ?

1. Introduction : la Raquette de Meyrin et le 1^{er} projet d'agglomération FVG (franco-valdo-genevois) devenu Grand Genève

En cette année 2019 encore, l'inscription de la diamétrale ferroviaire Zimeysa <-> Aéroport <-> Nations <-> Genève <-> Lancy <-> Bernex devrait remplacer, sauf vote contraire de notre Grand Conseil genevois, le projet actuel de liaison Genève <-> Aéroport <-> Zimeysa via le Vengeron et Blandonnet défini dans notre législation de planification territoriale. En marge de l'enquête publique sur le sujet s'étant achevée début février 2019 comme préalable aux travaux parlementaires, voici quelques réflexions.

En guise d'introduction, nous nous réfèrons au rapport 998-A déposé au Grand Conseil le 9 juin 2015 relatif à LITAgglo - H 1 70 s'agissant des mises en œuvre 2011-2013. En page 5, on peut lire : « Une commissaire (Ve) demande quel est l'intérêt de la raquette ferroviaire », autre appellation pour ladite diamétrale. Cette interrogation revêt une importance absolue qui doit guider nos réflexions citoyennes.

En page 6 se trouve une manifestation trop courte réponse (eu égard aux enjeux à plusieurs milliards), à savoir : « La raquette ferroviaire présente trois avantages :

- compléter le CEVA afin d'y inclure l'aéroport, pour proposer par exemple des liaisons Annemasse-Aéroport, [ce point nous semble convaincant ; il démontre que l'intérêt pour le RER se limite à une liaison Annemasse <-> Cornavin <-> Nations <-> Aéroport]
- relier l'aéroport à la ligne Bellegarde-La Plaine
- et élargir la desserte du RER à de nouveaux quartiers, par exemple Meyrin et Nations.

Ce projet s'inscrit dans le long terme et n'a pas encore été présenté à Berne. Les coûts de ce projet sont importants, à hauteur de plusieurs milliards. »

La Tribune de Genève du 30 janvier 2018 consacre toute une page à la présentation de ce projet devisé entre 1.5 et 2.2 milliards de francs.

Au vu de ces brèves précisions orales susmentionnées, il apparaît préoccupant qu'une infrastructure de cette ampleur majeure ne semble pas avoir fait l'objet d'une étude technique approfondie actualisée à la lumière de la prochaine extension en souterrain de la gare de Cornavin (à tout le moins : n'ait pas été rendue publique), en particulier afin de démontrer l'apport toujours réel au réseau et aux objectifs de notre Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE H 1 21), ceci alors que l'extension précitée améliorera la situation à l'enchevêtrement des voies à Châtelaine.

Il convient de rappeler que le cahier 16-4 de novembre 2011 du Grand Genève (titré « Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois ») présente de manière détaillée le rôle stratégique de la Raquette de Meyrin afin de relier la ligne de Bellegarde-LaPlaine au CEVA, ceci alors que la situation ferroviaire à Châtelaine restait à résoudre. Si les avantages restent aujourd'hui encore immédiats pour des services TGV et TER, le bénéfice apparaît désormais moins évident en considérant notre RER cantonal. S'agissant des dessertes de Satigny <-> Meyrin <-> Vernier <-> Cornavin, ladite ligne RER sur l'axe historique PLM recèle un potentiel important qu'une substantielle et fortement nécessaire amélioration des fréquences ne manquerait pas de révéler.

Actuellement (2019), station après station, les foules denses le long de la ligne de La Plaine attendent des trains trop petits et trop peu fréquents ; la situation s'améliorera certes grâce à des quais rallongés permettant la circulation de rames plus longues. Intéressons-nous néanmoins à une comparaison révélatrice. Le plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) concerne 26 communes totalisant 278'000 habitants. Les 9 communes de la région de Renens en hébergent 65'000.

La ville de Genève compte 204'000 résidents, Vernier 35'000, Meyrin 24'000 et Satigny 4'000, soit un total de 267'000, dont 63'000 pour la ZIMEYSAVER (Zone industrielle Meyrin-Satigny-Vernier). Concrètement, nous nous situons dans les ordres de grandeur de cette partie du PALM vu que la ZIMEYSAVER pèse autant que la région de Renens. Dispose-t-on d'équipements ferroviaires comparables dans les deux cas ? Non, même s'il faut prendre en considération les caractéristiques géographiques propres à chacune des deux situations précitées.

S'agissant des dessertes ferroviaires en heure de pointe, Renens en voit 9 par heure en direction de Lausanne (hors TSOL/M1 et bus), tandis que Vernier (Blandonnet) n'en dispose que 4 (hors bus et trams) dans le meilleur des cas.

Vue comme un axe de grandes lignes (et profilé comme tel s'agissant des temps de parcours vers l'Aéroport puis Cornavin), la Raquette de Meyrin permettrait de libérer des sillons sur l'axe PLM historique et d'organiser plus facilement l'installation d'une station à Châtelaine (en tête de l'axe du Pont-Butin pour desservir la zone de Onex), laquelle revêt un profil voisin de Prilly (12'000 habitants); je concède qu'il ne s'agit là pas, en l'état, de la vision cantonale, mais les choses peuvent évoluer. L'autre avantage de la Raquette serait de rapprocher l'Aéroport de sa clientèle rhodanienne, s'agissant en particulier des TGV et TER pour l'Ain et la Savoie.

Dans une vision plus large, on pourrait penser à l'alternative d'un barreau nord autorisant des pointes à 200 km/h qui partirait de Bellegarde vers l'Aéroport puis Cornavin en desservant Saint-Genis au passage. Une économie de l'ordre de 10 à 15 minutes pourrait être réalisée, c'est-à-dire permettant les mêmes temps de parcours pour les TGV et TER pour Cornavin en provenance de Bellegarde. Le tracé pourrait suivre la RN 984 ou l'ancienne voie vers Gex et Divonne.

2. Une réflexion à l'aune du réseau cantonal genevois des transports publics

2.1. Exposé des faits : le problème de la diamétrale Meyrin-Bernex

2.2. Conclusion actuelle sur la diamétrale Meyrin-Bernex ; sa remise en cause

2.3. Diagnostic du réseau actuel des trams

2.4. Conclusion sur le diagnostic du réseau actuel des trams ; solution du métro

2.1. Exposé des faits : le problème de la diamétrale Meyrin-Bernex

A l'échelle de notre canton, un enjeu de cette taille représente un engagement probablement unique pour une infrastructure structurante. Par exemple, le choix de la diamétrale périphérique exclut vraisemblablement la réalisation d'un métro en vue de rendre la partie primordiale de notre réseau de transports publics au centre de notre agglomération plus attractive, donc susceptible d'entraîner le nécessaire report modal dans la perspective d'une politique climatique efficace.

L'annexe « Concept de l'offre 2050 » au courrier (en date du 20 décembre 2017) émanant de notre Conseil d'Etat et destiné à la cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports et de la communication contient le passage suivant : *« Il s'agit d'utiliser les capacités offertes par la nouvelle ligne Zimeysa-Aéroport-Cornavin pour augmenter les cadences à 7.5 minutes avec la superposition d'une nouvelle ligne régionale entre Zimeysa, Cherpines/Ziplo et Bernex. A cet horizon, le réseau tramway ne pourra plus reprendre la demande générée par les nouveaux développements prévus dans ce secteur. La création d'une nouvelle ligne à simple voie entre Lancy-Pont-Rouge et Bernex permet la création d'une seconde diamétrale entre le Sud et le Nord du Canton. »*

2.2. Conclusion actuelle sur la diamétrale RER Meyrin-Bernex ; sa remise en cause

Nous sommes conduits ici à préconiser une remise en cause de la diamétrale RER Meyrin-Bernex, sans exclure toutefois que les nécessaires analyses apparemment non encore entreprises à ce jour puissent confirmer la pertinence dudit itinéraire ferroviaire. On peut concevoir que ladite étude démontre l'intelligence à attribuer la Raquette de Meyrin au trafic grandes lignes, connectant ainsi l'Aéroport à Bellegarde et au-delà avant de rejoindre Cornavin, libérant ainsi l'axe historique depuis ZIMEYSA au trafic local à fréquences rapprochées.

Les utilités évoquées à l'appui de la diamétrale Meyrin-Bernex (aussi dénommée Raquette de Meyrin) ne signifient nullement qu'il s'agit de l'emploi le plus pertinent d'une ressource de plusieurs milliards à appliquer impérativement à la meilleure priorité. En d'autres termes, il faut fixer un effet réseau majeur (ce que réalise le CEVA) comme condition à octroyer un financement d'une telle ampleur.

Différents scénarios possibles ont-ils été comparés, tenant compte de l'insuffisance d'efficacité du tramway (donc de nécessité d'un métro) dans une optique de report modal accru afin de répondre aux objectifs de notre Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée ? Pour Genève, et au vu de la taille de notre agglomération et des progrès technologiques réalisés, le tramway est un bon dispositif de rabattement (tout au plus structurant secondaire), mais ne constitue pas un outil structurant durable majeur.

En quoi la Raquette de Meyrin apporterait-elle une substantielle amélioration par rapport à un aménagement (en vue d'augmentation du nombre de sillons) de l'axe historique Zimeysa <-> Blandonnet <-> Cornavin ? Cet itinéraire offre un potentiel économique considérable, étant suffisamment proche des plus grands pôles de la rive droite à hauteur du Rhône. Pourquoi vouloir le dédoubler, alors que l'Aéroport est facile à desservir depuis Blandonnet ? Quelles

opérations immobilières (et pour quels résultats économiques) la diamétrale susmentionnée permettrait-elle ?

2.3. Diagnostic de l'état actuel du réseau des transports publics genevois

1. Des lignes de trams qui commencent à se trouver saturées. A l'heure actuelle déjà, certains tronçons des trams 12 (Moillesulaz) et 14 (Meyrin) approchent de leur saturation. On peut le constater sur la ligne 12 entre Cité/Bel-Air et Moillesulaz, particulièrement à la pointe du soir. L'affluence est telle que les temps d'arrêt (en particulier dans les Rues Basses) se prolongent au point de déstabiliser l'horaire aux cadences les plus élevées, ce qui amplifie encore le phénomène de congestion.

Augmenter le nombre de convois en circulation (avec l'ajout de la prochaine ligne 17 depuis Annemasse et les véhicules en stationnement à la Gare des Eaux-Vives) pourrait ralentir la vitesse commerciale en raison des circulations en accordéon induites avec effet de propagation en amont. On arrive au maximum des capacités de la ligne 12 dont les arrêts ne peuvent pas être allongés pour accueillir des matériels davantage capacitaires.

Nous n'analysons pas ici la variante de transformer la 14 de l'écartement métrique vers le normal à 1.43 mètre. Cet élargissement possible des convois (et leur allongement permis par les arrêts actuels hors hyper-centre permettrait de doubler (ou presque) la capacité de transport. Cette solution implique aussi de loger le tramway en sous-sol entre Servette et Jonction, ce qui permettrait une amélioration bienvenue de la vitesse commerciale se traduisant par un gain de temps d'une dizaine de minutes sur cette section. La raison qui nous a conduit à ne pas poursuivre plus avant nos analyses tient à la conviction que les investissements ainsi consentis n'aboutiraient qu'à un bénéfice modéré.

2. Les capacités du tram sont largement exagérées. Les TPG affichent pour les tramways TANGO (les plus longs et les plus récents) un total de 400 places, valeur impossible à tenir en exploitation courante, mais qui a souvent cours dans le public. Dans les contrats périodiques de prestations, cette valeur se réduit à 260 places (dont 88 assises) avec une norme dite abusivement de confort avec 4 personnes par mètre carré pour les places debout. A Zurich, la valeur dite optimale limite cette catégorie de voyageurs à 2 personnes par mètre carré, ce qui nous donne alors un total de 174 places (67 %). Concrètement, lorsque sont planifiés 2 tramways dans le contrat de prestations, il en faudrait en réalité 3 afin d'atteindre l'objectif de transporter 520 personnes, ce qui renchérit d'autant les coûts du service.

3. Des points de correspondance congestionnés. Unireso est organisé autour de 3 pôles (Cité/Bel-Air, Cornavin et Rive/Place des Eaux-Vives) qui offrent des correspondances pour une grande majorité des usagers (probablement 5 sur 6). Or désormais 2 desdits pôles (Cité/Bel-Air et Cornavin) sont systématiquement congestionnés. Une simple panne de tram peut paralyser une moitié du réseau pendant facilement 1 heure. Autrement dit, les ressources actuelles n'autorisent pas de développement majeur des services.

2.4. Conclusion sur le diagnostic du réseau actuel des trams ; solution du métro

A Lausanne, le métro automatique M2 est un remarquable succès qui a dépassé toutes les attentes, s'agissant notamment du report modal. Appliqué à Genève, le modèle revêtirait les caractéristiques d'une vitesse commerciale plus élevée et d'une distance entre stations supérieure. La solution du métro automatique genevois se propose d'allouer les ressources là où elles s'imposent, en particulier à ne pas dédoubler une infrastructure existante avec un potentiel substantiel.

A titre d'exemple (donc sous réserve d'autres variantes qui s'imposeraient aux ingénieurs) voici un canevas qui présente les particularités suivantes :

- comme à Marseille, le métro serait logé en sous-sol de grands axes dont il suivrait le tracé pour l'essentiel, permettant de réduire la profondeur du tunnel des voies ;

- une construction en viaduc urbain est envisageable pour la traversée de la Rade, dans l'axe du Pont-Butin et dans le secteur de l'Aéroport.

Le métro automatique genevois pourrait s'organiser autour des 3 composantes ci-dessous, chacune pouvant être envisagée indépendamment des deux autres, à savoir :

- Coeur de Cité (grosso modo la taille du M3 à Lausanne pour 3.6 km) : Gare des Eaux-Vives <-> Place des Eaux-Vives <-> Collège (options : Verdaine ou Madeleine) <-> Plainpalais <-> Bel-Air/Île <-> Cornavin ; intégralement en souterrain, sous les grands axes urbains
 - *Cette réalisation représentant un trottoir roulant avec l'objectif de connecter entre eux les pôles unireso (ici : Rive/Place des Eaux-Vives, Plainpalais, Bel-Air/Île et Cornavin) en l'espace de 7 minutes au plus, durée très intéressante ;*
 - *Ce concept de connexion permet de réduire le nombre de lignes transitant par l'hypercentre (moyennant réorganisation des dessertes) comme suit tout en améliorant les fréquences, la vitesse commerciale et les capacités de transport :*
 - o *Pont du Mont-Blanc : plus qu'une ligne au lieu de 4 actuellement ; plus besoin d'y prévoir un tram qui prendrait quasiment le même temps que le métro envisagé ici entre Cornavin et Rive (6 minutes) ;*
 - o *Rue du Rhône entre Longemalle et Bel-Air/Île : plus aucune ligne, donc plus de problèmes pour les piétons en correspondance pour les trams 12 et 14 ;*
 - o *Rue de Coutance : circulation limitée au tram 14 ;*
 - o *A Cornavin : avec moins de lignes, possibilité de mieux regrouper les arrêts et de réduire la dispersion actuelle afin de faciliter la vie des usagers.*
- Voie bleue (viaduc permettant également les circulations des mobilités douces sur le modèle de la voie verte) : Gare des Eaux-Vives <-> Gradelle (option via les Parcs) <-> Port-Noir (via viaduc sur le Traînant) <-> Traversée de la Rade (pont mobilité douce) <-> Nations (trémie à loger selon opportunités à la Perle du Lac) <-> Gare Cornavin ; cœur de Cité et voie bleue forment une ligne circulaire visant à délester le Pont du Mont-Blanc

Cette solution offre une prestation nouvelle de mobilité durable (transport collectif efficient et mobilité douce) entre les entrées de Genève sur chacune des deux rives du lac ; elle vaut comme mesure d'accompagnement de la Traversée du Lac.
- Antenne Aéroport : Plainpalais <-> Vernets <-> Lancy Pont-Rouge <-> Lancy-Onex Les Esserts <-> Chemin du Bac (Cité nouvelle d'Onex) <-> Avenue d'Aire <-> Châtelaine <-> Balexert (option Lignon depuis Avenue d'Aire, sans desservir Châtelaine et Balexert) <-> Blandonnet <-> Aéroport <-> Plaexpo <-> Grand-Saconnex Carantec
 - *Ce dispositif se combine avec le téléphérique projeté entre Bardonnex P+R <-> Cherpines <-> Bernex <-> Lignon <-> Blandonnet ; elle se connecte au RER La Plaine à Blandonnet et rend superflue la station RER envisagée à Châtelaine ; depuis Blandonnet, les lignes sur pneus peuvent desservir efficacement la ZIMEYSAVER et le Pays de Gex.*
 - *Exemple d'alternative : une liaison Stade de Genève <-> Aéroport via Lancy Pont-Rouge et le Tunnel de Châtelaine (sujet déjà examiné par le Grand Conseil ; pour l'heure, sans suite). L'allocation de la Raquette de Meyrin au trafic grandes lignes faciliterait la création de la station projetée à Châtelaine qui comporte l'intérêt de se situer dans l'axe du Pont-Butin avec les actuelles lignes 22, 23 et 28. Le téléphérique étudié depuis Bardonnex et Bernex se destinerait alors à connecter Blandonnet à l'Aéroport et à Grand-Saconnex Susette (P+R 47).*

Affaire à suivre.