

Ligne 13

Pour les articles homonymes, voir Ligne 13.

La ligne 13 du tramway de Genève est une ancienne ligne diamétrale exploitée par les Transports publics genevois (TPG) entre 1995 et 2011. Elle desservait, via Carouge, plusieurs quartiers de Genève et quelques communes de l'agglomération. Les terminus étaient à Nations et aux Palettes, sur la commune de Lancy.

L'indice est utilisé pour la première fois en 1889 par la ligne de tramway Genève-Saint-Julien-en-Genevois, qui fusionne en 1925 avec la ligne 12, puis reprend en 1938 son indépendance sous la forme d'une ligne d'autobus, la D[1].

La ligne 13 contemporaine est inaugurée le 27 mai 1995 et est mise en service le lendemain entre Gare Cornavin et Bachet-de-Pesay, avec une course sur deux limitée aux Augustins ; elle est ainsi la première ligne de tramway créée à Genève depuis la vague de suppression des années 1950 et 60[1]. Elle est aussi la première ligne à inaugurer les Düwag-Vevey DAV à 3 caisses (Be 4/8), issue de la transformation des Be 4/6 à 2 caisses[1]. Elle emprunte un tronçon nouvellement créé entre la gare et Plainpalais, puis emprunte les voies de la ligne 12.

Le 29 septembre 1996, première modification avec l'abandon des services partiels puis le 28 juin 1997 elle est prolongée aux Palettes[1]. Le 13 décembre 2003 elle est prolongée de la gare jusqu'à Nations.

À la veille du remaniement du réseau TPG du 11 décembre 2011, la ligne reliait donc Nations à Palettes[1]. Cette restructuration, impliquant la réduction du nombre de lignes de tramway par la suppression des troncs communs et l'application de la logique d'une ligne par axe, afin de décongestionner le réseau, a vu la ligne 13 disparaître au profit des lignes 12 entre Plainpalais et Palettes et 15 entre Plainpalais et Nations[1],[2].

La suppression de la ligne 13 s'est avérée particulièrement impopulaire auprès de la population carougeoise, privée d'une ligne directe vers Cornavin. Après un an et demi de demandes de restauration de la ligne et une tentative de combler cette disparition par la ligne de bus 27 qui peine

à convaincre, il est annoncé en septembre 2013 que la ligne 18 sera prolongée au Rondeau de Carouge[3]. Ce prolongement a eu lieu le 28 juin 2014 et par conséquent, la ligne 27 a été supprimée[4].

Les stations engras servent de départ ou de terminus à certaines missions.

Ont roulé sur cette ligne, grâce à ses boucles à tous les terminus, aussi bien les matériels unidirectionnels que bidirectionnels du réseau à l'époque, à savoir les Düwag-Vevey DAV (Be 4/6 et Be 4/8) et Bombardier Cityrunner (Be 6/8).

Des essais de divers matériels ont eu lieu au cours de son histoire[1]: entre septembre et octobre 2000, une rame Siemens Combino demonstrator est testée, puis entre 2003 et 2005 ce sont les deux Bombardier Cityrunner du réseau de Lodz en Pologne qui ont roulé sur la ligne.

La ligne était située en intégralité dans la zone 10 de la communauté tarifaire Unireso.

Cet article ou cette section contient des informations sur un projet de transport.

En juillet 2021, la Tribune de Genève, relayée par 20 Minutes, révèle qu'une nouvelle ligne 13 serait à l'étude entre Ferney-Voltaire et Bernex, en complément des lignes 14 et 15, via un trajet qui pourrait emprunter le pont Butin en fonction des études qui seront menées à une date encore indéterminée à ce jour[5].

Cette information est confirmée dans la version actualisée en juin 2022 du plan climat cantonal, la ligne 13 sera remise en service sur le trajet Bernex-Pré-Marais - Cornavin - Nations - Grand-Saconnex-P+R - Ferney-Voltaire à l'horizon 2026[6].

Sur les autres projets Wikimedia :

Les coordonnées de cet article :

Ligne 14

Pour les articles homonymes, voir Ligne 14.

La ligne 14 du tramway de Genève est une ligne diamétrale exploitée par les Transports publics genevois (TPG). Elle dessert plusieurs quartiers de Genève et quelques communes de l'agglomération. Les terminus sont à Bernex, Vailly et à Meyrin, Gravière.

La ligne 14 de l'ancien réseau de tramway reliait le quai de la Poste au Grand-Lancy, elle fut mise en service le 5 août 1899 puis fusionne le 2 février 1925 avec la ligne 4. L'indice est réutilisé en 1969 par une ligne d'autobus qui est renommée en ligne 22 le 10 décembre 2006 afin de libérer l'indice pour une ligne de tramway[1].

Entre 1890 et 1961, une ligne de tram reliait déjà Genève à Chancy, via Bernex et la route du Grand-Lancy ; d'abord la ligne 15 puis la ligne 2 après 1954 et la suppression du tronçon Bernex-Chancy[2],[3]. En 1961, la ligne 2 est remplacée par une ligne de trolleybus qui conserve cet indice et qui desservira Bernex jusqu'en 2011 et le retour du tramway[3].

La nouvelle ligne 14 est mise en service le 7 décembre 2007 entre le Bachet-de-Pesay, Carouge, la Gare Cornavin et Avanchet (projet TCMC phase 1)[1]. Elle est ensuite étendue jusqu'à Meyrin-Gravière le 12 décembre 2009 (projet TCMC phase 2)[1].

La ligne 14 a la particularité d'emprunter les deux grandes extensions réalisées au cours des années 2000 : le TCMC (Tram Cornavin-Meyrin-CERN) et le TCOB (Tram Cornavin-Onex-Bernex). La concession fédérale du TCMC a été accordée en 2003, les travaux ont débuté en décembre 2005 et ont duré de deux à quatre ans, avec une mise en service partielle jusqu'aux Avanchets dès 2007 et en totalité jusqu'à Meyrin en 2009[4],[5]. Pour le TCOB, la concession fédérale a été obtenue en 2006, le chantier a débuté en novembre 2008 pour une mise en service en 2011, lors de la réorganisation du réseau[4],[1],[6],[7].

À la veille du remaniement du réseau TPG du 11 décembre 2011, la ligne reliait donc le Bachet-de-Pesay à Meyrin[1]. Cette restructuration, impliquant la réduction du nombre de lignes de tramway par la suppression des troncs communs et l'application de la logique d'une ligne par axe, afin de décongestionner le réseau, s'est accompagnée pour la ligne 14 de l'abandon de son tronçon Bel-Air- Bachet-de-Pesay au profit du nouveau tronçon vers Bernex via Onex (TCOB) et par la reprise de la desserte du CERN (La Diresse, inauguré le 30 juin 2011[5])[1],[8]. La ligne fonctionne alors de Bernex, P+R à Meyrin, Gravière ou Meyrin, CERN, devenant l'unique ligne à branche du réseau[1].

Le 9 décembre 2012 la desserte du CERNest reprise par la ligne 18, remise en service afin de simplifier la desserte ; la 14 relie depuis lors Bernex, P+R à Meyrin, Gravière[9].

À la suite du tronçon jusqu'au parc relais de Bernex, la construction d'un second tronçon de 2,3 km et quatre nouvelles stations[10] de la ligne 14 de Bernex, P+R à Bernex, Vailly, dont la concession a été octroyée en mars 2010, devait initialement être entamé en janvier 2013 pour être terminé fin 2014[11],[12],[13].

L'extension ne verra ses travaux débuter qu'en février 2019, en raison de difficultés financières du canton et d'une forte opposition, avec une mise en service prévue le 13 décembre 2020[14],[15],[16],[17],[18],[19].

Cette extension, dont le coût est estimé à 100 millions de francs suisses dont 26 pris en charge par la Confédération et le reste par le canton, sera construit en position centrale entre les deux chaussées de la route et non en site latéral, côté village, comme prévu à l'origine, afin de transformer la route en boulevard urbain[19]. Le chantier devait nécessiter, au printemps 2020, de limiter la ligne à Confignon, croisée afin de réaménager la station Bernex, P+R qui ne sera donc plus un terminus[19]. La mise en service est repoussée en 2021 en raison de la pandémie de Covid-19[20].

Du 13 décembre 2020 et ce jusqu'à la mise en service du prolongement de la ligne jusqu'à Bernex, Vailly, le terminus Bernex, P+R est reporté à l'arrêt précédent Confignon, croisée afin de permettre la jonction du nouveau tronçon avec l'existant et le déplacement de la station[21].

Cette extension doit accompagner le développement de la commune de Bernex qui verra d'ici 2026 la construction de 1 600 logements, essentiellement le long de la route de Chancy[22]. La phase d'essais du nouveau tronçon débute le 8 juin 2021, pour une mise en service le 4 juillet suivant[23].

La ligne est longue de 15,1 km[24]. La ligne alterne tronçons totalement ou partiellement en site propre (sur une partie de la route de Chancy : dans la circulation générale vers Bernex, en site propre dans l'autre sens) et quelques tronçons mélangés avec la circulation générale en centre-ville (quais du Rhône et de la Poste, rue du Stand, rue de la Pépinière).

La ligne dessert de nombreux équipements ou lieux importants au départ de Bernex, la ligne traverse ensuite Confignon, Onex (Centre-ville, Église Saint-Martin), Lancy (Centre commercial Lancy Centre, Petit-Lancy), Genève (La Jonction, les Ponts de l'Île, la Basilique Notre-Dame, l'agare de Genève-Cornavin, La Servette), Vernier (Balexert, Les Avanchets) pour finir à Meyrin (quartier de Blandonnet, le Jardin alpin, le centre culturel Forumeyrin, le quartier de la Gravière).

La ligne naît, au parc relais Vailly à l'ouest de Bernex puis continue sur la route de Lancy en longeant Bernex par le nord puis en traversant les communes de Confignon, d'Onex puis de Lancy avant d'entrer dans Genève et de franchir l'Arve par le pont Saint-Georges. La ligne emprunte successivement la rue des Deux-Ponts, le quai du Rhône puis la rue de Stand où les voies se dissocient, celle en direction de Bernex empruntant le quai de la Poste. Les deux voies se réunissent place Bel-Air, où elle est rejointe par la ligne 18, puis franchissent le Rhône par les Ponts-de-l'Île pour arriver place de Saint-Gervais. La ligne emprunte ensuite les rues de Coutance puis de Cornavin pour arriver place des XXII-Cantons où les voies se séparent pour passer de part et d'autre de la Basilique Notre-Dame avec la ligne 15, puis emprunte le passage de Montbrillant sous le faisceau de l'agare de Genève-Cornavin puis la rue de la Pépinière pour rejoindre la rue de la Servette. Cette rue est prolongée par la route de Meyrin qui permet à la ligne de rejoindre Vernier, de longer l'aéroport international de Genève par le sud et d'arriver à Meyrin. Au Jardin Alpin la ligne bifurque à droite et se sépare de la ligne 18, elle emprunte le viaduc au-dessus de la rue Lect qui lui permet de rejoindre la rue De-Livron puis tourne à droite avenue de Vaudagne où se situe son terminus, dans le quartier de la Gravière.

La liste ci-dessous présente les stations et zones tarifaires selon la situation en vigueur au 10 décembre 2023.

Les stations en gras servent de départ ou de terminus à certaines missions.

La ligne fonctionne de 4h40 à 0h40 du matin du lundi au jeudi, le vendredi son service est prolongé jusqu'à 2h45 du matin, le samedi de 5h10 à 2h45 du matin et les dimanches et jours fériés de 5h10 à 1h15 du matin [25]. Les tramways relient Bernex, Vailly à Meyrin, Gravière en 50 minutes en

moyenne, grâce à une vitesse commerciale de 17,45 km/h [24]. Les horaires étendus les vendredis et samedis soir se font dans le cadre de la complémentarité avec le service Noctambus.

En début et fin de service les rames sortant ou quittant le dépôt ont Genève, Stand, Genève, gare Cornavin ou Genève, Bel-Air pour terminus [25].

La ligne est exploitée à l'aide des deux matériels bidirectionnels du réseau, à savoir les Bombardier Cityrunner et les Stadler Tango. L'absence de boucles de retournement aux terminus interdit l'usage de matériel unidirectionnel sur la ligne.

La ligne est située en intégralité dans la zone 10 de la communauté tarifaire Unireso.

En 2021, la ligne a assuré 21,516 millions de voyages, en faisant la première ligne la plus fréquentée du réseau TPG, tous modes confondus [26].

Sur les autres projets Wikimedia :

Le projet « art&tram » est porté par cinq communes traversées par la ligne 14 : Lancy, Onex, Confignon, Bernex et Genève, sous l'égide du Fonds cantonal d'art contemporain et du Service cantonal de la culture [27]. Chacune des cinq communes parraine une installation artistique, la sixième installation relie toutes les autres car elle concerne une rame de tram. Le projet « art&tram » a démarré en 2009, il vise à « renforcer la perception de la mobilité douce comme un choix qui fait primer la qualité de vie et de l'expérience, en sus des questions écologiques et de planification urbaine bien connues » et à accompagner les mutations urbaines entre centre et périphérie.

Sur les autres projets Wikimedia :

Dans le cadre du festival « Les Créatives » (10-26 novembre 2017), le collectif féminin « Les Indociles » crée une exposition visuelle et sonore à l'intérieur du tram « Monochrome Rose », avec une chronologie des événements depuis 1971 (adoption du droit de vote des femmes en Suisse). La proposition artistique est soutenue par le Fonds cantonal d'art contemporain, elle s'intitule « Ligne 71-17 » (pour 1971 et 2017) et comprend des documents d'archives, des citations ou exhortations, des interventions sonores après l'annonce de chaque arrêt. Des affiches du MLF genevoises

années 1970 et 1980 sont placées à l'extérieur du tram[34].

Sur les autres projets Wikimedia :

Les coordonnées de cet article :

Ligne 17

Pour les articles homonymes, voirLigne 17.

La ligne 17 du tramway de Genèveest une ligne diamétrale transfrontalière exploitée par lesTransports publics genevois(TPG). Elle dessert plusieurs quartiers deGenèveainsi que les communes suisses deCarouge,Chêne-Bourg,Chêne-Bougeries,LancyetThônexet les communes françaises deAmbilly,AnnemasseetGaillard. Les terminus sont à lagare de Lancy-Pont-Rougeet au Parc Montessuit àAnnemasse. Créée en2005, elle a été supprimée en2011avant d'être réintégrée au réseau en2019et prolongée sur le sol français jusqu'à Annemasse.

L'indice est utilisé pour la première fois en1988par la ligne de minibus expérimentale desservant la vieille-ville, qui devient laligne 36le24 juin 2001afin de libérer l'indice pour une ligne de tramway[1].

La ligne 17 contemporaine est mise en service le11 décembre 2005entre les gares deLancy-Pont-Rougeet desEaux-Vives, afin d'améliorer la desserte du quartier des Acacias et d'éviter une correspondance pour les voyageurs venant depuisAnnemasseen train, en utilisant les infrastructures existantes des lignes12et15[1].

Le20 mai 2006, première modification avec le prolongement jusqu'aux Palettes puis dès le10 décembre 2006elle est prolongée jusqu'au Bachet-de-Pesay[1].

Le14 décembre 2008la ligne est prolongée des Eaux-Vives à Moillesulaz, avec des services partiels à lagare de Chêne-Bourg, mais dans l'autre sens elle est à nouveau limitée à Lancy-Pont-Rouge[1].

À la veille du remaniement du réseau TPG du11 décembre 2011, la ligne reliait donc Moillesulaz à Lancy-Pont-Rouge[1]. Cette restructuration, impliquant la réduction du nombre de lignes de tramway par la suppression des troncs communs et l'application de la logique d'une ligne par axe, afin de décongestionner le réseau, a vu la ligne 17 disparaître au profit des lignes 12 entre Moillesulaz et Plainpalais et15entre Plainpalais et Lancy, avec l'abandon de l'ancienne station terminus, reportée à

l'arrêt P+R Étoile à proximité [1],[2].

La ligne 17 sera remise en service afin de desservir le nouveau tronçon de 3,3 km jusqu'au lycée des Glières à Annemasse (France) et desservira sept nouvelles stations initialement annoncées comme une extension de la ligne 12, ce qui aurait marqué le retour de la ligne en France [3],[4]. Une nouvelle station sera créée à Moillesulaz, légèrement décalée vers le nord et nécessitant la reconstruction du poste de douane, avec un nouveau système d'aiguillages, une voie de garage et une nouvelle boucle de rebroussement [3]. Cette extension mettra Annemasse à 25 minutes du centre de Genève [4].

L'enquête publique côté français a eu lieu entre juillet-septembre 2013 [5],[6]. Le chantier a pris trois ans de retard, la ligne aurait dû être inaugurée en 2016, le non à l'initiative populaire sur le financement genevois des parcs relais français et les retards de versement d'une somme de 30 millions d'euros par le canton de Genève ont bloqué le projet, la ville d'Annemasse envisagea même de financer l'extension en taxant les résidents suisses non déclarés en France [7].

Les travaux préparatoires d'extension au futur tram franco-genevois ont débuté en 2015, ceux de déviation des réseaux puis de construction de la plateforme et des voies commencent en 2017 [8]. L'extension de la ligne sera mise en service en deux étapes : la première jusqu'à la station Parc Montessuit devrait être mise en service en novembre 2019, tandis que la totalité de l'extension jusqu'à la station Lycée des Glières sera construite à partir de 2020 pour une mise en service à l'horizon 2022 [9],[4].

En 2017, le retour de la ligne 17 est évoqué comme un moyen de renforcer la ligne 12 sur sa partie suisse une fois le prolongement à Annemasse (France) mis en service [10]. Elle est aussi évoquée pour désigner un tramway sur trois ? les deux autres seront des trams de la ligne 12 ? qui franchiront la frontière à Moillesulaz en 2019 pour desservir Annemasse; l'autre terminus de cette ligne n'est alors pas encore défini, une des hypothèses étudiées a été le renforcement de la desserte du CERN, assurée par la ligne 18 [11]. La renaissance de la ligne 17 pour desservir Annemasse est l'hypothèse privilégiée en août 2018 [12], l'autre terminus de la ligne serait le gare de

Lancy-Pont-Rouge, desservie par le CEVA, afin de renforcer la desserte de la route des Acacias[13]. Un document de planification du canton édité en décembre 2018 valide cette ligne 17 Pont-Rouge ? Annemasse[14].

La construction de la ligne à proprement parler est officiellement lancée le 30 janvier 2017[4], et en février 2017 la destruction du bâtiment de la douane de Moillesulaz est effectuée, car situé sur l'emprise de la future plateforme[15], ce qui nécessite la reconstruction d'un nouveau poste de douane[3].

La pose symbolique du premier rail a lieu à la frontière le 20 février 2017, les déviations des réseaux souterrains sont effectuées à partir de mai 2017[16], la pose de la voie et l'aménagement de la voirie sera effectué entre les printemps 2018 et 2019 puis suivra les essais avant la mise en service, prévue pour le mois de novembre[4]. De mi-avril au 27 août 2018, la boucle de Moillesulaz a été fermée afin de permettre la reconstruction des infrastructures douanières et aménager le secteur en vue de l'extension du réseau, ce qui a empêché durant ce laps de temps l'utilisation des convois de DAV unidirectionnelles sur la ligne 12[17].

La pose réelle du 1^{er} rail a lieu le 9 octobre 2018 en présence des officiels français et suisses[18]. La pose du gazon débute en avril 2019[19].

Les essais de la ligne devaient débuter le 1^{er} octobre 2019, au lendemain de la mise sous tension de la ligne aérienne de contact[20], ils débutent finalement le 14 octobre 2019. C'est la rame n°891 qui est la première à franchir la frontière ?[21], et se poursuivent jusqu'au 1^{er} décembre puis c'est au tour de la marche à blanc, qui consiste à tester la ligne en conditions réelles mais sans voyageurs, de débiter, elle dure jusqu'à la veille de la mise en service, prévue le 15 décembre 2019[22].

Les essais du tronçon français sont perturbés par des voitures et des camions qui stationnent, roulent où s'embourbent sur le gazon, parfois de façon volontaire[23].

L'inauguration a lieu le 14 décembre, avec un service gratuit assuré l'après-midi sur le nouveau tronçon[24].

Des animations étaient proposées tout au long du parcours du nouveau tronçon français :

L'extension du réseau coûte 85,6 millions d'euros (57 millions pour la phase 1, 28,6 millions pour la phase 2), financée de la façon suivante[25]:

10 000 voyages par jour sont attendus sur la première phase, 12 500 une fois la seconde phase réalisée[4]. La réalisation de la seconde phase est, en septembre 2018, menacée par l'absence de financement de la Confédération suisse annoncé le même mois, annonce qui a provoqué par ailleurs l'abandon de l'extension de la ligne 18 à Saint-Genis-Pouilly au profit d'un bus à haut niveau de service[26].

La ligne naît au terminus Lancy-Pont-Rouge, gare puis est en tronc commun avec la ligne 15 par la route des Acacias, située à cheval entre Carouge et Genève puis uniquement dans cette dernière. Elle traverse l'Arve par le pont des Acacias puis emprunte le boulevard du Pont-d'Arve puis longe la plaine de Plainpalais par l'est via l'avenue Henri-Dunant puis se sépare de la ligne 15 et bifurque vers la rue du Conseil-Général où elle rejoint les lignes 12 et 18. Cette rue lui permet de rejoindre la place Neuve, dernière station commune avec les lignes 12 et 18. La ligne continue rue de la Corraterie puis juste avant la place Bel-Air elle bifurque à droite avec la ligne 12, tandis que la 18 continue tout droit pour rejoindre la ligne 14, rue de la Confédération, prolongée par les rues de la Croix-d'Or puis de Rive, le cours de Rive puis la rue de la Terrassière lui permettant de rejoindre la route de Chêne en desservant la gare de Genève-Eaux-Vives. La ligne traverse les communes de Chêne-Bougeries puis de Chêne-Bourg, où la route devient la rue de Genève, puis entre dans Thônex où tandis que la ligne 12 effectue son terminus à la douane de Moillesulaz, à la frontière avec la France, la ligne 17 traverse la frontière et remonte la rue de Genève qui traverse successivement Gaillardet Ambilly pour rejoindre Annemasse puis bifurque sur la rue de la zone, franchit les voies SNCF et rejoint la rue du parc, où se situe son terminus Annemasse, Parc Montessuit, au niveau du parc éponyme.

La liste ci-dessous présente les stations et zones tarifaires selon la situation en vigueur au 10 décembre 2023.

Les stations en gras servent de départ ou de terminus à certaines missions.

Les stations enitaliquesseront desservies plus tard (ici, l'objectif est fixé à 2026).

La ligne fonctionne de5hà23h55du lundi au samedi et les dimanches et jours fériés elle fonctionne de5hà23h45environ[27]. Les tramways relient Lancy à Annemasse en 43 minutes en moyenne.

En toute fin de service, les rames remontent jusqu'au dépôt du Bachet-de-Pesay soit par le trajet de la ligne 12 à partir de Plainpalais, soit via les Palettes (en empruntant le trajet des lignes 15 puis 12) à partir deLancy-Pont-Rouge, gare/Étoile[27].

De 2005 à 2011, la ligne était exploitée, grâce à ses boucles à tous les terminus, avec les matériels unidirectionnels du réseau, à savoir les Duewag-Vevey DAV (Be 4/6 et Be 4/8).

La ligne est exploitée depuis sa remise en service à l'aide des deux matériels bidirectionnels du réseau, à savoir lesBombardier Cityrunneret lesStadler Tango. L'absence de boucle de retournement àAnnemasseinterdit l'usage de matériel unidirectionnel sur la ligne.

La ligne, dans son organisation d'avant 2011, était située en intégralité dans la zone 10 de la communauté tarifaireUnireso. Avec la mise en service intégrale duLéman Expressle15 décembre 2019, la ligne est située sur deux systèmes tarifaires : la zone 10 d'Uniresomaintenue dans son fonctionnement actuel et la zone 210 du nouveau système tarifaire transfrontalierLéman Pass(ex-zone 82 d'Unireso)[28].

La tarification fonctionne ainsi[29]:

En2021, la ligne a assuré 9,476 millions de voyages, en faisant la cinquième ligne la plus fréquentée du réseau TPG, tous modes confondus ; la pandémie de Covid-19 a eu un impact important sur cette ligne de par son caractère transfrontalier[30].

Cet article ou cette section contient des informations sur unprojet de transport.

Outre la seconde phase de l'extension à Annemasse jusqu'au lycée des Glières à l'horizon 2026, la ligne 17 sera prolongée selon la version actualisée enjuin 2022du plan climat cantonal depuisLancy-Pont-Rouge, garejusqu'à la future stationPerly, En Louchesur les infrastructures de laligne 15[31].

Sur les autres projets Wikimedia :

Les coordonnées de cet article :

Ligne 15

Pour les articles homonymes, voir [Ligne 15](#).

La ligne 15 du tramway de Genève est une ligne diamétrale exploitée par les Transports publics genevois (TPG). Elle dessert, via la gare de Lancy-Pont-Rouge, plusieurs quartiers de Genève et les communes de Carouge, de Lancy et de Plan-les-Ouates. Les terminus sont aux arrêts « Genève, Nations » et « Plan-les-Ouates, ZIPLO ».

La ligne 15 de l'ancien réseau de tramway reliait le quai de la Poste à Bernex et Chancy, elle fut mise en service le 8 décembre 1890 puis fusionne le 23 mai 1954 avec la ligne 2[1]. L'indice est réutilisé entre 1971 et 1974 par une navette desservant l'hôpital cantonal, supprimée faute de fréquentation, puis à partir de 1986 par renumérotation ligne d'autobus X, qui est supprimée le 27 mai 1995, remplacée par les lignes 9 et 29[1].

La nouvelle ligne 15 est mise en service entre Nations et Pont-Rouge le 15 décembre 2004 lors de la mise en service du tronçon entre la plaine de Plainpalais et la gare de Lancy-Pont-Rouge ouverte deux ans plus tôt[1]. La ligne n'a été prolongée qu'une fois, le 21 mai 2006 jusqu'aux Palettes, et n'a depuis pas subi de modification, y compris lors du remaniement du réseau TPG du 11 décembre 2011[1],[2]

La ligne est longue de 6,779 km[3]. La ligne alterne tronçons totalement ou partiellement en site propre (sur le boulevard Georges-Favon et le pont de la Coulouvrenière, ainsi que sur une partie de la rue de Lausanne : dans la circulation générale vers les Palettes, en site propre dans l'autre sens) et quelques rares tronçons mélangés avec la circulation générale, aux endroits les plus étroits.

La ligne dessert de nombreux équipements ou lieux importants au départ de Lancy (Cimetière du Grand-Lancy, Mairie), la ligne traverse ensuite Carouge (Les Acacias) puis entre dans Genève (Les Acacias, Parc des Acacias, l'Université de Genève- Campus Uni-Mail, la plaine de Plainpalais, l'église du Sacré-Cœur, Parc Saint-Jean, Temple de Saint-Gervais, Basilique Notre-Dame, la gare de Genève-Cornavin, le parc Mon Repos, le collège Sismondi, le siège du Haut Commissariat des

Nations unies pour les réfugiés, le quartier des Nations et le Palais des Nations).

La ligne naît, avenue des Communes-Réunies à Lancy, au terminus des Palettes commun avec l'aligne 18, qu'elle longe vers le nord puis bifurque à droite pour prendre la route du Grand-Lancy. À partir de l'agare de Lancy-Pont-Rouge, la ligne est en tronc commun avec l'aligne 17. Elle continue route des Acacias, située à cheval entre Carouge et Genève puis uniquement dans cette dernière. Elle traverse l'Arve par le pont des Acacias puis emprunte le boulevard du Pont-d'Arve puis longe la plaine de Plainpalais par l'est via l'avenue Henri-Dunant puis se sépare de la ligne 17 et bifurque par le boulevard Georges-Favon qui la conduit au pont de la Coulouvrenière qui franchit le Rhône. Les deux voies se séparent, en direction de Nations elle passe rue des Terreaux-du-Temple tandis qu'elle passe dans l'autre sens par le boulevard James-Fazy pour se rejoindre place de Cornavin, entre la basilique Notre-Dame, où elle rejoint les lignes 14 et 18, et l'agare de Genève-Cornavin. La ligne remonte ensuite la rue de Lausanne puis bifurque à gauche au niveau du parc Mon Repos sur l'avenue de France, passe sous les voies ferrées et rejoint son terminus de la place des Nations, au sud du palais des Nations.

La liste ci-dessous présente les stations et zones tarifaires selon la situation en vigueur au 10 décembre 2023.

Les stations en gras servent de départ ou de terminus à certaines missions.

La ligne fonctionne de 4h45 à 0h40 du lundi au jeudi, le vendredi son service est prolongé jusqu'à 2h15 du matin, le samedi de 4h45 à 2h15 du matin et les dimanches et jours fériés de 4h45 à 0h40 environ [4]. Les tramways relient les Palettes à Nations en 29 minutes en moyenne, avec une vitesse commerciale de 13,78 km/h [3]. Les horaires étendus les vendredis et samedis soir se font dans le cadre de la complémentarité avec le service nocturne.

Le dépôt se situant dans le prolongement du terminus des Palettes, via l'usage des voies de la ligne 18, il n'y a donc aucun service partiel sur cette ligne [4].

La ligne est exploitée à l'aide des deux matériels bidirectionnels du réseau, à savoir les Bombardier Cityrunner et les Stadler Tango. L'absence de boucle de retournement aux terminus interdit l'usage

de matériel unidirectionnel sur la ligne.

La ligne est située en intégralité dans la zone 10 de la communauté tarifaire Unireso.

En 2021, la ligne a assuré 12,953 millions de voyages, en faisant la troisième ligne la plus fréquentée du réseau TPG, tous modes confondus[5].

Cet article ou cette section contient des informations sur un projet de transport.

Deux projets de prolongement de la ligne, à ses deux extrémités, sont à l'étude.

Au sud la ligne sera étendue sur 6 km dont 1,5 km en France et dix stations (plus une 11^e, optionnelle, à la douane de Perly) des Palettes jusqu'à la gare de Saint-Julien-en-Genevois (France) par le nouveau quartier des Cherpines-Charrotons, la zone industrielle de Plan-les-Ouates et la douane de Perly. Le trajet, envisagé depuis 2003 et fixé en 2013, a été soumis à enquête publique en France en juin et juillet 2015 et a été intégré côté suisse à la concession ferroviaire des TPG par décision du Conseil fédéral le 2 décembre 2016[6]. Le chantier, estimé à plus de 210 millions de francs pour la partie suisse et à 24,4 millions d'euros pour la partie française[7], doit débuter au plus tard le 31 décembre 2022 et se terminer le 31 décembre 2026 et a été phasé[8]: la première serait commencée début 2020 et livrée fin 2021 jusqu'à un terminus provisoire au pont avec l'autoroute A1 puis la seconde phase jusqu'en France serait livrée fin 2023, avec un début des travaux en 2019 puis reporté en 2021, qui incluent la déviation routière de Perly-Certoux et le franchissement autoroutier[9],[10],[11]. Les premiers travaux préparatoires ont eu lieu en 2014 avec la démolition d'un des bâtiments de la douane de Perly[7].

Cette extension est l'objet de critiques, en particulier au niveau de la boucle des Palettes qui sera agrandie et reconstruite, les plans d'urbanismes prévoyant d'y construire des immeubles en son sein, choix critiqué par des riverains et des urbanistes[12]. En novembre 2017, le canton s'engage à desservir le quartier des Cherpines au plus tard en 2021, date de la livraison des premiers logements[13]. En octobre 2019, les communes de Plan-les-Ouates et Lancy ont passé des conventions afin de retirer leurs oppositions à l'extension de la ligne vers les Cherpines; pour la seconde phase, le traitement des autres oppositions débute en novembre 2018 et la construction de

cette phase débutera avant la mise en service de la première phase[14]. L'objectif est alors de lancer le chantier au printemps 2020 après avoir obtenu la procédure d'autorisation des plans[15],[16].

En novembre 2018, la controversée nouvelle boucle des Palettes est en passe d'être abandonnée au profit d'un terminus plus simple, utilisant moins de surface au sol et sans boucle ? qui provoquerait la limitation de la ligne 12 à tous les services au Bachet-de-Pesay et au prolongement de la ligne 18 aux Palettes ?, composé de quatre voies plus une voie de garage ainsi que d'une section permettant aux tramways de passer des voies du prolongement de la ligne 15 à celles de la ligne 18 pour les rames sortant ou rentrant au dépôt[17]. Cette nouvelle configuration, qui provoquerait une légère baisse de fréquence sur le tronçon Bachet-Palettes, devrait être mieux acceptée par la population[15],[17].

Le dernier recours, côté suisse, a été retiré par le requérant début décembre 2020 et le tribunal administratif fédéral a ainsi pu radier l'affaire avec effet au 11 décembre 2020, ce qui permet de rendre valide l'autorisation de construire et donc au chantier de débuter au printemps 2021[18]. Une trentaine de mois de travaux seront nécessaires, le tronçon jusqu'à la ZIPLO est mis en service le 10 décembre 2023 tandis que le tronçon jusqu'à Saint-Julien sera livré en 2025[19],[20],[21],[22].

Au nord une autre extension est prévue vers Le Grand-Saconnex avec un terminus dans la zone aéroportuaire[23], en lien avec la construction de la nouvelle route des Nations, un tunnel sous le Grand-Saconnex qui reliera l'autoroute A1 au quartier des Nations[24], dont la mise en service prévue en 2022 est un prérequis obligatoire au prolongement du tramway, prévu quant à lui pour 2024[25],[26]. Ce lien obligatoire est notamment contesté pour les élus écologistes du canton, opposés au projet de route, qui demandent en 2015 de découpler les deux projets afin d'accélérer la réalisation du tram, estimé à 78 millions de francs suisses[27]. En avril 2017, la Commission des transports du Grand Conseil du canton de Genève confirme que la ligne ne pourra être étendue qu'après la construction de la route[28]. Un accord est trouvé quelques jours plus tard entre l'État et les recourants, menés par l'Association transports et environnement (ATE), afin de débloquer le

chantier de la route, bien que juridiquement ces recours ne sont pas suspensifs[24]. L'une des principales mesures de cet accord est le déclassement de la route de Ferney-Voltaire, qu'empruntera la ligne, dans le réseau secondaire et la limitation du trafic de transit afin de le reporter sur la nouvelle route une fois terminée[24]. Le chantier de construction de la route démarre en octobre 2017[26]. Cette extension se voit accordée en septembre 2018 des financements, une partie d'une enveloppe globale de 103 millions de francs, de la Confédération dans le cadre du Grand Genève[29].

Les études préliminaires lancées en février 2018 évoquent la réalisation de deux branches, vers l'aéroport et Ferney-Voltaire, et la possibilité de faire circuler des tramways sans ligne aérienne de contact sur une partie du tracé. En 2019, les études priorisent l'extension vers Ferney plutôt que vers l'aéroport jugé suffisamment desservi via la gare et les bus[30].

En octobre 2020, la communauté d'agglomération du Pays de Gex a choisi le tracé de la ligne sur le territoire de Ferney-Voltaire, la liste des stations prévue est la suivante[31]:

Dans la version actualisée en juin 2022 du plan climat cantonal, cette extension sera intégrée à l'horizon 2026 non pas à la ligne 15 mais à la ligne 13 qui sera remise en service sur le trajet Bernex-Pré-Marais - Cornavin - Nations - Grand-Saconnex-P+R - Ferney-Voltaire[32].

Sur les autres projets Wikimedia :

Les coordonnées de cet article :

Ligne 18

Pour les articles homonymes, voir Ligne 18.

La ligne 18 du tramway de Genève est une ligne diamétrale exploitée par les Transports publics genevois (TPG). Elle dessert des quartiers de la ville de Genève ainsi que des communes de Lancy, Plan-les-Ouates, Carouge, Vernier et Meyrin. À la suite des travaux de reconstruction du terminus des Palettes ayant provoqué la suppression de la boucle de retournement en 2021, les terminus sont à Grand-Lancy, Palettes et à Meyrin, CERN. Créée en 2010, elle a été supprimée fin 2011 avant d'être réintégrée au réseau fin 2012.

L'indice est utilisé pour la première fois en 1987 par une ligne d'autobus qui est renommée en ligne 23 le 10 décembre 2006, afin de libérer l'indice pour une ligne de tramway[1].

La nouvelle ligne 18 est mise en service entre Coutance et Avanchette le 12 décembre 2010, cinq jours après la ligne 14 qui quant à elle part du Bachet-de-Pesay[1]. Les deux lignes empruntent le tronçon dit « TCMC » (Tramway Cornavin-Meyrin-CERN) et la ligne 18 emprunte le tronçon Coutance-Cornavin, amorce du TCOB (Tramway Cornavin-Onex-Bernex). L'historique détaillé de ces deux tronçons et de leur construction est traité sur la page de la ligne 14.

Le 2 mai 2011 la ligne est prolongée jusqu'au CERN via une branche du TCMC appelée Direttissima, car elle ne passe pas par Meyrin-Cité mais par Meyrin-Village[1].

À la veille du remaniement du réseau TPG du 11 décembre 2011, la ligne reliait donc Coutance au CERN[1]. Cette restructuration, impliquant la réduction du nombre de lignes de tramway par la suppression des troncs communs et l'application de la logique d'une ligne par axe, afin de décongestionner le réseau, a vu la ligne 18 disparaître au profit de la ligne 14 qui reprend la desserte du CERN[1],[2].

Le 9 décembre 2012, la ligne est finalement remise en service entre Stand et le CERN, remplaçant de fait la branche de la ligne 14 mise en service l'année précédente, afin de simplifier la desserte de cette dernière[3].

Face à l'impopularité de la suppression du tram direct entre Carouge et Cornavin (anciennement ligne 13) et à la suite d'un essai peu concluant en 2013 de combler cette disparition par une ligne de bus au tracé controversé, la ligne 27, il est annoncé en septembre 2013 que la ligne 18 sera prolongée au Rondeau de Carouge[4]. Ce prolongement a eu lieu le 28 juin 2014 et par conséquent, la ligne 27 a été supprimée[1].

Le 9 avril 2018, la ligne est prolongée de Carouge-Rondeau jusqu'au Bachet-de-Pesay, site de l'agare de Lancy-Bachet du CEVA, afin d'améliorer les correspondances avec les lignes de bus du sud du canton[5].

À partir du 4 juillet 2021, la ligne est prolongée à la station Pontets en raison des travaux de

reconstruction de la première station dans le cadre du prolongement de la ligne 15 à laZIPLO; la nouvelle organisation du terminus, sans boucle de retournement le rend inapte aux rames monodirectionnelles DAV de la ligne 12 et entérinede factole prolongement de la ligne 18 jusqu'auxPalettesà l'issue des travaux de reconstruction[6]le2 juillet 2022[7].

La ligne est longue de 11,044km[8]. La ligne alterne tronçons totalement ou partiellement en site propre et tronçons mélangés avec la circulation générale (entre le Rondeau et la rue du Pont-Neuf, pont de Carouge, rue de la Corraterie, rue de la Pépinière).

La ligne dessert de nombreux équipements ou lieux importants au départ deCarouge(Collège Madame de Staël,théâtre, musée, mairie), la ligne traverse ensuiteGenève(Parc des Bastions,Place Neuve, Église du Sacré-C?ur,Conservatoire de musique,Musée Rath, lesPonts de l'Île, laBasilique Notre-Dame, lagare de Genève-Cornavin,La Servette),Vernier(Balexert,Les Avanchets) pour finir àMeyrin(quartier de Blandonnet, leJardin alpin,Hôpital de La Tour, écoquartier des Vergers,CERN).

La ligne naît, avenue des Communes-Réunies àLancy, au terminus deGrand-Lancy, Palettescommun avec laligne 15, qu'elle longe vers le sud avant de bifurquer route de Saint-Julien où se trouve le terminus partiellancy-Bachet, gare, en tronc commun avec laligne 12, où se situe ledépôt éponyme et siège social des TPGpuis entre dansCarougeoù elle traverse la place du Rondeau puis traverse la commune via la rue Ancienne puis la rue Saint-Victor. Elle emprunte ensuite la rue du Pont-Neuf puis franchit l'Arvepar lepont de Carougequi lui permet d'entrer dansGenève. La ligne emprunte la rue de Carouge puis après le rond-point de Plainpalais, où elle rejoint laligne 17, sur la rue du Conseil-Général qui lui permet de rejoindre laplace Neuve, dernière station commune avec les lignes 12 et 17. La ligne continue rue de la Corraterie puis, tandis que les lignes 12 et 17 bifurquent juste avant laplace de Bel-Air, la ligne continue tout droit pour rejoindre laligne 14et la place de Bel-Air. Elles franchissent leRhônepar les Ponts-de-l'Île pour arriver place de Saint-Gervais. La ligne emprunte ensuite les rues de Coutance puis de Cornavin pour arriver place des XXII-Cantons où les voies se séparent pour passer de part et d'autre de laBasilique Notre-Dameavec laligne 15, puis emprunte le passage de Montbrillant sous le faisceau de lagare de

Genève-Cornavin puis la rue de la Pépinière pour rejoindre la rue de la Servette. Cette rue est prolongée par la route de Meyrin qui permet à la ligne de rejoindre Ballexert, de longer l'aéroport international de Genève par le sud et d'arriver à Meyrin. Au Jardin Alpin, tandis que la ligne 14 bifurque à droite, la ligne 18 continue tout droit sur la route de Meyrin, qui traverse le village, ensuite longe l'hôpital de La Tourette, l'écoquartier des Vergers pour rejoindre son terminus au CERN à seulement quelques centaines de mètres de la frontière avec la France.

La liste ci-dessous présente les stations et zones tarifaires selon la situation en vigueur au 10 décembre 2023.

Les stations en gras servent de départ ou de terminus à certaines missions.

La ligne fonctionne de 5h à 1h du matin du lundi au jeudi, le vendredi son service est prolongé jusqu'à 1h40 du matin, le samedi de 5h à 1h40 du matin et les dimanches et jours fériés de 5h à 1h du matin environ [9]. Les tramways relient Grand-Lancy, Palettes à Meyrin, CERN en 44 minutes en moyenne, grâce à une vitesse commerciale de 16,06 km/h [8]. Les horaires étendus les vendredis et samedis soir se font dans le cadre de la complémentarité avec le service Noctambus et s'accompagnent d'une desserte réduite au trajet entre les stations Meyrin, CERN et Genève, Augustins [10].

En heures de pointe, certains services partent de Meyrin, Gravière et non de Meyrin, CERN [9].

La ligne est exploitée à l'aide des deux matériels bidirectionnels du réseau, à savoir les Bombardier Cityrunner et les Stadler Tango. L'absence de boucle de retournement aux terminus interdit l'usage de matériel unidirectionnel sur la ligne.

La ligne est située en intégralité dans la zone 10 de la communauté tarifaire Unireso.

En 2021, la ligne a assuré 11,999 millions de voyages, en faisant la quatrième ligne la plus fréquentée du réseau TPG, tous modes confondus [11].

Une extension était prévue du côté français de la frontière, en direction de Saint-Genis-Pouilly [12], dont le tronçon suisse avait été approuvé par le Conseil fédéral en 2009 [13]. Face aux hésitations du Canton de Genève, qui préfère donner la priorité au projet de bus à haut niveau de

service Gex-Ferney-Voltaire[14], le conseil départemental de l'Ain a décidé en 2015 d'engager seul le financement du prolongement de la ligne sur 2,1 km entre le terminus actuel du CERN et la nouvelle station Porte-de-France. Seulement 400 millions de francs suisses auraient alors été financés par le canton de Genève[15],[16],[17]. Après avoir été plusieurs fois repoussé, la première tranche des travaux a été programmée entre 2019 et 2022[18]. Toutefois, en janvier 2018, des problèmes de financement côté suisse laissent planer le doute sur la date de début des travaux[19].

Des réservations étaient prévues pour deux stations supplémentaires en France : l'une dite Europe, à l'intersection de la route de Meyrin (D 984f) et de la route de l'Europe et l'autre dite Bois de Servessituée sur la même route juste avant le giratoire de la Porte-de-France. Une extension jusqu'à la mairie de Saint-Genis était prévue dans un second temps[18]. Le coût de cette extension était estimé, hors taxes, pour sa partie française à 26 millions d'euros (28,6 millions de francs suisses) et pour sa partie suisse à 21,7 millions de francs (17,72 millions d'euros)[18].

Le 21 septembre 2018, le projet est officiellement abandonné au profit d'un bus à haut niveau de service de 2 km de long entre le terminus de la ligne 18 et le centre de Saint-Genis-Pouilly, pour un coût de 15 à 17 millions d'euros contre 43 millions pour le tramway ; le chantier débutera en 2020 pour une mise en service en 2021[20]. Cet abandon fait suite à l'annonce de la Confédération quelques jours avant du non-financement de cette extension[21].

Sur les autres projets Wikimedia :

Les coordonnées de cet article :