

Date de dépôt: 3 mai 2007

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat
à l'interpellation urgente écrite de M. Roger Deneys : Bus D
comme ... Désintérêt, Désinvolture ou Dysfonctionnement ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 23 mars 2007, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

A la lecture de la FAO du 19 mars 2007, il apparaît que la gestion de diverses lignes de transport public transfrontalières est transférée à une nouvelle structure appelée GLCT (Groupement Local de Coopération Transfrontalière), ce dont on devrait théoriquement pouvoir se réjouir, surtout à la lecture de la conclusion du communiqué du département du territoire : « la création du GLCT n'a, aujourd'hui, aucune incidence directe pour l'utilisateur, mais, en tant que "dynamiseur" des autorités, il lui permettra de bénéficier à court terme de réelles améliorations de l'offre de transports transfrontaliers ».

Or, force est de constater, notamment pour la ligne D qui relie la gare Cornavin à Saint-Julien et Valleiry en France voisine, que la situation actuelle est absolument catastrophique (fréquences totalement insuffisantes aux heures de pointe, bus dépassant fréquemment les limites de charge autorisée).

Cet effrayant constat étant de nature à expliquer aussi en partie (les places de stationnement gratuites en étant une autre) pourquoi les travailleurs frontaliers utilisent presque exclusivement la voiture pour venir travailler sur le territoire genevois (il faut en effet une bonne dose de masochisme pour accepter de se déplacer dans les conditions actuelles du bus D pendant près de 30 minutes !), peut-on obtenir quelques explications concernant les causes de cette situation lamentable ? Et obtenir plus de détails quant au calendrier prévu pour améliorer la fréquence des liaisons transfrontalières, et celle du bus D en particulier ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Depuis le 1^{er} janvier 2007, la gestion de la ligne D a été transférée au GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière) par les autorités organisatrices directement concernées, à savoir le canton de Genève et la Communauté de communes du Genevois.

Les déficits d'exploitation de cette ligne sont ainsi financés par ces deux autorités via le GLCT. Dès lors, le canton de Genève n'assumera pas seul toutes les mesures visant à améliorer les conditions d'exploitation de cette ligne.

Néanmoins, des actions ont été entreprises par le canton de Genève depuis de nombreuses années.

Tout d'abord, dès fin 2002, toutes les courses de la ligne aboutissent à la gare de Cornavin, alors qu'auparavant le terminus de certaines d'entre elles était situé au Bachet-de-Pesay.

Par ailleurs, les fréquences de la ligne ont été augmentées en décembre 2004, pour passer de 23 à 18 minutes en heures de pointe.

De plus, la capacité des véhicules engagés pour l'exploitation de la ligne a été progressivement augmentée, puisqu'un troisième autobus articulé a été introduit en 2005.

S'agissant des mesures qui doivent être prises dans le cadre du plan directeur des transports collectifs 2007-2010, cette ligne sera dédoublée par le prolongement de la ligne de bus 23, laquelle a en effet depuis peu son terminus dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates, et doit aboutir à terme à Saint-Julien.

Par ce dédoublement de ligne, l'offre de transports publics entre Saint-Julien et Genève s'en trouvera fortement renforcée.

Sur le plan transfrontalier, il est à relever que cette importante pénétrante « transports publics » de Genève a fait l'objet d'une étude globale, menée par l'Etat et les partenaires français concernés, suite à l'adoption de la Charte DTPR, en 2003. L'une des conclusions de cette réflexion a conduit les autorités organisatrices à préconiser une amélioration significative des conditions de progression de la ligne D. Dans cette optique, des travaux importants sont planifiés par l'Etat, les TPG et la Ville de Genève. Naturellement, la commune de Saint-Julien s'est elle aussi engagée à améliorer les conditions de circulation de cette ligne sur sol français.

Plus précisément, les aménagements prévus sur sol genevois concernent la refonte de nombreux carrefours à feux, l'introduction de voies bus et le réaménagement d'arrêts. La mise en place des premières mesures est planifiée pour la fin 2007. D'autres réalisations, plus importantes, interviendront fin 2008.

Enfin, il convient de rappeler qu'il existe un parc-relais gratuit de 250 places, à proximité immédiate de la douane de Perly et près de l'arrêt de la ligne D, qui est actuellement fréquenté par une centaine d'usagers.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Charles Beer