Motion de MM. François Sottas, Christian Zaugg, Michel Ducret, Alain Dupraz, Pascal Rubeli, Alain Comte, M^mes^ Alexandra Rys, Sandrine Salerno et Nicole Valiquer Grecuccio: «Pour un réseau de tramways performant».

(caduque à la suite de l'acceptation des motions M-464, M-465, M-466, M-467 par le Conseil municipal lors de la séance du 17 mai 2004)

PROJET DE MOTION

Vu la volonté de réaliser des transports publics efficaces, c'est-à-dire rapides, ce qui est la condition d'activité primordiale pour amener davantage de citoyennes et de citoyens à se déplacer avec les Transports publics genevois (TPG) et contribuer ainsi au transfert modal recherché par le plan directeur des transports;

considérant:

– que, pour être en mesure de mettre en place un réseau de transports publics rapides respectant les horaires et les normes de sécurité, il convient que les TPG bénéficient, partout où cela est possible, de sites propres et d'itinéraires directs d'un point à un autre;

– que l'offre des TPG et la qualité des transports publics se sont nettement améliorées ces dernières années, mais qu'elles restent encore loin des attentes du public par rapport à l'importance des investissements consentis;

– que l'augmentation des tarifs ne va pas renforcer l'attractivité des TPG;

– que la difficulté de réaliser une liaison de tram directe entre Rive et Cornavin empêche une liaison rapide entre la rive gauche et la rive droite, les passagers prenant le tram 16 entre Moillesulaz et la place du Port pour se rendre à Cornavin devant faire le détour par le pont de la Coulouvrenière au lieu de pouvoir passer directement par le pont du Mont-Blanc, et de même en sens inverse;

– que la réalisation de cette liaison, qui avait été retenue par le Conseil d'Etat au lendemain de l'approbation massive par le peuple en date du 12 juin 1988 de l'initiative populaire pour des transports publics efficaces, figure dans le plan du réseau des tramways;

– que le passage du tram dans le sens nord-sud pourrait être réalisé en site banal (c'est-à-dire servant à la fois aux TPG et aux autres usagers de la route), grâce au feu préférentiel pour les TPG au bas de la rue du Mont-Blanc, comme c'est le cas sur le pont de la Coulouvrenière, alors que dans l'autre sens il faudrait réserver la troisième voie de gauche aux TPG et prévoir que la voie médiane serve à la fois pour le trafic automobile en direction de la rue du Mont-Blanc et du quai du Mont-Blanc;

– qu'il convient, par ailleurs et de manière générale, d'analyser avec soin les secteurs de voies de tram qui ne sont pas en site propre pour s'assurer que le site banal ne porte pas atteinte à la fréquence de passage des trams;

– qu'à ce sujet la décision de mettre en site banal la voie de tram de la rue de Lausanne dans le sens avenue de France-gare Cornavin se révèle être une catastrophe, comme il fallait s'y attendre;

– que le Conseil d'Etat a commis une grave erreur en refusant il y a deux ans de donner suite aux propositions du Conseil administratif et aux demandes du Conseil municipal et du Grand Conseil visant à modifier l'aménagement prévu à la rue de Lausanne afin de réaliser – ce qui était parfaitement possible – un site propre intégral au tram dans les deux sens de cette rue, les trams entrant en ville étant maintenant fortement retardés par les bouchons de voitures qui se forment sur la ligne nord du tram;

– que la circulation des trams est encore entravée par des voitures accédant de la rue de Lausanne à la rue de Monthoux en croisant les voies ferrées, ce qui sera également le cas pour la rue de Zurich lorsque les travaux en cours sur cette artère seront achevés;

– que les utilisateurs de cette nouvelle ligne de tram sont, à juste titre, consternés par cette situation et par le fait que l'objectif d'un tram rapide, visé à grands frais, n'a pas pu être atteint;

– qu'il convient d'examiner comment on peut remédier à cette situation, notamment par une meilleure régulation des feux, et surtout de veiller qu'à l'avenir de telles solutions ne soient plus reconduites;

– que c'est pour ce motif qu'il convient que le Conseil municipal donne son avis sur les plans définitifs des lignes de tramway, après consultation, par exemple, de la commission des travaux, afin que celle-ci fasse part de ses observations éventuelles;

– que cette consultation se justifie d'autant plus que des modifications sont souvent apportées aux plans ayant été soumis à l'approbation du Conseil municipal dans le cadre de la procédure d'adoption du projet général;

– que c'est ainsi que des modifications ont été apportées au projet de ligne de tram des Acacias, notamment au rond-point de Plainpalais;

– que les trams repartant de l'arrêt prévu devant Uni-Mail vont par ailleurs couper la circulation sur l'extrémité du boulevard du Pont-d'Arve en direction du pont des Acacias pour rejoindre le site propre prévu au milieu de la chaussée, ce qui risque de poser des problèmes, malgré une régulation des feux appropriée;

– que, en ce qui concerne la future ligne de tram Cornavin-Meyrin, l'absence de site propre pour le tram à la rue de la Pépinière et surtout en haut de la rue de la Servette pour la voie montante du tram au niveau de la rue de la Poterie a de quoi inquiéter;

– que d'autres mesures doivent être étudiées pour l'accélération de la vitesse des bus et des trams, comme ce fut fait avec succès en son temps en ce qui concerne la ligne de tram 12, notamment en inversant les priorités aux carrefours où il y a une perte de priorité au détriment des lignes TPG, comme à la place Neuve, à l'extrémité nord du pont de l'Ile, etc.,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

1. à lui soumettre pour avis les plans définitifs des lignes de tram, plus particulièrement les plans des lignes de tram Acacias et Meyrin;
2. à l'informer régulièrement des problèmes rencontrés dans la réalisation et le fonctionnement du réseau de tramways;
3. à demander au Conseil d'Etat de réaliser un raccordement direct du tramway entre Rive et la gare Cornavin, afin d'achever au centre-ville le concept de liaison entre les

diverses lignes de tram, cela conformément au plan de développement du réseau des tramways à Genève;

4. à rechercher des solutions pour améliorer le fonctionnement de la ligne de tram à la rue de Lausanne;
5. à étudier la possibilité d'accélérer la vitesse commerciale des TPG en ville en supprimant les pertes de priorité au détriment des véhicules des transports publics.