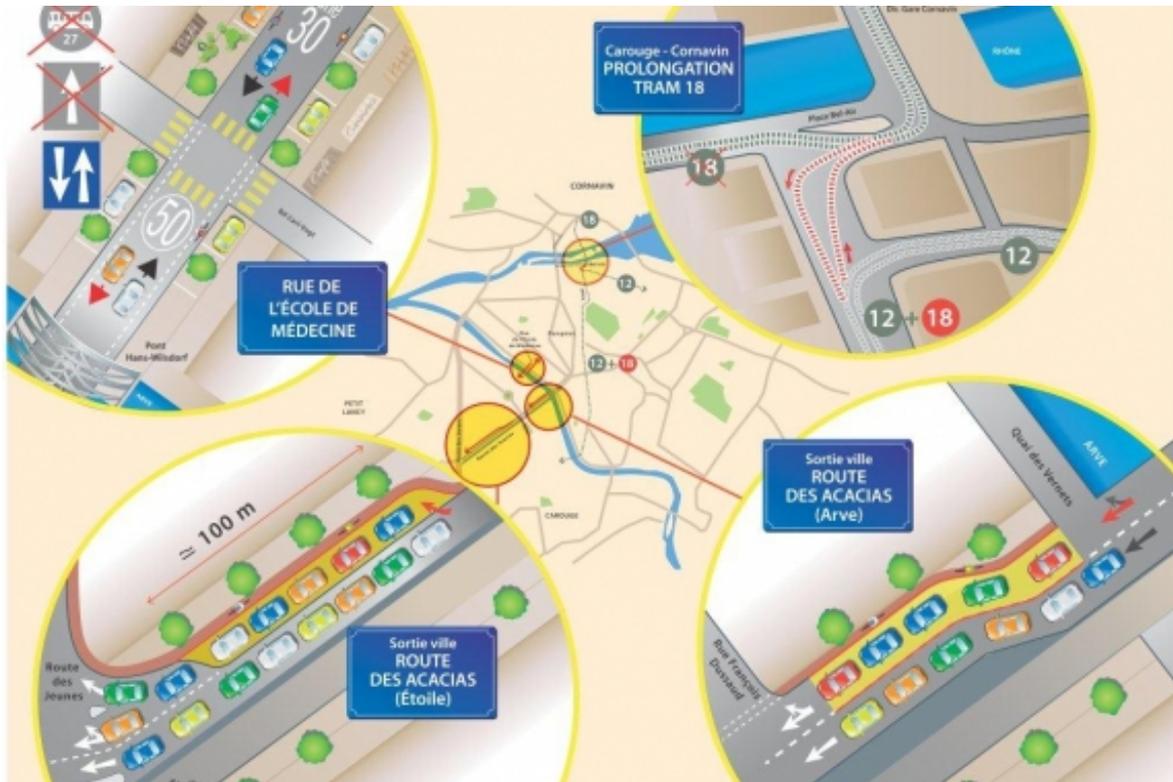


Ecole de médecine, Acacias, Carouge-Cornavin.

tcs.ch/fr/le-club/pres-de-chez-moi/geneve/communiqués-prises-position/ecole-de-medecine-acacias-carouge-cornavin.php

Stratégie duale : le TCS propose un paquet de mesures pour dépasser les clivages



La suppression du double-sens de circulation à la rue de l'École-de-Médecine a eu un effet catastrophique sur la vie du quartier (files, détours, nuisances). Elle a en outre annulé toutes les perspectives et les effets positifs du magnifique pont Hans Wilsdorf offert aux genevois.

Le bus 27 coûte très cher pour une solution de bricolage entre Carouge et Cornavin. Il met un temps énorme et passe par des endroits peu demandés.

La circulation sur la route des Acacias dans le sens sortie de ville est très insatisfaisante et inutilement chargée. Les TPG et le trafic individuel subissent d'inacceptables ralentissements.

Historiquement, à Genève, la politique de la mobilité a consisté à enlever des capacités pour la mobilité individuelle, dans la contrainte, sans rien donner en échange. Il s'agit ni plus ni moins que d'une instrumentalisation. En cette période pré-électorale, les genevois ont besoin de signes positifs de la société civile.

Pour dépasser les clivages, il convient de promouvoir une stratégie duale, à savoir des solutions qui feront gagner les transports en commun et la mobilité individuelle. Soit les acteurs concernés arriveront à proposer des projets qui permettent des solutions pour tous, soit on restera à un antagonisme stérile. Il faut un consensus.

S'agissant des transports publics (TP), mal-aimés des genevois, il faut aujourd'hui générer de la sympathie, de la séduction. Rétablir une liaison Carouge – Cornavin par le tram est un signe fort et lisible par tous. Demandé avec insistance par le TCS, le projet d'

[extension de la ligne du tram 18](#), qui semble enfin acquis depuis quelques jours, fait partie de la politique du possible. Mais c'est encore nettement insuffisant.

Il doit en être de même pour le rétablissement d'une circulation bidirectionnelle sur la rue de [l'Ecole-de-Médecine](#), avec une portion en zone 30 - ce qui est une concession majeure - à la condition expresse que les propositions faites sur [l'axe des Acacias](#) soient réalisées également. Ces modifications sont des projets qui existent à la DGM et qui n'attendent plus que leur mise en œuvre.

Il convient donc de ficeler, de lier ces trois propositions cohérentes et rapidement exécutables.

Rue de l'Ecole de Médecine : Rétablissement de la circulation bidirectionnelle et création d'une zone 30

Principes :

- Le schéma de circulation actuel, prévoyant un double sens-unique à la hauteur carrefour Bd. Carl-Vogt – Ecole de Médecine est abandonné ;
- la circulation bidirectionnelle sur toute la longueur de la rue de l'Ecole de Médecine est rétablie ;
- une zone 30 est instaurée entre l'Av. du Mail et le Bd. Carl-Vogt ;
- cette zone 30 est créée sans changer la définition de voie inter-quartiers de la rue de l'Ecole de Médecine, qui relie les Acacias et Carouge-Est à Plainpalais et au centre ville. Le cadre de vie des habitants du quartier et des clients des commerces et cafés, concentrés dans cette partie, est ainsi optimisé ;
- quant au tronçon entre le quai de l'Arve et le Bd. Carl-Vogt, qui n'a pour riverains que des installations militaires et universitaires, une zone 30 ne se justifie pas ;
- la création d'une zone 30 telle que décrite ci-dessus est une concession du TCS, pour autant que les propositions faites sur l'axe des Acacias (voir fiche Acacias) se réalisent également ;
- de manière générale, le TCS promeut des zones 30 qui ne constituent pas des dangers pour les usagers : des passages pour piétons doivent y être maintenus là où cela fait du sens. De même, il est impératif de ne pas générer de « gymkhana pour les usagers ;
- le stationnement des véhicules est maintenu sur les trottoirs dans la zone 30. Des aménagements / alternatives peuvent être envisagés dans la mesure où la circulation bidirectionnelle est garantie ;
- la ligne 27 est supprimée. La liaison Carouge – Cornavin est assurée par le tram 18 (voir fiche Tram 18).

La situation actuelle est intenable :

- Le double sens-unique est un nouvel exemple de solution contraignante et démotivante imposée aux usagers et aux habitants. Il crée d'importantes nouvelles nuisances, par exemple à la rue des Bains ;
- le bus 27 est une solution de bricolage. C'est un non-sens en termes d'efficacité et un gaspillage d'argent (plus de CHF 2 millions par année): un bus circule pratiquement à vide ou en tout cas avec très peu de monde, ne dessert pas les arrêts utiles au public, est bloqué dans la circulation et prend un temps considérable.

Route des Acacias, sens sortie de ville: capacité + 50% pour le trafic individuel - augmentation de la vitesse commerciale du tram

Principes :

- La clé du nouveau dispositif se situe au bout de la route des Acacias, au carrefour de l'Etoile. Il convient à cet endroit de créer une deuxième voie sur une distance d'environ 100 mètres ;
- cette mesure permet d'une part de doubler la disponibilité des véhicules prêts à démarrer au feu vert ; le nombre de véhicule en mesure de quitter la zone passe ainsi de 900/h à plus de 1'300/h, soit près de 50% mieux ;
- elle permet d'autre part de stocker les véhicules en attente sur deux voies, diminuant ainsi considérablement le reflux des véhicules, donc les bouchons sur l'axe des Acacias;
- la combinaison de ces deux effets permettra une amélioration de la fluidité sur tout l'axe des Acacias, perceptible jusqu'à Plainpalais ;
- la bande cyclable est évidemment maintenue, mais déplacée sur la droite ;
- quelques places de stationnement (moins de 10), actuellement destinées aux commerces sont susceptibles d'être supprimées ; leur compensation intégrale par la création de nouvelles places à proximité doit être assurée ;
- en complément aux modifications au carrefour de l'Etoile, une deuxième voie est à nouveau créée sur la route des Acacias entre le quai des Vernets et la rue François-Dussaud ;
- cette mesure permet d'augmenter la capacité de stockage des véhicules, donc de drastiquement diminuer le reflux de ceux-ci depuis Plainpalais, ce qui permet ainsi une meilleure séparation des flux entre transports publics et transports individuels ;
- la bande cyclable doit être déplacée vers la droite ;
- une quinzaine de places de stationnement sera partiellement ou totalement supprimée, selon les options de détail choisies ; là également, leur compensation intégrale doit être assurée ;
- une régulation intelligente et proportionnée des feux sur l'axe est à mettre en place, notamment en vue de traversées des piétons optimisées;
- ces mesures de fluidification permettront de rendre l'utilisation de l'axe des Acacias naturelle et logique pour la sortie de ville, limitant ainsi au minimum l'éventuel trafic de transit sur la rue de l'Ecole de Médecine, le pont et la rue Hans-Wilsdorf ainsi que la rue François-Dussaud ;
- le gain de temps pour le tram 15 sur ce tronçon, selon les périodes de la journée et la densité du trafic, peut raisonnablement être évaluée entre 1,5 et 3 minutes, voire plus.

La situation actuelle est intenable :

Le trafic individuel est inutilement retenu sur la route des Acacias en direction de la sortie de ville, générant ainsi perte de temps, bruit et pollution. Il en résulte de nombreuses tentatives d'utiliser d'autres itinéraires que cet axe principal, diffusant ainsi le trafic de transit sur des axes non prévus à cet effet.

Le tram 15 est entravé dans sa progression en raison d'une mauvaise séparation avec le flux des véhicules.

Liaison Carouge – Cornavin : prolongation du tram 18 sur la ligne du 12 depuis Bel-Air

Principes :

La solution la plus praticable pour permettre une liaison efficace en transports publics entre Carouge et Cornavin est celle du tram 18, dont la ligne est modifiée comme suit :

- venant de Cornavin, le tram 18 rejoint la rue de la Corraterie après s'être arrêté à la place Bel-Air ;
- il se retrouve alors sur la branche du tram 12 jusqu'à Carouge ;
- cette modification peut être immédiatement mise en œuvre car elle ne nécessite pas de travaux. Le trajet est déjà utilisé chaque jour lorsque le tram 18 se rend à son dépôt ;
- le tram 18 est préférable au tram 13 car il dessert la place Neuve, qui est peu fréquentée par les transports publics et il vient de quartiers à forte densité comme le Bouchet, les Avanchets et Meyrin ;
- afin de permettre une bonne harmonie avec le tram 12, le tram 18 ne doit pas se réguler (respecter un horaire) lorsqu'il circule entre Bel-Air et Carouge et retour. Il doit simplement avancer et ne pas attendre son horaire. Sa régulation se fait au CERN ;
- de cette façon les fréquences les plus rapprochées des trams 12 (4 à 5 minutes) et 18 (10 minutes) peuvent être respectées ;
- actuellement, un tram 12 sur deux va jusqu'aux Palettes et l'autre rebrousse au Rondeau de Carouge. Le tram 18 doit lui aussi rebrousser au Rondeau de Carouge ;
- pour exploiter l'allongement de la ligne 18 de Bel-Air à Carouge, il faut un maximum de 3 trams supplémentaires sur la ligne. De cette façon, la fréquence de 10 minutes est maintenue ;
- il n'y a aucun problème à ce que deux lignes circulent sur la même branche, contrairement à ce qu'un théoricien a décrété pour les trams genevois ;
- le choix de diminuer la qualité de l'offre pour des motifs théoriques non prouvés est contestable et dommageable pour les transports publics. Ceux-ci doivent être séduisants pour susciter l'adhésion ;
- dans les villes de l'est par exemple, les trams ont un réseau en étoile avec chaque fois deux lignes aux terminus pour augmenter les liaisons directes ; c'est également le cas à Genève pour toutes les lignes de bus et trolleybus ;
- à Zurich, la majorité des branches sont aussi parcourues par deux lignes. A Bâle, ce n'est pas le cas mais les points de transbordements sont nombreux et de quai à quai, ce qui n'est pas le cas de Bel-air et Plainpalais.

La situation actuelle est intenable :

Le bus 27 nécessite aujourd'hui 4 bus pour assurer une fréquence à 15 minutes et un trajet d'environ 27 minutes. Or le tram 18 ne nécessite que 3 trams de plus et assure le trajet en 18 minutes de Cornavin à Carouge.

Le bus 27 est une solution de bricolage. C'est un non-sens en termes d'efficacité et un gaspillage d'argent (plus de CHF 2 millions par année): un bus circule pratiquement à vide ou en tout cas avec très peu de monde, ne dessert pas les arrêts utiles au public, est bloqué dans la circulation et prend un temps considérable.

[Presse](#)

Partager

- [Envoyer par e-mail](#)
- [Partager sur Facebook](#)
- [Partager sur Google Plus](#)



Contact

Directeur de la section

Henri-Pierre Galletti
Quai Gustave-Ador 2
1207 Genève
Tél +41 22 735 48 04
Fax +41 22 735 48 15

secretariat@tcsge.ch

Infographies

[Schéma complet](#)
[TRAM 18 et 12](#)
[TCS plan général](#)
[Ecole de médecine](#)
[Route des acacias 2](#)
[Route des acacias 1](#)

Fiches techniques

[Fiche technique Acacias](#)
[Fiche technique tram 18](#)
[Fiche technique école de médecine](#)

Débat télévisé TV Léman bleu : François Membrez et Lisa Mazzone

[6:27 - Ecole de médecine](#)

Radio

[Interview ONEFM](#)

Presse

[Tribune de Genève](#)
[TCS Genève p. 16](#)
[TCS Genève p. 17](#)

Journal TCS Genève

Lisez nos dossiers!

[TCS Genève](#)