



Genève, le 8 décembre 2007

**Aux représentant-e-s  
des médias**

**Communiqué du département du territoire et du département des constructions  
et des technologies de l'information**

**Inauguration du tram Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC)**

**Etape Cornavin-Avanchet**

**La ligne de tram Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) a été mise en service de Cornavin aux Avanchets le 8 décembre 2007. Cette première étape a été inaugurée en présence de MM. Moritz Leuenberger, conseiller fédéral en charge du DETEC (département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication), Robert Cramer et Mark Muller, conseillers d'Etat, Rémy Pagani, conseiller administratif de la Ville de Genève, Patrice Plojoux, président du Conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) et Thierry Apothéloz, maire de Vernier.**

Ce nouveau tronçon de 3,6 km, le plus long d'un seul tenant qui ait été réalisé depuis que Genève a entrepris de reconstruire son réseau de trams, sera emprunté par deux lignes: la ligne **16**, qui jusqu'à ce jour reliait déjà Moillesullaz à Cornavin et la nouvelle ligne 14, qui relie désormais Les Avanchets au Bachet-de-Pesay, via Plainpalais et Carouge.

En décembre 2009, le tram rejoindra Meyrin/Cité et, en décembre 2010, le CERN. Par la suite, selon les projets annoncés par les autorités françaises, il traversera la frontière pour poursuivre sa route jusqu'à St-Genis.

Par rapport au bus, le tram offre une capacité de transport nettement supérieure, ce qui est nécessaire pour desservir aujourd'hui Meyrin/Cité, les véhicules étant jusqu'à maintenant souvent surchargés même en dehors des heures de pointe. Sur l'axe de Meyrin, le tramway doublera l'offre par rapport aux bus 9 et 29. Par ailleurs, sur le plan environnemental, le tram présente l'avantage d'être silencieux et de n'émettre aucun gaz polluant. Enfin, la diminution du trafic motorisé qu'entraînera la venue du tram devrait également amener une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

D'autre part, une autre ligne est également prolongée, la ligne 17, dont le terminus ne sera plus à la gare des Eaux-Vives mais à Chêne-Bourg. De la sorte, tous les tronçons de tram sont desservis par deux lignes, voire trois au centre-ville.

Il est urgent de faire face à l'augmentation prévue de la mobilité à Genève, qui se situe entre +35% et +55% des kilomètres parcourus entre 2005 et 2030 (suivant les choix qui seront faits en matière d'aménagement du territoire, le chiffre de 35% étant lié à la mise en œuvre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois). Pour cela, une partie au moins de cette augmentation doit être assumée par les transports en commun, la croissance des

déplacements individuels motorisés étant limitée à +25% entre 2000 et 2020, et l'augmentation de la fréquentation des transports publics devant doubler.

C'est la raison pour laquelle, depuis 2002, chaque année un nouveau tram ou un nouveau tronçon de ligne a été inauguré, et que d'autres projets de tram suivront selon le calendrier suivant:

- 2009 : Avanchet - Meyrin/Cité
- 2010 : Meyrin/Cité - CERN via Meyrin-Village
- 2011 : Cornavin - Onex - P+R de Bernex
- 2014-2015 : Grand-Saconnex

## Fiche technique

### TCMC (tram Cornavin-Meyrin-CERN)

- Travaux en trois étapes: Cornavin-Avanchet (décembre 2005-décembre 2007), Avanchet-Meyrin/Cité (juin 2007-décembre 2009), Meyrin-CERN (juin 2008-décembre 2010)
- 9 km de double voies, dont 5,4 encore à construire
- Coût: 420 millions de francs (Confédération, Etat de Genève et Ville de Genève)

### **Première étape Cornavin-Avanchet, réalisée au 8 décembre 2007**

- 8 arrêts: Cornavin, Lyon, Poterie, Servette, Vieusseux, Bouchet, Balexert, Avanchet
- Temps de parcours: 11 minutes environ entre Cornavin et Avanchet
- 3,6 km de double voies
- 14 400 m de rails posés
- Deux ans de travaux
- 40% de la totalité du projet TCMC
- 140 ouvriers mobilisés en moyenne, près de 600 000 heures de travail (nuits et week-end compris)
- Quais latéraux ou centraux (les portes s'ouvrent d'un côté ou de l'autre du tram)
- Elargissement des trottoirs le long du tronçon Cornavin et avenue Wendt
- Mise en place de nouvelles pistes et bandes cyclables le long du tracé jusqu'au Bouchet, maintien des existantes jusqu'à Avanchet
- 104 nouveaux arbres entre Cornavin et Le Bouchet
- Coût: 150 millions de francs (Confédération, Etat de Genève et Ville de Genève)

*Pour toute information complémentaire:*

*M. René Leutwyler, département des constructions et des technologies de l'information,  
+41 (0)22 327 46 63*

*M. Christophe Genoud, département du territoire, +41 (0)22 327 25 06.*