



Une rame de la nouvelle ligne 17 vient de franchir la frontière à Moillesulaz et file vers Annemasse (24 février 2020).

Direction Annemasse pour le tramway de Genève

Le réseau des tramways de Genève passe désormais la frontière pour desservir Annemasse. D'autres prolongements sont en cours et de nouvelles extensions en territoire français en projet.

TEXTE ET PHOTOS DE PHILIPPE-ENRICO ATTAL

Difficile d'imaginer qu'une grande part du réseau des tramways de Genève n'a pas 30 ans. Il y a bien sûr la ligne 12 historique qui rappelle que le tram est apparu en 1862 sur les bords du lac Léman. Mais après une phase de forte extension, le réseau s'est peu à peu réduit à partir des années 20 pour ne plus compter que cette ligne 12 entre Moillesulaz et Carouge. Face à la concurrence du trolleybus (apparu en

1942) et de l'autobus, le tramway avait-il encore un avenir ? C'est sans aucun doute sa forte fréquentation, un quart des déplacements du réseau, qui a sauvé le tramway. Les autorités prennent conscience de son importance et décident sa modernisation tout en élaborant un plan de nouvelles lignes pour l'horizon 2000. Première étape de cette modernisation, la commande d'un nouveau matériel roulant pour remplacer

des motrices hors d'âge. Difficulté supplémentaire, le réseau est à voie métrique avec des boucles de retournement. Les nouvelles rames seront donc unidirectionnelles comme les trams qu'elles remplacent.

Sans entrer dans le détail de l'historique des tramways de Genève (déjà évoqué dans le n° 255 de *Rail Passion*), la première série des nouvelles rames Düwag-Vevey arrive sur la ligne

12 à partir de 1987, donnant un sérieux coup de jeune aux trams genevois. En parallèle, les premières extensions du réseau sont progressivement ouvertes. C'est d'abord la ligne 12 qui est prolongée, puis de nouvelles lignes sont mises en service à partir de 1995. Aujourd'hui, le réseau des trams qui compte cinq lignes continue de s'étendre. Le tout dernier prolongement a été ouvert le 14 décembre dernier, en même



Place-de-Neuve, une rame unidirectionnelle de la ligne 12 vers Moillesulaz croise une rame bidirectionnelle de la 17 vers Lancy-Pont-Rouge (24 février 2020).



Une rame de la ligne 17 vers Moillesulaz à la station Gaillard-Millet sur la nouvelle section en territoire français (24 février 2020).

temps (cadencement oblige) que le Léman Express. Il s'intègre dans un plan global de mobilité transfrontalière qui combine différents modes (bus, vélos, trams et trains). Côté tramways, il s'agit d'une nouvelle ligne depuis la frontière suisse jusqu'à Annemasse, traversant les communes françaises de Gaillard et Ambilly. Cette section de 3,3 km entre le terminus de Moillesulaz et Lycée-des-Glières est livrée en première phase sur 1,8 km jusqu'à Parc-Montessuit. Elle comporte sept stations dont quatre sur le tronçon mis en service.

Le terminus de Parc situé sur le territoire d'Annemasse est établi à quai central desservant deux voies. Une file de circulation routière est conservée côté parc. En avant-station, une double communication croisée permet aux trams d'arriver sur l'une ou l'autre voie. Il n'y a pas à proprement parler d'arrière-station, si ce n'est une très courte voie sur une dizaine de mètres, amorce du prolongement vers le cœur d'Annemasse. Depuis le terminus, la plateforme s'engage vers l'ouvrage de franchissement établi au-dessus de la voie ferrée reconstruit dès 2016 en prévision du tramway. La ligne se poursuit rue de la Zone où seul circule le tramway, jusqu'à la station Croix-d'Ambilly où les rames

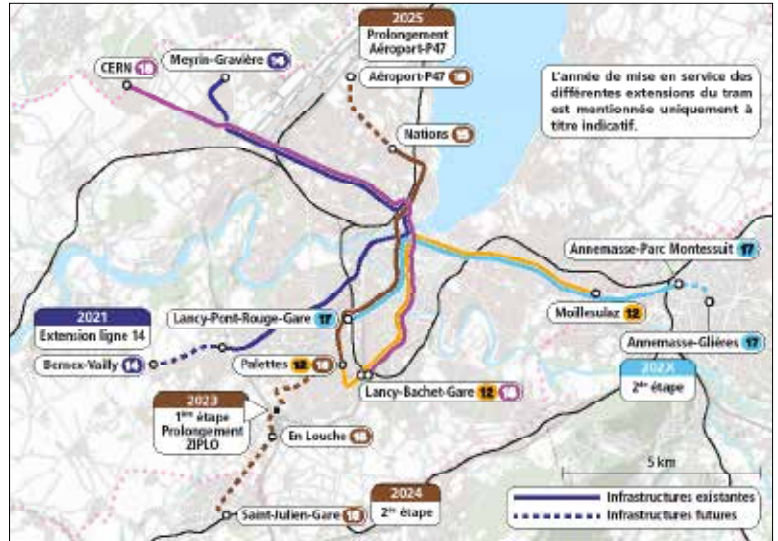
circulent en axial, retrouvant une file de circulation automobile. Cette interstation est un peu longue et mériterait d'être ponctuée par un arrêt supplémentaire. La ligne se poursuit en site propre intégral engazonné avec toujours une file routière, déplacée cette fois au nord du tram. Cette configuration est en partie justifiée par l'étroitesse de la voirie où l'insertion du tramway s'est révélée complexe. Des accès ont dû être aménagés pour les constructions établies le long du parcours. La station Gaillard-Millet est précisément située entre un vaste immeuble de six étages et le parking d'un centre commercial. Le tram continue à se faufiler jusqu'à la station suivante, Gaillard-Libération, établie à quai central unique pour là encore limiter son emprise. Deux voies routières sont conservées de part et d'autre. C'est dans cette configuration d'un tram axial que la plateforme se poursuit jusqu'à la frontière. L'ancien poste de douane a été rasé pour laisser la place à une nouvelle gare de tramways à l'architecture audacieuse. Quatre voies sont desservies par trois quais. La station Moillesulaz intègre la particularité du matériel roulant composé de rames unidirectionnelles de première généra-



En gare de Genève-Cornavin un TGV Lyria Duplex prêt au départ vers Paris (24 février 2020).

Lyria, le chemin le plus court pour aller à Genève

Pour le Français qui souhaite découvrir Genève, Lyria est la solution idéale. Depuis le 15 décembre, Paris et Genève sont reliés en 3 heures 11 avec un départ toutes les 2 heures de 6 h à 20 h. Au total huit allers-retours sont assurés, cadencés comme pour le reste du réseau suisse. Ainsi, les départs de Paris sont toujours en minute 18, ceux de Genève en minute 29. En gare de Cornavin, les trains arrivent et partent toujours dans la partie internationale de la gare en quai 7 et 8. La nouvelle desserte Lyria est désormais assurée par des rames Duplex offrant 30 % de places supplémentaires dans chaque train. Les tarifs sont à partir de 29 euros en 2^e classe, 39 euros en 1^{re} sans oublier la classe Business Premier à 195 euros avec salon d'accueil en gare, presse, boissons, restauration à la place. Toutes les voitures quelle que soit la classe disposent du wifi gratuit.



En haut : une nouvelle station Genève-Eaux-Vives-Gare a été ouverte pour les lignes 12 et 17 en correspondance avec le Léman Express (24 février 2020).

En bas : le nouveau terminus de Parc-Montessuit à Annemasse, un quai central à deux voies (24 février 2020).

Plan : publié par les TPG (Transports publics genevois), ce plan des tramways prévoit les extensions à venir à courte échéance.

tion sur la ligne 12 et de tramways plus récents réversibles avec deux cabines de conduite sur la 17. Le terminus comporte donc également une boucle de retournement pour le matériel roulant unidirectionnel plus ancien. La 12 est comme auparavant terminus avant la frontière avec un quai desservant deux voies. Les trams y sont origine-terminus avant de repartir vers le centre de Genève. La mise en service du prolongement a conduit à la création d'une nouvelle ligne 17 (la cinquième du réseau) en tronc commun avec la 12 sur une part de son parcours. La 17 prend son origine sur l'ancienne boucle de service de Lancy-Pont-Rouge et emprunte l'itinéraire de la 15 jusqu'à Plainpalais. Là encore grâce à la boucle de service sur laquelle est créée une station, elle rejoint les voies de la 12 jusqu'à Moillesulaz et au-delà. La mise en service de la ligne 17 vers Annemasse coïncidant avec celle du Léman Express, une nouvelle station Gare-Eaux-Vives a été créée pour les lignes 12 et 17 remplaçant celle de Roches supprimée. En seconde phase, cette ligne 17 doit pousser vers le cœur d'Anne-

masse jusqu'à Lycée-des-Glières. Cette section de 1,3 km comporte trois nouvelles stations. Sa particularité est peut-être d'éviter soigneusement la gare pour assurer une meilleure desserte du centre-ville. Les études ont montré que c'est sur ce tracé que se concentre la population tandis que le quartier de la gare, moins peuplé, est desservi par le Léman Express. De plus, la future station Place-Defaught n'est qu'à 500 m de la gare SNCF. Cette seconde phase (si le financement est bouclé dans les temps) pourrait être mise en chantier en 2020 pour une livraison courant 2022. Mais le développement du tramway de Genève ne se limite pas à cette seule ligne. Le projet le plus avancé concerne la 14 prolongée depuis son terminus de P+R-Bernex vers Bernex-Vailly. Quatre nouvelles stations seront mises en service sur cette section de 2,3 km. Ce prolongement s'intègre dans un vaste projet visant à élargir la voie routière de Chanzy côté Jura puis côté Salève avant d'y insérer le tramway. La ligne sera établie au centre de la chaussée avec quais latéraux pour les stations.

Seul le futur terminus sera à quai central desservant les deux directions. L'actuelle station de P+R-Bernex sera déplacée pour faciliter le prolongement. Ce chantier d'environ 100 millions d'euros permettra à la ville de Bernex de se développer livrant à terme 1 600 logements supplémentaires. Cadencement ferroviaire oblige, c'est le 13 décembre 2020, au passage à l'horaire d'hiver, que sera mis en service ce prolongement. Côté sud, la ligne 15 n'est pas en reste puisqu'elle fait l'objet, elle aussi, d'un projet d'extension. Prévue jusqu'à la gare de Saint-Julien-en-Genevois, elle sera réalisée en deux phases distinctes, côté suisse sur 4,6 km et côté français avec 1,4 km supplémentaire. Depuis Palettes, où se croisent les lignes 12 et 15, le terminus en boucle de la ligne 12 sera repris pour permettre une connexion directe avec la 15. Le projet prévoit la suppression de la boucle au profit d'une station à trois quais desservant quatre voies. En première phase vers 2023, la ligne poussera jusqu'à Ziplo desservant quatre nouvelles stations. Ensuite les travaux devraient se

poursuivre jusqu'à En Louche à hauteur de la frontière et enfin jusqu'à Saint-Julien. Le tramway permettra de relier les deux gares de Saint-Julien et Lancy-Pont-Rouge sur le Léman Express en seulement 21 min. On attend 8 800 voyageurs par jour uniquement sur la section française, plus du double des bus. On espère un report modal de 3 000 véhicules. L'intérêt transfrontalier n'est pas à démontrer puisque sur un projet à 30 millions d'euros, la Confédération prendra en charge 12 millions (40 %), l'État français 4,3 millions, (11 %) sans avoir recours au financement des entreprises (versement mobilité). D'abord envisagée pour 2021, la mise en service complète jusqu'à Saint-Julien est désormais espérée pour 2024. D'autres prolongements sont attendus comme la ligne 15 côté nord qui devrait pousser au-delà de Nations vers Aéroport-P-47 au Grand-Saconnex à l'horizon 2025. Certains projets restent à finaliser comme celui de la ligne 18 qui s'arrête juste à la frontière à Cern et qui pourrait continuer en France vers Saint-Genis-Pouilly. ●