

Date de dépôt: 20 février 2008

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation urgente écrite de Mme Elisabeth Chatelain : La vitesse commerciale des TPG prime-t-elle sur la sécurité ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 30 janvier 2008, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

Au 9 décembre 2007, les horaires des TPG ont été modifiés. La réflexion porte régulièrement sur l'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics dans le but de respecter la loi qui la fixe à 18km/h.

Toutefois si l'amélioration de la vitesse se fait au détriment de la sécurité, comme cela est le cas au Bachet de Pesay en direction de Saint-Julien pour le bus D et 42, cela pose problème.

Pour atteindre l'arrêt des bus D et 42, les élèves du Collège et Ecole de Commerce de Staël et du Collège du Cycle d'orientation de Drize, grands utilisateurs de ces bus, doivent actuellement traverser 5 (!) passages piétons. Inutile de dire qu'ils le font souvent « en grappe » et en courant pour ne pas rater leurs bus.

Début janvier, le passage sous la route de Saint-Julien a été réouvert, ce qui permet un passage sécurisé mais force est de constater que le détour demandé est dissuasif et les élèves préfèrent voir le bus arriver et sprinter pour l'atteindre.

Avant le changement du 9 décembre, l'interface entre le tram et le bus était très bonne puisque le tram arrivait à 20 mètres des arrêts du D et du 42 dans un lieu sans trafic individuel; la situation est donc très nettement péjorée par le changement et celui-ci ne concerne pas que les élèves précités.

La connexion entre les différents transports publics est donc suffisamment dégradée pour qu'il soit devenu impossible de parler de « plateforme ou de pôle d'échange » ou d'interface » des TPG au Bachet dans ces nouvelles conditions.

Comme cerise sur le gâteau, j'ajouterai que pour créer cet arrêt de bus, la piste cyclable a purement et simplement été supprimée à cet endroit sans solution de rechange pour les vélos sur une route à fort trafic.

Comme il n'est pas admissible que la sécurité des plus faibles dans le trafic (piétons et cyclistes) soit prise en otage par la vitesse commerciale des TPG, je demande au Conseil d'Etat ce qu'il compte faire pour régler rapidement cette dangereuse situation ?

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

L'axe Saint-Julien - Plan-les-Ouates est une des pénétrantes majeures de l'agglomération genevoise. La Charte du DTPR (Développement des transports publics régionaux) signée en 2003 préconise d'ailleurs la mise en place d'un système de transport public performant sur cet axe.

De son côté, la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) mentionne la mise en place à long terme, soit au-delà de 2010, d'un tram en direction de Saint-Julien.

Dans l'immédiat, les autorités organisatrices genevoise et française se sont concertées pour améliorer à court terme la progression de la ligne de bus D. Différentes mesures, portant sur l'implantation de voies bus, la modernisation de la signalisation lumineuse et la réorganisation d'arrêts, sont planifiées et seront réalisées en 2008 et 2009.

Auparavant, l'arrêt de bus D en direction de Saint-Julien se situait dans la boucle des trams du Bachet-de-Pesay, mais, avec la prolongation de cette ligne du Bachet à la gare de Cornavin, cet emplacement faisait perdre du temps aux personnes montées dans les bus aux arrêts de Cornavin, Bel-Air et la Jonction. En effet, pour rejoindre la boucle des trams, les bus D et 42 devaient quitter la voie réservée du bus pour se mêler aux voitures se trouvant dans la présélection de gauche permettant de traverser le carrefour,

ce qui, en heure de pointe du soir, pouvait occasionner des pertes de temps excédant parfois 5 minutes.

Afin de gagner en moyenne 2 minutes de temps de parcours entre la Praille et Plan-les-Ouates, il a été décidé de modifier l'itinéraire des lignes de bus D et 42, ainsi que l'emplacement de leur arrêt. Au changement d'horaire du 9 décembre 2007, les lignes D et 42 auraient dû avoir le même arrêt que les bus 22 et 48, soit au bout de la route des Jeunes (avant la route de Saint-Julien), ce qui aurait aussi permis une meilleure interconnexion avec ces lignes de bus.

Toutefois, comme les travaux en cours pour la réalisation de la passerelle du Stade de Genève ont pris du retard, l'emplacement de l'arrêt n'est pas encore disponible et cette mise en place n'a malheureusement pu se faire jusqu'ici. Actuellement, des panneaux indiquent que l'arrêt a dû être déplacé provisoirement plus loin sur la Route de Saint-Julien, en attendant de trouver son emplacement officiel au bout de la Route des Jeunes.

De plus, durant une certaine période des travaux de la passerelle du Stade, le passage sous-voie du Bachet ne pouvait pas être emprunté, car il avait dû être momentanément fermé. Ce passage est maintenant pleinement praticable et l'éclairage déficient à sa réouverture, a été amélioré depuis.

Il est vrai que cette adaptation d'itinéraire a une conséquence sur les transbordements des passagers dans le sens lignes de trams 12/13/14 vers la ligne D (direction Saint-Julien), mais les transbordements avec le tram seront meilleurs lorsque les 4 lignes de bus seront déplacées sur l'arrêt définitif. Aujourd'hui, les personnes changeant de moyen de transport doivent traverser le carrefour en empruntant des passages piétons, équipés d'une signalisation lumineuse, ou un passage sous-voie.

En revanche, le trafic voyageurs dans l'autre sens (ligne D vers les trams 12/13/14 en direction du centre ville) ne subit aucun changement, car les arrêts ne sont pas modifiés. Il convient de relever par ailleurs que, avec le développement important du réseau tram et des nouvelles connexions offertes, l'interface principale avec les trams se situe dorénavant pour la majorité des voyageurs au carrefour de l'Etoile. A cet endroit, la ligne D croise les lignes de tram 15 et 17, qui mènent autant sur la rive gauche que sur la rive droite, tout en passant par le centre ville.

S'agissant de la piste cyclable, il est vrai qu'elle a momentanément dû être supprimée pour permettre l'arrêt de manière provisoire des lignes de bus, mais elle sera rétablie dès que cet arrêt sera déplacé définitivement sur la route des Jeunes. Il est actuellement prévu que les travaux pour la passerelle et le déplacement de l'arrêt de bus soient terminés avant la tenue de l'Euro 2008, qui aura lieu en juin, soit très prochainement.

En résumé, il est exact que l'interface est un peu allongée pour les usagers se rendant en direction de Saint-Julien, mais les conditions de franchissement du carrefour du Bachet sont pleinement sécurisées, soit au moyen de signalisations lumineuses, soit au moyen d'un passage sous-voie, et seront encore meilleures lorsque l'arrêt de bus définitif sera mis en place. Les autorités cantonales rappellent régulièrement aux piétons qu'il est impératif que ces derniers ne traversent pas en dehors des passages qui leur sont destinés. Elles demandent également aux parents de rappeler ces règles élémentaires à leurs enfants, vu que de nombreux élèves fréquentent ce carrefour.

En conséquence, il apparaît préférable de privilégier la régularité de la ligne D, en améliorant sa progression par divers aménagements, sans que la sécurité des piétons n'en pâtisse. Il convient également de prendre en compte que les aménagements futurs pour la ligne D privilégieront aussi la ligne 42, qui emprunte en partie le même itinéraire que la ligne D. Enfin, la piste cyclable sera rétalie d'ici juin prochain.

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 :
Laurent Moutinot