

(Thème unique)

Le **CEVA** rend possible un **métro** pour Genève et ses activités ; voici la **proposition** « **LMCEVA** ».

A savoir un concept (parmi d'autres possibles)

- **performant**, car offrant une vitesse commerciale attractive (métro 30-40 km/h, tram 15-20 km/h), soit améliorant à l'évidence la mobilité genevoise;
- donc **économiquement pertinent** (pour preuve : le succès des RER actuels Coppet-Versoix, d'une part, et, d'autre part, Vernier/Blandonnet-Meyrin-ZIMEYSA-Satigny-La Plaine);
- et **réalisable** sans difficulté technique grâce au CEVA et à ses extensions à fort potentiel;
- ce faisant, **dès décembre 2017 ou 2018**, une étape CEVA Sud **entre Cornavin et Bachet** pourrait-elle déjà fonctionner ?

Sommaire

L'offre ferroviaire RER pour Genève en 2030.	page 2
Finances publiques et efficience (?) des nouveaux trams.	page 2
Deux traversées du Lac : autoroutière et ferroviaire.	page 2
L'étape 2018 Cornavin-Bachet de « LMCEVA ».	page 3
... Les variantes Pt-Rouge, Val-d'Arve et St-Jean.	page 4
... Le bus D qui deviendrait performant. Quid du tram ?	page 5
... Les trams 15, le bus 21 et le bus 4 (futur tram ?).	page 6
... La légende urbaine genevoise du tram vaste et rapide.	page 6
Perspectives 2020, « LMCEVA », Métrage.ch .	page 7
Impressum et actualisation de l'étude	page 8

L'offre ferroviaire RER pour Genève en 2030

Insérer l'offre ferroviaire RER dans le Plan Directeur cantonal 2030 (PDirCant/2030) procède d'une excellente démarche. Nous nous référons au schéma présenté sur la fiche B-01 dudit PDirCant/2030 tel qu'adopté par le Grand Conseil le 20 septembre 2013 et préconisons son introduction sans tarder.

Les points positifs de ce schéma 2030 se présentent comme suit :

- Avec une **fréquence à 7 ½ minutes (en 2030, mais possible avant)** pour les RER
 - o (à savoir les 2 lignes suivantes : (i) Coppet - Etoile Annemasse et (ii) Aéroport - Etoile Annemasse ; même si nous préconisons un schéma de desserte en partie différent du Léman Express Coppet comme expliqué ci-après avec le concept « **LMCEVA** ») ; cette offre équivaut déjà à celle d'un métro. **Donc avec CEVA, le premier métro genevois est bel et bien planifié.**
 - o et à 15 minutes pour les RE (Lausanne - Etoile Annemasse) (soit au total 12 départs par heure pour les gares de la ligne),
- La réalisation planifiée (art. 4 al. 1 LRTP H 1-50) de l'axe **Cornavin - Nations - Aéroport** constituera une bonne amélioration de la qualité du réseau.

Quatre réserves paraissent s'imposer sur ledit schéma, à savoir :

- **Il manque une station à Carouge/Veyrier Val-d'Arve (Fontenette).**
- **La tangente Zimeysa - Meyrin - Aéroport (tangente ferroviaire Ouest ou Raquette de Meyrin) perd sa pertinence.** La réalisation des voies souterraines à Genève Cornavin dégagera le nœud de Châtelaine. Le financement de ce tronçon est ainsi à récupérer pour l'investissement stratégique de la traversée ferroviaire sous-lacustre (cf ci-contre), pour rééquilibrage territorial genevois.
- **La fréquence de 15 minutes pour le service urbain Cornavin - Châtelaine - Blandonnet/Vernier est insuffisante.** Cet axe est à traiter au moyen d'un métro automatique qui, depuis Cornavin et Blandonnet, se dirigerait vers l'Aéroport, Palexpo et le Grand-Saconnex (avec 2 branches, l'une pour Carantec, l'autre pour Gardiol).

La ligne du Pied du Salève (Annemasse - Saint-Julien) est sous-exploitée. En tirer son potentiel permettrait de reporter le tram de Saint-Julien, laquelle ville est à relier notamment par bus à haut niveau de service à la station de Bachet (ligne D renforcée, voir page 5).

La traversée autoroutière du Lac mise aux voix.

Le 5 juin 2016, on votera sur l'initiative de l'Entente pour une traversée autoroutière du Lac induisant un contournement est de transit.

Voter oui soulagera le Centre Ville. L'axe E25 (de Rotterdam à Gênes via le Tunnel du Mont-Blanc) profitera d'un gain d'une vingtaine de kilomètres.

Pour une traversée ferroviaire sous-lacustre.

Une traversée ferroviaire sous-lacustre (Reposoir - Bellefontaine) s'impose afin de relier Cornavin et notre Aéroport au Chablais (savoyard et valaisan) avec son fort potentiel. A réaliser avec le concours du privé ? La suite au prochain numéro.

Finances publiques et audit d'efficacité des nouveaux trams

A 13 milliards de francs, la dette du canton de Genève se révèle trop élevée. Une des questions à se poser en pareilles circonstances porte sur les investissements publics. Les financements nécessaires doivent pouvoir se récupérer au gré de l'utilisation des installations concernées, essentiellement par les rentrées fiscales supplémentaires induites par lesdites réalisations. Par exemple, à lui seul, le métro M2 à Lausanne procède d'un argument qui incite les entreprises à s'installer dans la région de Venes, générant ainsi de l'emploi, donc des richesses publiques. Et le CEVA ? C'est pareil.

La *Commission externe d'évaluation des politiques publiques* (archives conservées par la *Cour des comptes*), avait examiné la question de la vitesse commerciale des tpg (rapport du 31 octobre 2000). Parmi les 6 recommandations formulées alors, la 5^{ème} préconisait une analyse d'impact des mesures prises. S'agissant des nouvelles lignes de tram, il manque clairement un audit d'efficacité de l'approche suivie. **Les décisions absurdes** se reconnaissent à l'occultation des questions dérangeantes comme l'explique Christian Morel dans l'ouvrage éponyme (collection Folio chez Gallimard Paris, fascicules N° 445 et 587; édition 2014).

L'étape 2018 CEVA Sud/Bachet-Cornavin de « **LMCEVA** », un service urbain fiable, mais divergeant de l'idée de départ...

*Une offre métro entre Cornavin et Annemasse assurerait une stabilité impossible à obtenir avec un RER transfrontalier soumis aux aléas des réseaux savoyards et valdo-genevois. Un tel service apporterait la meilleure garantie de régularité pour les dessertes urbaines genevoises. Ainsi, à condition de fréquences attractives, « **LMCEVA** » répondrait aux attentes et stimulerait la fréquentation des transports publics.*

Le postulat d'assurer dès 2017-2018 une fréquence à 7-8 minutes entre Bachet et Cornavin (voir page précédente s'agissant de l'origine de cette idée), donc 8 départs par heure, soit presque la fréquence du tram 15 à 5 minutes actuellement offrirait aux usagers un gain de temps de 20 minutes entre Bachet et Cornavin, à savoir entre des durées de 7 minutes pour « **LMCEVA** » contre 27 pour le tram.

Le trajet entre Coppet et Cornavin conserverait par contre l'intervalle à 15 minutes. Dès lors, il faudrait instaurer une rupture de charge à Cornavin, ce qui n'apparaît vraiment pas rédhibitoire face à l'amélioration conséquente des prestations et à la perte de temps des plus limitée induite (2 à 3 minutes). Répliquer le même schéma de rupture de charge à Annemasse (où les TER Léman Express au quart d'heure seraient en correspondance) n'entraînerait pas un inconvénient insurmontable du fait des avantages d'une fréquence doublée de et vers Cornavin. Pour le surplus, les RE Annemasse - Cornavin - Lausanne et au-delà au quart d'heure seraient conservés sans difficulté aucune.

En résumé, l'étape CEVA Sud du « **LMCEVA »**

- améliorerait déjà substantiellement l'offre en transports publics de l'aire Lancy, Plan-les-Ouates, Perly et Saint-Julien avant de réaliser l'extension du tram 15 (et sans avoir à financer pour l'heure ladite extension) ;
- permettrait d'économiser l'occupation d'une voie à Cornavin qui devient disponible pour le développement de l'offre aux heures de pointe vers Nyon et au-delà ;
- « **LMCEVA** » fonctionnerait en 2019 sur tout le parcours Annemasse - (avec haltes supplémentaires à Carouge Val-d'Arve et St-Jean/Cayla) - Bachet - Cornavin en conservant la stratégie de la voie 1 (voir ci-contre). A la réalisation de l'extension de Cornavin en souterrain (échéance 2031 approximativement) on pourrait réaliser l'extension prévue vers Nations et l'Aéroport (voir page 7 pour la nomenclature des lignes).

« **LMCEVA** » pourrait être confronté à d'autres variantes possibles. Néanmoins, un tel métro classique offre de réelles chances de succès.

« **LMCEVA » sur voie 1 à Cornavin. Jusqu'en 2031 ?**

Au changement d'horaire de mi-décembre 2017, la relation entre Coppet et Lancy Pont-Rouge passera au quart d'heure. Elle consommera deux voies à Cornavin (la 2 pour l'arrivée de Coppet et la 1 pour les retours) ; ladite ligne (soit vers Versoix et Coppet) circulant sur voie unique (les deux autres sur ce tronçon servant aux grandes lignes), avec points de croisement à Chambésy et Mies, oblige à un troisième croisement à Cornavin. Au moins 5 convois seront nécessaires pour ce nouvel horaire.

*Avec le modèle « **LMCEVA** », les CFF profiteraient d'une rationalisation ; à Cornavin, la longue voie 1 pourrait tout gérer. Pour Coppet - Cornavin, 4 doubles convois suffiraient largement.*

Entre Bachet et Cornavin, au vu de ces fréquences de métro, des convois simples unités devraient convenir (ici au nombre de 4, dont 2 récupérés du service de Coppet).

En 2031, comme mentionné ci-contre, une extension vers Nations et l'Aéroport serait à réaliser, voire à prolonger vers Ferney, Gex, Divonne, Eysins et Nyon.

En 2031, les RER depuis Coppet et Versoix pourraient fusionner avec la ligne vers La Plaine et Bellegarde (conception envisageable au vu du potentiel de croissance des besoins en matière de desserte de la ZIMEYSA) ou répliquer le schéma de partage de la voie, comme celui évoqué ci-dessus.

L'étape 2018 CEVA Sud/Bachet-Cornavin de « **LMCEVA** » ou Lancy Pont-Rouge – Cornavin (variante courte) ou Carouge/Veyrier Val-d'Arve – Cornavin (variante longue) ; en correspondance avec une liaison Satigny – St-Jean/Cayla ?

La planification du chantier CEVA permet d'envisager la liaison Cornavin - Bachet comme le montre le diagramme disponible sur le site ceva.ch à fin janvier 2016 ; les équipements nécessaires devraient être réalisés à fin 2017.

Toutefois, des considérations d'opportunité pourraient inciter à limiter le service à une desserte Cornavin - Lancy Pont-Rouge. Les conséquences seraient un parc de convois réduit à 3 unités pour assurer 2 départs par quart d'heure et une diminution du gain de temps pour l'axe de Saint-Julien. Ceci précisé, la proposition resterait intéressante.

Nous recommandons néanmoins vivement une desserte Carouge/Veyrier Val-d'Arve vers Cornavin, car particulièrement intéressante du point de vue de la zone de chalandage, puisqu'elle s'étendrait jusqu'à Veyrier et les Crêts de Champel. Le parc nécessaire se monterait à 5 unités. Quand pourrait-elle se réaliser ? En 2017 ?

Prévoir une halte à Saint-Jean/Cayla (à l'embranchement des lignes au sortir du Pont ferroviaire de Saint-Jean, côté Jura) permettrait d'installer une station de correspondance. Les dessertes de et vers Lancy Pont-Rouge offriraient une relation avec des services Saint-Jean/Cayla – Satigny via le Tunnel de Châtelaine.

Il conviendrait de vérifier la disponibilité d'un nombre suffisant de sillons à disposition sur l'axe Blandonnet – Cornavin en tenant compte des possibilités d'optimisation des voies disponibles, y compris celles actuellement dévolues au trafic marchandises mais sous-employées via le Tunnel de Châtelaine. Le pronostic avancé ici est d'une fréquence réalisable à la demi-heure, ce qui offrirait donc 2 départs horaires supplémentaires en heure de pointe de et pour Satigny.

Il en ressortirait le plan de lignes suivant pour une hypothèse d'exploitation à mi-décembre 2017 :

- RER Bellegarde/La Plaine, Russin, Satigny, ZIMEYSA, Meyrin, Vernier/Blandonnet, Cornavin, avec service de renfort heures de pointe Satigny, ..., Saint-Jean/Cayla
- « **LMCEVA** », en l'état métro CEVA Sud (Carouge Val-d'Arve), Bachet, Lancy Pont-Rouge, Saint-Jean/Cayla – Cornavin
- RER Coppet/Versoix, dans ce scénario limité à Cornavin voie 1 pour les raisons figurant en page 3.



Cliché ci-dessus : de Meyrin en direction de la ZIMEYSA ; la voie de gauche est en réserve.

L'étape 2018 CEVA Sud/Bachet-Cornavin de « **LMCEVA** » rendrait le bus D performant, au point d'atteindre plusieurs objectifs d'attractivité du tram de St-Julien des années plus tôt

Concrètement, l'étape CEVA Sud de « **LMCEVA** »

- permettrait d'offrir une meilleure vitesse commerciale aux usagers du bus que le tram grâce à des gains de temps de l'ordre de 20 minutes entre Bachet et Cornavin (donc entre Saint-Julien ou Perly ou Plan-les-Ouates ou Grand-Lancy - en partie - et Cornavin) (faits nouveaux ! nouvelle approche ?)
- apporterait des améliorations également pour les Tours de Carouge (et environs) ainsi que pour Lancy/Onex Les Esserts (ligne 21)
- concernerait aussi Tours de Carouge avec les lignes suivantes à prolonger jusqu'à Lancy Pont-Rouge :
 - o 41 : Petit-Veyrier (entre Pinchat La Tour et Cornavin via « **LMCEVA** » un trajet d'environ 23 minutes en première évaluation soit jusqu'à 20 minutes de gain de temps ; à confirmer).
 - o 44 : Croix-de-Rozon (entre Croix-de-Rozon Douane et Cornavin via « **LMCEVA** » un trajet d'environ 32 minutes en première évaluation soit jusqu'à 10 minutes de gain de temps ; à confirmer).
 - o 45 : Troinex-Ville (entre Troinex-Ville et Cornavin via « **LMCEVA** » un trajet d'environ 33 minutes en première évaluation soit jusqu'à 10 minutes de gain de temps ; à confirmer).

Ligne D : Bel-Air (actuellement) <-> Bachet <-> Saint-Julien (et environs). Nous postulons ici de différer l'extension du tram 15 vers Perly et Saint-Julien grâce à « **LMCEVA** ». Comme le tram offre un clair avantage en termes de capacité disponible, nous voyons par contre la ligne 4 à convertir en tram (voir page suivante) dès les besoins avérés, soit à une époque proche de l'achèvement des projets immobiliers de la zone concernée. Ci-dessous se trouve l'exposé du potentiel de la ligne D grâce à l'apport de « **LMCEVA** ». Concrètement, l'axe de Saint-Julien obéirait à la même logique de desserte que celui de Ferney où l'on opte actuellement pour le bus à haut niveau de service (BHNS ; pour son exploitation, aménagements routiers à réaliser) plutôt que le tram, raisonnable point de vue que nous partageons.

Explications techniques concernant la ligne D. La majorité de ses services dessert la section entre Bel-Air et Saint-Julien (autres relations jusqu'à Neydens) ; pour cette raison, nous limitons notre analyse à ce trajet de/vers Saint-Julien. Aux heures de pointe, la fréquence est de 5 départs horaires (soit toutes les 12 minutes) avec des autobus articulés d'une capacité pratique de 80 places (norme retenue Zurich vbz places debout 2 pers/m² / contrat de prestations - cdp tpg 110 places debout 4 pers/m²), offrant une capacité horaire vbz par sens de 400 unités.

La rotation aux moments les plus chargés, hors temps de battement, correspond à 72 minutes en moyenne. En théorie, un parc de 7 véhicules offre une marge de 6 minutes à chaque terminus, à savoir rien d'excessif quand il s'agit d'éponger les divers imprévus. « **LMCEVA** » CEVA Sud Cornavin <-> Bachet permettrait de limiter la ligne D à une desserte entre Saint-Julien et Bachet (comme entre 1979 et 1994). La rotation se réduirait à 37 minutes.

Avec un temps de battement à 12-13 minutes (outre l'avantage d'éviter les congestions de l'hyper centre), la fréquence progresserait pour passer à 7-8 minutes (2 départs par quart d'heure), améliorant la capacité horaire à 640 places, voire 880 (norme retenue vbz zh 110 / cdp 140) avec un recours à des mégabus (à double articulation comme sur la ligne E), soit 84 % de celle d'un tramway à fréquence de 10 minutes (capacité horaire à 1050 places en retenant la norme vbz zh à 175 contre les 260 du cdp tpg ; début 2016, le site internet tpg mentionne 388 places, valeur impossible à tenir sans comprimer les usagers et les mettre en danger pour cause de surcapacité ; voir page suivante pour la légende urbaine genevoise du tram). Un mégabus D offrirait une capacité suffisante vu la limitation à Bachet, c'est-à-dire sans nécessité de prévoir de la place pour les voyageurs accédant après Bachet pour se rendre au Centre ville.

La capacité pratique vbz zh (places debout : 2 personnes par mètre carré) correspond au nombre maximum de voyageurs qui peuvent accéder à bord sans ralentir la circulation par suite de difficultés d'accès, ou à rendre impossible le service aux personnes à mobilité réduite pour lesquelles davantage d'espace doit être accordé.

L'étape 2018 CEVA Sud/Bachet-Cornavin de « **LMCEVA** » et les lignes de rabattement : le bus 4, le tram 15 et le bus 21

La ligne 4 : Perly <-> Bel-Air (via Bachet ou via Voirets ? bus, à terme tram ?)

Actuellement (début 2016), cette ligne circule entre Bel-Air et Perly via la Route de Saint-Julien. Avec des mégabus sur une ligne D raccourcie à Bachet, la ligne 4 pourrait être modifiée pour rejoindre la ZIPLO depuis Perly et poursuivre vers Voirets, Palettes, P+R Etoile (Lancy Pont-Rouge) et la Jonction avec terminus à Bel-Air.

Suivant l'évolution de la demande, elle pourrait être convertie en tram à l'horizon 2030 et prolongée alors vers Saint-Julien (et reprendre ainsi l'extension du tram 15 vers Saint-Julien), laissant alors à la ligne D un service limité à un Perly-Bachet. Equiper pour la circulation de trams la Route des Jeunes entre P+R Etoile et Pont de Saint-Georges (comme explicité ci-dessous) faciliterait les correspondances entre les lignes 14 et 15.

Le tram 15 (Palettes <-> Nations) : le risque de surcharge avec le projet PAV Praille-Acacias-Vernets

Ledit tram sera clairement très sollicité à cette urbanisation de PAV. Dans ces circonstances, l'intérêt de son prolongement manque de pertinence. Ce faisant, le tram de Saint-Julien pourrait alors se réaliser par la conversion de l'autobus 4 au rail comme indiqué ci-dessus. Les plans actuels d'extension du tram entre Palettes et Saint-Julien via Cherpines pourraient être repris une fois réglées les difficultés dans Grand-Lancy.

Depuis Palettes, son parcours serait commun avec la 15 jusqu'à Lancy Pont-Rouge d'où de nouvelles voies rejoindraient Jonction et la 14 par la Route des Jeunes. A Bel-Air, le tram 4 opérerait une boucle pour son retour avec l'avantage de ne pas embouteiller Cornavin si elle devait traverser le Rhône par le Pont de l'île.

Le bus 21 (Gare des Eaux-Vives <-> Cressy) : le service de rabattement du CEVA entre Malagnou et Val-d'Arve

Ledit bus est appelé à jouer un rôle majeur comme service de rabattement, à savoir entre Malagnou et la Gare des Eaux-Vives, de même que entre Cité Universitaire et la station RER de Carouge/Veyrier Val-d'Arve à prévoir, ou encore entre Tours de Carouge (avec reports de terminus) et Lancy Pont-Rouge ainsi qu'entre Lancy/Onex Les Esserts et Lancy Pont-Rouge à nouveau. Lancy Pont-Rouge se voit ainsi confirmé comme pôle de correspondance majeur, surtout avec la mise en place du « **LMCEVA** » proposé.

La légende urbaine genevoise du tram vaste et rapide

En page précédente, nous avons vu les limites de capacité du tram. En page suivante, on revient sur la recommandation d'experts en 1985 d'étudier le métro automatique car le tram ne pouvait que décevoir.

S'il doit se mouvoir en surface (sites réservés ou pas) avec une desserte rapprochée, le tram urbain n'atteindra jamais une vitesse commerciale élevée. A Genève, l'objectif de 18 km/h est ambitieux ; la 12 est à 14.8 et la 15 à 13.9 km/h ; grâce à la Route de Meyrin, la 14 atteint l'objectif à 18.1 km/h (chiffres 2013).

N'importe, le député Grobet (parmi d'autres) mena campagne en 1998 sur le thème du tram de gauche et du métro de droite. Il réussit à rassembler une majorité pour bouter hors de la législation genevoise le recours au métro au profit du tram.

En 2004, le Conseiller d'Etat Cramer (à qui l'on doit aussi le CEVA - et là bravo et merci) collecta tous les souhaits de tramways du canton pour les insérer dans la loi sur le réseau des transports publics genevois. C'est ainsi qu'éclot l'idée de réinstaurer le tram de Saint-Julien ; aucune vision d'ensemble ne vient donc étayer ce projet. Désormais donc, rien n'empêche de se montrer sceptique quant à l'urgence qui commanderait à réaliser cet équipement.

Perspectives 2020 et après, « **LMCEVA** », **métrage.ch**

« **LMCEVA** » partagerait le CEVA avec les RE Lausanne et se prolongerait vers l'Aéroport via Nations à la réalisation de l'extension souterraine de Cornavin en 2031.

Viendrait alors le schéma inédit 2031 suivant afin d'accroître l'offre (RER et RE avec fréquences au ¼ d'heure ; « **LMCEVA** » avec fréquence à 5 minutes en 2031) :

- « **LMCEVA** » : Annemasse - (2019) CEVA + haltes à Carouge Val-d'Arve et Saint-Jean/Cayla - Cornavin - (2031 : Cornavin souterrain) Nations - Aéroport ; antenne à Saint-Jean/Cayla vers Satigny/La Plaine pour une fréquence à 6 départs horaires ou davantage à Satigny, ZIMEYSA/Meyrin).
- depuis l'Aéroport, possibilité de prolongement de cette ligne CEVA Jura-Salève vers Ferney, Gex, Divonne, Eysins et Nyon en mode RER ou RER tram-train.
- ligne Rhône (RER, fusion 2031 ou même voie comme 2017 « **LMCEVA** » voie 1) : Coppet - Cornavin - La Plaine/Bellegarde.
- ligne Salève (TER actuels) : Evian - Thonon - Annemasse - Saint-Julien - Bellegarde avec haltes supplémentaires (2019 ou après) à Collonges-sous-Salève/Croix-de-Rozon et Viry.
- ligne Vallée Blanche (TER actuels) : Saint-Gervais/Le Fayet ou Annecy - La Roche-sur-Foron - Annemasse.
- ultérieurement (2025-2030), ligne Lac (RER/RE) : Chablais valaisan et haut-savoyard - Cornavin ou/et (suivant opportunités du tracé) Aéroport.
- plus tard (2030 ou après) : liaison ferroviaire vers Annecy dans le sillage de Liane pour relier en une heure environ Genève-Cointrin et Lyon Satolas en se raccordant à la LGV Lyon-Turin à hauteur de Chambéry.

Métrage.ch : cette dernière appellation recouvre un concept de métro automatique qui s'inspire de celui initialisé en 1985, tout en tirant profit des lignes de tramways créées dans l'intervalle (et de celles pouvant être envisagées). Equiper ainsi l'axe du Pont du Mont-Blanc en souterrain permettrait de disposer d'une desserte de métro circulaire en combinaison avec « **LMCEVA** », laquelle offrirait une vitesse commerciale particulièrement efficiente. Et l'hyper centre intégralement piéton ? Mais comment diable financer ? Réponses au prochain numéro.

Dans son volume 3 de l'*Histoire des Transports publics dans le Canton de Genève* (édition du Tricornet, Genève 2015), Gilbert Plojoux relate en page 36 : « Dans un rapport d'avril 1985, le Conseil d'Etat constate que le concept de croix de tramways reste valable, mais que ses avantages sont moins pertinents que prévus (...) Le gain de temps estimé est minimale en raison de la faible vitesse commerciale de 10 km/h. Le centre ville se prête mal à la circulation des tramways (...) Les nouveaux tramways pourraient créer des embouteillages. Le rapport sur la croix ferroviaire conclut à la nécessité d'étudier un autre mode de transport à haut niveau de performance, tel le VAL. »

De 1985 à l'échéance 2015, 30 ans ont passé. Avec la réalisation de la ligne 14, la croix ferroviaire a été réalisée et les mises en garde se vérifient pleinement. Nous avons bien les embouteillages de tramways à Bel-Air et à Cornavin aux heures de pointe. Au bout de la Rue du Rhône, les flots de piétons ralentissent substantiellement la circulation des trolleybus desservant cet axe (lignes 2, 7 et 10). La vitesse commerciale est au maximum de 10 km/h dans le cœur du réseau (soit à l'intérieur d'un polygone reliant la Rue de Lausanne, la Place des Nations, la Servette, les Charmilles, la Jonction, Plainpalais, Champel, Florissant, Malagnou, Jargonant, les Eaux-Vives et le Pont du Mont-Blanc). Pire, la capacité des lignes de tramway suffit aujourd'hui mais il est à craindre qu'elle ne parviendra pas à absorber la croissance de trafic prévue à l'horizon 2030.

Au contraire, à Lausanne qui a su écouter ses experts et réaliser le M2 (soit un type de métro automatique VAL), le succès est considérable, rendant évident que les planificateurs n'ont pas vu assez grand. Une analyse critique de la politique genevoise d'investissements systématiques dans de nouvelles lignes de tramways s'impose comme relevé en page 2. Ceci précisé, l'approche retenue ici revient à reprendre le modèle lausannois du M1 (métro classique : ici « **LMCEVA** ») et du M2 (métro automatique : ici **Métrage.ch**).

Impressum et actualisation apportée pour cette version finale

Impressum. Toutes les fonctions (dont celles d'éditeur, d'auteur et de distributeur) sont actuellement exercées par Philippe Ruchet à 1207 Genève Avenue de la Grenade 21.

Actualisation. Le premier tirage fut de 350 exemplaires avec une distribution par correspondance uniquement. Le présent premier numéro est également disponible à titre gratuit sur le site internet métrages.ch. Cette publication a fait l'objet du dépôt légal prévu par la législation genevoise (LIDL) en date du 18 avril 2016 s'agissant de la version initiale titrée numéro zéro de mai 2016 sous l'appellation **metrogeva.ch** (l'exploitation de ce domaine ne sera pas poursuivie). Depuis le 10 septembre 2016, le nom de notre publication est devenu métrages.ch.

La présente édition (finalisée le 24 septembre 2016) ne comporte que de rares retouches de détail par rapport au numéro zéro précité. En l'état, le calendrier d'édition se présente toujours comme aperiodique.

Les différents thèmes développés au gré des parutions (comme le Métro CEVA) pourront faire l'objet de synthèses sous forme de cahier stratégique suivant l'écho rencontré et le degré de maturation des réflexions atteint alors.

© Copyright Philippe Ruchet. Tous droits réservés.

Dépôt légal genevois (LIDL) comme indiqué ci-dessus.



« **LMCEVA** »

« **Elle aime CEVA** » (pour son avenir)
Le **M**étro **C**ornavin **E**aux-**V**ives **A**nnemasse