

Date de dépôt : 7 décembre 2009

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition pour le maintien du bus 28 à Meyrin

Rapport de M. Fabiano Forte

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié la pétition 1689 lors de ses séances tenues les 9, 16 et 23 juin 2009. Ces trois séances ont permis l'audition des pétitionnaires, de la Direction Générale de la Mobilité (DGM), des Transports Publics Genevois (TPG) et enfin des autorités exécutives de la commune de Meyrin. Les travaux de la commission des transports ont été présidés de manière très appréciée et très efficace par M^{me} Elisabeth Chatelain. Quant aux procès-verbaux, ils ont été tenus avec exactitude par M. Rémy Asper, que le rapporteur remercie vivement pour la qualité de son travail.

9 juin 2009 : Audition de MM. Philippe Hulliger, Gilbert Meillaz et Martin Trippel, pétitionnaires

En guise de préambule, les pétitionnaires indiquent être tous membres de l'association « Couleurs Meyrinoises », association qui a lancé la pétition.

Les pétitionnaires expliquent que l'arrivée du tram à Meyrin a beaucoup partagé la population. En effet, plusieurs rapports et contre-expertises ont été effectués. L'un des rapports pouvait être satisfaisant dans la mesure où il prévoyait un concept de bus de rabattement, lequel permettait à la population meyrinoise de pouvoir se rendre directement à l'aéroport (AIG).

En 2009, la population a appris que la DGM proposait une autre variante qui supprimait toute liaison directe entre Meyrin et l'AIG, cette liaison étant assurée par le TCMC avec rupture de charge, donc changement de véhicule

(tram => bus ou bus => tram) à Blandonnet. Les autorités de Meyrin, Vernier et Satigny, non contentes de cette variante, ont mandaté un bureau d'étude qui a rétabli la liaison Meyrin-AIG.

Il est à noter que plusieurs variantes ont été proposées et que celle qui a été retenue et avalisée par les trois Conseils municipaux (Meyrin, Vernier et Satigny), qui crée une ligne 57 (qui remplace la ligne 28) fait apparaître une desserte très importante de la zone industrielle au détriment de la population de Meyrin et ce même durant les heures d'inactivité de la ZIMEYSA.

L'association « Couleurs Meyrinoises » a donc décidé de lancer une pétition en mars 2009, laquelle a recueilli 4527 signatures en quatre semaines. La proportion de meyrinois ayant signé la pétition se monte à environ 70%.

Les pétitionnaires soulignent que l'obtention de la ligne 28 est le fruit d'un long combat, rappelant que le matériel roulant a dû être rapidement changé compte tenu du fait que cette ligne rencontrait un grand succès.

A la question d'un commissaire souhaitant savoir si la commune serait prête à financer la ligne 52 si elle devait être maintenue telle quelle, il est répondu que la commune ne serait pas prête de le faire concernant une ligne extra-communale.

Dans la présentation des pétitionnaires, il a été fait mention de contacts avec les TPG. Un commissaire souhaite en savoir plus. Il est indiqué que l'on peut considérer ces contacts comme officieux et qu'ils ont eu lieu avec des membres de la direction des TPG.

Un commissaire s'étonne de la passivité des autorités locales face à cette pétition, sur quoi il lui est répondu que les autorités se montrent réservées, ne voulant pas entrer en conflit avec les autorités cantonales. De plus, il est précisé que cette pétition a été envoyée au Conseil d'Etat (confirmation étant faite par le représentant du Département du Territoire) au Grand Conseil et au Conseil municipal de Meyrin.

Sur la question du transbordement prévu avec la nouvelle ligne, un pétitionnaire indique que selon les statistiques des TPG, une diminution de fréquentation de 25% se fait sentir dans ces situations. Il constate également qu'en plus d'un transbordement, le temps de parcours entre le bourg de Meyrin et les Nations, en passant par Cornavin, se verrait rallonger de 5 minutes.

Un commissaire, sensible à la question des internationaux, se demande si la suppression de la liaison directe entre Meyrin et la place des Nations ne constitue pas une source de mécontentement auprès de cette population.

Il lui est répondu que les internationaux ont été nombreux à signer la pétition et que si les pétitionnaires avaient fait la démarche d'aller faire signer cette dernière à l'aéroport ou auprès des organisations internationales, le nombre de signatures aurait plus que doublé. Il est indiqué également que, pour rejoindre le CERN, un transbordement est nécessaire. Avec la nouvelle variante, ce sont 2 transbordements qu'il faut prévoir.

9 juin 2009 : Audition de MM. Yves Delacrétaz, directeur général, et Fabrice Etienne, chef du service de l'organisation des transports publics à la DGM

M. Delacrétaz indique que la solution préconisée par les pétitionnaires fait partie des nombreuses variantes étudiées. Celle qui est présentée à la commission est le fruit d'un accord entre l'Etat, les TPG et les trois communes concernées, à savoir Vernier, Meyrin et Satigny.

Il indique que la variante retenue a pour but, non pas de diminuer l'offre existante, mais d'accompagner et compléter le réseau de tram. En ce qui concerne la question de l'influence du transbordement sur la perte de 25% de clientèle, il conteste ces chiffres et affirme que cela dépend de l'efficacité de ce dernier du point de vue de l'infrastructure prévue à cet effet.

Il indique que cette ligne représente 3000 montées par jour et que si tous les signataires étaient des utilisateurs de la ligne 28, la fréquentation serait beaucoup plus importante.

La modification de l'offre dans ce secteur vise également à desservir toute une zone de la ZYMESA qui ne l'est pas à ce jour.

M. Etienne indique que le futur tram se veut structurant et que la modification de ligne de bus a pour but d'adapter le réseau. De plus, il présente une carte du réseau qui sera réalisé dans le secteur concerné et explique que l'offre sera en augmentation de 70%. Quant au temps de parcours actuel (Meyrin Cité => AIG), il indique qu'il est de 17 minutes en tenant compte d'un temps d'attente de 8 minutes. Avec le tram et un transbordement, le temps de parcours sera de 15 minutes. Le temps de parcours n'est pas forcément amélioré, mais le projet proposé ne détériore en rien la situation et de conclure en indiquant qu'il a fallu trois ans de travaux avec les autorités locales pour aboutir à cette proposition.

Un commissaire constate que les autorités ont été consultées. Il souhaite connaître la position des TPG et savoir s'il a été tenu compte, dans les temps de parcours, du fait que la nouvelle ligne n'est pas en site propre.

Il est répondu que les TPG sont favorables à cette solution et que les travaux ont été menés de concert avec tous les partenaires. Concernant les temps de parcours, ceux-ci sont les derniers en date des TPG.

Un commissaire, faisant état d'un rapport qui promettait de maintenir la ligne 28, demande des précisions et souhaite également savoir s'il est possible de prévoir, pour la nouvelle ligne, un parcours en fonction des heures et des jours ouvrables.

Il lui est répondu que plusieurs rapports ont été demandés et que les commissaires ont reçu la page 8 d'un rapport de 2008, sur lequel aucun engagement n'a été pris. Sur la question de la modification du parcours, il est répondu par l'affirmative tout en indiquant que cela est compliqué à mettre en place et à faire comprendre aux utilisateurs. La DGM est consciente que la nouvelle ligne pourrait être très peu fréquentée le soir et les week-ends, mais elle observera la situation pour procéder à des adaptations par la suite, si les besoins s'en font sentir.

Un commissaire, compte tenu du nombre important de signature, propose d'auditionner les TPG ainsi que les autorités municipales pour continuer les travaux sur cette pétition. Cette proposition fait l'unanimité.

16 juin 2009 : Audition de MM. Pascal Ganty, directeur développement et ingénierie, et Patrick Paulus, responsable offre et développement aux TPG

M. Ganty explique que le réseau de rabattement a été étudié en commun avec la DGM, Satigny, Meyrin, Vernier et les TPG. Ce réseau concerne les lignes 54, 56, 57 et 28, et la variante retenue donne satisfaction.

Il rappelle que la qualité de l'interface de Blandonnet permettra de mieux desservir la ZIMEYSA qui représente 8000 emplois. En outre, il explique que la variante proposée correspond aux moyens financiers dont disposent les TPG.

Un commissaire se demande si un calcul économique a été effectué compte tenu du fait que la ligne proposée circulera le soir et le dimanche au moment où les entreprises sont fermées dans la ZYMESA.

Il est répondu que la ligne ne circulera ni le soir, ni le dimanche, mais que le samedi la ligne sera exploitée pour desservir l'Hôpital de la Tour. D'autre part, il est difficile de faire un calcul économique tout en reconnaissant que le taux de couverture sera inférieur à une ligne principale. Les TPG disent assumer la solution retenue. Il est toutefois indiqué que les TPG procéderont à des améliorations, si besoin, dans un esprit d'offrir un meilleur réseau et que les solutions retenues soient économiquement les plus rentables.

Les représentants des TPG sont également questionnés sur le fait de savoir si les modifications de lignes pourraient se faire de manière progressives afin d'habituer les utilisateurs. Il est répondu que cette manière de faire n'a pas été étudiée et que les changements doivent faire l'objet d'une bonne information auprès de la clientèle.

Des commissaires s'interrogent sur la question de la différenciation des parcours en fonction des jours, les week-ends par exemple. Il est répondu que les TPG n'ont pas de ligne différenciée. Par contre, les terminus peuvent varier sur une même ligne.

Dans la discussion générale, des commissaires ne s'avouent pas être convaincus par la solution préconisée par le TPG.

Le département indique également ne pas avoir été emballé par la variante retenue, mais que c'est la moins mauvaise solution pour satisfaire 3 communes. Il indique vouloir suivre de près l'évolution de la ligne 57.

23 juin 2009 : Audition de MM. Roland Sansonnens, conseiller administratif de la commune de Meyrin, et Philippe Gentizon, ingénieur en transports et urbaniste

M. Sansonnens indique à la commission que sa commune a effectué une étude globale relative aux transports publics dans sa commune dans la perspective de l'arrivée du tram à Meyrin. Cette étude a été transmise à l'Etat avec qui la commune a eu de nombreuses séances afin de déterminer la meilleure variante à retenir. Une commission intercommunale des transports (Meyrin, Satigny et Vernier) a été convoquée, à l'initiative de Meyrin, laquelle s'est déterminée sur la variante débattue. Les trois Conseils municipaux ont également approuvé une résolution qui allait dans le sens de la commission intercommunale et de son choix. A l'issue de ces votes, la pétition a été lancée. D'autre part, il indique que la commune est favorable à la variante retenue et que l'infrastructure de transbordement à Pré-Bois ne représente pas un inconvénient majeur pour les utilisateurs.

M. Gentizon présente à la commission le plan de la situation existante et l'esprit général de la réflexion suite aux variantes proposées. Il explique que des options sont encore ouvertes concernant la nouvelle ligne 57. Concernant la question du transbordement, il estime que l'infrastructure prévue est exemplaire.

A la question d'un commissaire qui souhaite savoir si la commune est informée des projets d'horaire de la nouvelle ligne, il est répondu que toutes les informations ne sont pas encore en possession de cette dernière et que les horaires seront validés d'ici à décembre 2009.

Il est demandé si les autorités communales ont eu des contacts avec les pétitionnaires. Il est répondu par la négative car les pétitionnaires sont intervenus lors du vote du Conseil municipal en indiquant vouloir lancer une pétition en fonction du vote.

Discussion de la commission des transports

Un commissaire (PDC) indique ne pas être convaincu par la variante retenue tout en indiquant être conscient que le travail réalisé a été important. Il souhaite le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat. Il est suivi en cela par les commissaires libéraux, radicaux et MCG.

Un autre commissaire (UDC) se dit convaincu par la variante retenue et des éléments d'information qui ont été présentés à la commission. Il demande le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil. Il est suivi en ce sens par les commissaires PS et Verts.

Après divers échanges, la présidente de la commission met aux voix une 1^{re} proposition visant à **déposer la pétition sur le bureau du Grand Conseil** :

OUI : 6 (3 S, 2 Ve, 1 UDC)
NON : 8 (2 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG)
ABST. : -

La proposition est **refusée**.

Suite à ce premier vote, la présidente de la commission met aux voix une 2^e proposition visant à **renvoyer la pétition au Conseil Etat** :

OUI : 8 (2 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG)
NON : 6 (3 S, 2 Ve, 1 UDC)
ABST. : 2 (2 S)

La proposition est **acceptée**.

Ainsi, la Commission des transports vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir suivre sa majorité et renvoyer la pétition 1689 au Conseil d'Etat.

Pétition (1689)

pour le maintien du bus 28 à Meyrin

Le Conseil municipal de Meyrin a accepté le mardi 3 mars 2009 un réseau de bus complémentaire au tram à Meyrin. Ce réseau, qui entrera en vigueur dès la mise en service du tram en décembre 2009, touche les communes de Meyrin, Satigny et Vernier. La conséquence principale pour Meyrin est la disparition du bus 28, utile et très fréquenté, que nos Autorités avaient mis beaucoup d'années à obtenir. Avec le futur réseau, le bus 28 ira à Vernier et sera remplacé par une ligne 57 Aéroport – Zimeysa – Meyrin.

Il en résultera pour les Meyrinois :

- la perte de la liaison directe avec le quartier des Nations ;
- un détour par la Zimeysa et une perte de temps importante pour rejoindre l'Aéroport ;
- un transbordement tram – bus à Blandonnet pour ceux qui ne veulent pas faire le détour ;
- une complication de la desserte et un gaspillage d'argent dus au fait que la Zimeysa n'a pas besoin d'être desservie le soir et le dimanche.

La perte de la ligne 28 et son remplacement par la ligne 57 entraînent une diminution sensible de l'attractivité des transports publics

Les soussignés demandent :

- Le maintien de la ligne 28 à Meyrin, prolongée de l'Hôpital de la Tour à travers la Zimeysa avec boucle et terminus au Jardin Alpin, comme présenté dans le rapport final d'expertise du tram de Meyrin de juin 2008
- Utiliser la ligne 52 prolongée pour la desserte directe Aéroport – Vernier

N.B. : 4527 signatures
Association Couleurs Meyrinoises
p.a. M. Jean-Philippe Hulliger
Chemin Edmond-Rochat 8
1217 Meyrin