

LE COMITE

Madame Frédérique PERLER
Conseillère administrative
Dpt aménagement, constr. et mobilité

Rue de l'Hôtel-de-Ville 4

1204 G E N E V E

Genève, le 12 février 2025

V./réf. : -----
N./réf. : PH/MD/md

Concerne : **Secteur de Rive, Aménagements d'espaces publics**
Observations de la CITraP-Genève

Madame la Conseillère administrative,

Fidèle à sa mission primordiale de défense des intérêts des usagers de transports publics et de la promotion de ceux-ci, la CITraP-Genève vous fait part de ses observations au sujet du projet d'aménagement cité en titre pour le secteur du rond-point de Rive. Ce document est une version adaptée et actualisée de celui transmis – semble-t-il sans aucun effet – à votre prédécesseur M. le Conseiller administratif Rémi PAGANI en date du 25 novembre 2015. Il fait suite à une présentation par votre Département de l'état actuel du projet à laquelle nous n'avons pas été conviés, ce qui nous paraît totalement incompréhensible.

Généralités

Historiquement, le secteur du rond-point de Rive a été conçu et dimensionné, pour l'important réseau de la CGTE de l'époque de manière à être une des principales stations de tramways, notamment comme terminus des lignes desservant la campagne, sans oublier le tram Genève-Veyrier alors exploité comme chemin de fer privé. Ce rôle a perduré et demeure essentiel, quand bien même les modes d'exploitation, les tracés des lignes et les véhicules ont fortement évolué au fil du temps. Rive demeure toujours, en termes de fréquentation, un lieu essentiel d'échange du réseau des TPG.

Or, **cette fonction d'interface de transports publics est insuffisamment prise en compte** dans le projet de réaménagement du secteur. Comme on l'a déjà trop souvent fait dans le passé récent, **on privilégie le « donner à voir » au détriment du confort des usagers** ainsi que des **besoins de l'exploitant**. On se soumet aux caprices d'urbanistes davantage obnubilés par leur désir de paraître dans les revues spécialisées qu'intéressés par une approche privilégiant ceux qui devront vivre et se déplacer dans leurs créations.

Ceci est d'autant plus surprenant que les exemples abondent, dans de nombreuses villes en Suisse et dans les pays voisins, d'aménagements modernes de lieux d'échanges de transports publics, très réussis car conciliant fort adroitement, d'une part les besoins des usagers et des exploitants, d'autre part la mise en valeur des espaces publics et des contextes architecturaux. On semble incapable à Genève de s'inspirer de ces bonnes réalisations, ce qui conduit à des « ratages ».

Lignes de tram 12 et 17

Si les deux quais de l'arrêt Rive des lignes de tram 12 et 17 demeurent en place sur le cours de Rive, la CITraP-Genève demande que ces **quais** soient **élargis**, et pourvus d'**abris généreux** en lieu et place des abris standards existants, bien trop exigus relativement à la fréquentation de l'arrêt. L'utilisation en tout ou partie commune de l'arrêt des tramways avec les lignes sur pneus comme dans les Rues Basses nous paraît problématique, d'autant qu'il faut en sus recevoir la ligne 6 et qu'il s'y ajoutera le trafic de la ligne 9 avec des véhicules bi-articulés. Il devrait être tellement allongé que nous pensons que l'arrêt des trams en direction de Moillesulaz serait avantageusement reporté au centre de la « pastille » du rond-point, comme autrefois, ceci étant dorénavant possible avec la suppression du trafic privé et facilitera la vie des usagers en cas de service partiel, ce qui permettrait ainsi le maintien des arrêts de bus, séparés, allongés et améliorés.

Selon le projet, le plan actuel des voies de tramway sur le rond-point de Rive devrait être remplacé par une boucle permettant le rebroussement aisé de véhicules dans les deux sens. Si l'intention est bonne, nous notons cependant que rien ne semble prévu pour y embarquer de la clientèle dans des conditions confortables et conformes à la LHand, aménagement nécessaire notamment pour embarquer des passagers vers Moillesulaz en cas des fréquentes interruptions de service dans les Rues Basses. Nous insistons sur le fait que les emplacements de **stationnements** doivent prévoir la réception de convois et de véhicules longs d'environ une soixantaine de mètres, ceci afin de préserver pour l'avenir une augmentation sensible de la fréquentation. De plus, la boucle devant rester disponible en tout temps, nous déplorons que strictement rien ne soit prévu pour pouvoir faire stationner un véhicule ou convoi en détresse, en réserve ou effectuant un « charter », ce qui compliquera encore les conditions d'exploitation déjà actuellement difficiles des lignes 12 et 17.

Arrêts et stationnement des autobus sur la rue Ferdinand-Hodler

D'après le projet présenté, le terre-plein de la rue Pierre-Fatio ne sera plus disponible pour les arrêts et le stationnement des lignes d'autobus secondaires et interurbaines qui ont leur terminus urbain à Rive, les arrêts et lieux de stationnement étant reportés sur la rue Ferdinand-Hodler, entre le boulevard Jaques-Dalcroze et la rue d'Italie.

Si nous saluons l'abandon du projet de report peu réaliste des lignes suburbaines à la rue d'Italie, la disposition en pente dans la partie inférieure de la rue Ferdinand-Hodler est encore moins acceptable. La distance pour effectuer les correspondances, tout comme la disposition en pente, à l'image de celle des arrêts de bus actuels de la partie supérieure de la rue d'Italie, est fort peu pratique pour les usagers. Elle ne nous paraît pas conforme aux besoins des personnes âgées ou à mobilité réduite, ou accompagnées de poussettes et de jeunes enfants. Cette pente ne permet pas à notre sens d'offrir une **accessibilité conforme à la LHand**. À notre avis, l'ensemble est inadmissible pour un nœud d'échanges majeur des transports publics !

En outre les conditions d'exploitation seraient extrêmement péjorées pour le personnel des TPG qui y effectue des pauses et doit pouvoir aisément laisser les véhicules en stationnement (ce qui ne se fait pas en pente), ce à quoi s'ajoute l'obligation de fournir des locaux pour ce personnel en raison de la trop grande distance avec ceux du rond-point de Rive. Cet aspect des emplacements d'arrêts et des lieux de stationnement des autobus sur la rue Ferdinand-Hodler devrait donc être revu de manière approfondie avec les TPG, les syndicats et la DGM.

Par ailleurs, nous notons que dans le cadre de l'électrification du réseau d'autobus des TPG, des **installations de recharge** des véhicules doivent être prévues en suffisance en particulier à un terminus, et que le nombre de celles-ci implique leur prise en compte dans les aménagements à prévoir, ce qui pour l'heure n'est pas le cas.

Enfin nous demandons fermement que les nouveaux aménagements des arrêts prévoient la **facilité d'abordage** aux arrêts par les autobus des TPG, ceci toujours dans l'esprit du respect de la LHand. Les arrêts qui se succèdent le long des trottoirs ne sont pas favorables à cette manœuvre fondamentale pour donner un sens à l'accessibilité totale du parc de véhicules, ce qui implique une distance suffisante entre un autobus à son arrêt et l'arrivée de celui qui doit le dépasser pour atteindre le sien.

À ce propos, nous pensons qu'il faudrait peut-être aussi réévaluer la nécessité du terminus urbain des lignes 33 et A à Rive, par exemple en le reportant à la **gare des Eaux-Vives**, ceci pour peu que les usagers se reportant sur le tramway vers le Centre-ville trouvent assez de place dans les véhicules aux heures de pointe, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et péjore les échanges depuis le Léman Express. Un tel changement implique à tout le moins la possibilité d'un terminus pour des services partiels de tramway dans ce secteur, qui à notre avis, reste de toute façon nécessaire pour l'intérêt des usagers du train qui délaissent cette station faute de place disponible pour poursuivre leur déplacement.

Nos conclusions en l'état du projet présenté

En analyse finale, et tenant compte du fait qu'il est pour nous essentiel de disposer les **points d'arrêt** des diverse lignes d'autobus et de trolleybus desservant Rive ou y ayant leur terminus de manière à les **regrouper** judicieusement et à **minimiser les distances de transfert** entre elles ainsi qu'avec les trams 12 et 17, ainsi que pour respecter les exigences nouvelles de la **LHand**, nous en venons à proposer que le **terre-plein de la rue Pierre-Fatio** continue à être utilisé pour le terminus des lignes d'autobus secondaires et pour la ligne interurbaine 272. Il nous paraît parfaitement possible de concilier un **espace de stationnement** pour les bus, avec une **arborisation généreuse** de part et d'autre de cet espace débarrassé du trafic privé, dès lors identique à la situation d'origine. L'entrée à ce terminus peut se faire depuis le cours de Rive, la sortie par la rue du Rhône ou, comme aujourd'hui, par les deux côtés. Par ailleurs, **pour tous les arrêts**, nous demandons que des **abris de taille adéquate** avec des bancs soient prévus en fonction de l'achalandage des diverses lignes.

Enfin, nous ne saurions conclure sans évoquer les besoins d'aménagement qu'entraîneront inéluctablement la révision du Plan directeur des transports publics envisageant une liaison par tramway contournant la Vieille-Ville entre le secteur de Plainpalais et Rive tout comme l'idée du rétablissement de la liaison entre Rive et Cornavin.

Divers

Si l'arrêt existant des lignes actuelles 2, 6, 7, 10 et 92 en provenance des Rues Basses et de la rue d'Italie demeure sur le côté sud du cours de Rive entre les rues d'Italie et le rond-point de Rive, cet arrêt doit également bénéficier d'**abris** de bonne taille.

Sur le plan général de l'aménagement du secteur de Rive, nous avons constaté l'absence de mention des **arrêts de bus « Place des Eaux-Vives »** à l'extrémité de la rue du Rhône jouxtant cette place ; nous imaginons qu'il s'agit d'un oubli ; dans le cas contraire ces arrêts, qui assurent également de très nombreux échanges, doivent être rétablis.

Sur le même plan général, la voie de tram sur le cours de Rive entre le boulevard Helvétique et la place des Eaux-Vives en direction de la rue de la Terrassière demeure en partage avec le trafic routier, pour le tourner-à-gauche vers la place des Eaux-Vives. Ceci est source de ralentissements et d'entraves à la progression des trams et des bus. Deux voies de circulation routières doivent suffire, celle de droite pour le tout-droit et le tourner-à-droite, l'autre pour le tourner-à-gauche ; ceci préserve une **voie réservée** pour les trams et les bus.

Escomptant que ces observations permettront d'affiner ce projet d'aménagement dans l'intérêt bien compris des usagers des transports publics et de leurs exploitants, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère administrative, l'expression de notre haute considération.

Pour le Comité de la CITraP-Genève :

Martin TRIPPEL
Secrétaire

Michel DUCRET
Président



Copies :

- Département de la santé et des mobilités DSM, Canton de Genève
- Direction générale des TPG
- Milieux intéressés
- Divers