

Date de dépôt : 20 octobre 2009

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition pour le rétablissement immédiat de la desserte du tram 17 entre Pont-Rouge et Palettes

Rapport de M. Antoine Bertschy

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 13 octobre 2009, la Commission des transports s'est réunie, sous l'excellente et charmante présidence de M^{me} Elisabeth Chatelain, afin de traiter la pétition 1697 pour le rétablissement immédiat de la desserte du tram 17 entre Pont-Rouge et Palettes.

Pour son étude, la commission a auditionné M^{me} Suzanne Richert et M. Olivier Renaud, pétitionnaires, M. Pascal Ganty, directeur développement & ingénierie, et M. Jean-Louis Mary, responsable formation et expertise tramways, représentants des TPG, ainsi que M. François Baertschi, conseiller administratif en charge de l'aménagement du territoire de la Ville de Lancy. Pour cette séance, le Département du territoire a délégué M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint, et M. Fabrice Etienne de la Direction générale de la mobilité (DGM). Le procès-verbal a été parfaitement tenu par M. Julien Siegrist. Qu'il en soit remercié ici.

Audition des pétitionnaires

M. Renaud commence par montrer quel était le trajet du tram 17 avant sa modification (cf. annexe 1). Il explique que la décision de supprimer toutes les haltes de cette ligne situées après l'arrêt Pont-Rouge a été prise unilatéralement par les TPG.

M^{me} Richert fait un historique de cette suppression du point de vue des citoyens et des élus municipaux lancéens : le 5 novembre 2008, durant une

commission municipale de l'aménagement, il est annoncé que le tram 17 n'arrivera plus sur la commune. Le 13 novembre 2008, une résolution demandant aux TPG de revenir sur leur décision est acceptée à une écrasante majorité par le Conseil municipal de Lancy. Le 14 décembre 2008, le tram 17 ne circule plus sur le tronçon situé entre Pont-Rouge et Palettes. Le 26 mars 2009, une pétition initiée par les usagers et à destination des TPG est lancée. Elle récolte 1226 signatures en deux semaines. Elle est remise lors d'un entretien avec M. Ganty le 21 avril et une copie est envoyée au Conseil d'Etat, mais aucune suite n'y est donnée. Le 19 septembre 2009, une marche de protestation est organisée, qui regroupe, selon les organisateurs, entre 300 et 400 personnes. Enfin, le 11 octobre, devant l'inaction des TPG et du Conseil d'Etat, une deuxième pétition – celle qui nous occupe et qui est identique à la première – est déposée auprès du Grand Conseil.

M. Renaud explique que les TPG opposent quatre arguments au rétablissement du trajet initial de la ligne 17 sur la commune de Lancy :

1. Le manque de motrices ;
2. L'absence de boucle bidirectionnelle à l'arrêt Palettes, empêchant les trams de repartir dans l'autre sens ;
3. Une demande plus forte en transports publics, à l'autre bout de la ligne, en direction de Moillesulaz ;
4. Le début des travaux du CEVA, impliquant la suppression de la boucle au Bachet-de-Pesay.

M. Renaud remarque avec perspicacité que le premier argument n'est plus d'actualité et que le quatrième ne l'est pas encore. En effet, plusieurs motrices ont été reçues par les TPG et les travaux du CEVA n'ont pas encore commencé.

Les conséquences pour les Lancéens de ce choix des TPG sont une diminution notable de l'offre en transports publics, la pénalisation non seulement des riverains des trois arrêts supprimés mais également de tous ceux qui se situent sur la boucle passant par le Bachet-de-Pesay, la suppression de la liaison directe entre le Grand-Lancy et les Rues-Basses et une détérioration des correspondances avec les lignes de bus 22, 23 et 48. Enfin, M. Renaud remarque avec justesse que ce tronçon de tram est le seul du canton à n'être desservi plus que par une seule ligne.

M^{me} Richert ajoute que Lancy, troisième ville du canton en terme d'habitants, mérite d'avoir des liaisons efficaces en transports publics tant avec la rive droite qu'avec la rive gauche. Et cela avec une cadence plus élevée que dix minutes. Elle déplore au surplus le manque de communication des TPG qui ont mis les Lancéens devant le fait accompli. Enfin, promesse

avait été faite de rétablir la situation pour le mois de décembre 2009. Une promesse qui ne sera pas tenue.

Les pétitionnaires demandent donc le rétablissement de la desserte de la ligne 17 jusqu'à l'arrêt Palettes ou, si cela devait s'avérer réellement irréalisable, l'augmentation de la cadence de la ligne 15. Souhait qu'ils estiment légitime du fait du soutien populaire et politique au sein de la commune.

A un commissaire (PDC) qui aimerait savoir quelle est la perte de temps en passant par l'autre côté de la boucle, c'est-à-dire par Carouge avec les lignes 12 ou 13, M. Renaud répond qu'aucune analyse n'a été faite à ce sujet, mais qu'elle est vraisemblablement de l'ordre de cinq à sept minutes au minimum.

Un commissaire (UDC) remarque que la ligne 17 était peu fréquentée sur les arrêts supprimés. M^{me} Richert explique que les citoyens s'habituèrent petit à petit à prendre le tram et que les 1226 signatures de la pétition envoyée aux TPG prouvent qu'il y a une réelle demande.

Enfin, M. Renaud exprime sa crainte de voir une partie des usagers TPG de Lancy se reporter sur l'automobile en raison de cette cadence de dix minutes et des correspondances déficientes qui en découlent.

Audition des TPG

En introduction, M. Ganty précise que des réponses ont déjà été données aux pétitionnaires et que les informations qu'il va fournir à la commission ne seront pas différentes. Avant la modification du tracé de la ligne 17, le réseau posait un certain nombre de problèmes. Tout d'abord, sur l'axe de la route de Chêne et de la rue de Genève l'offre n'était pas suffisante par rapport à la demande. Ensuite, la ligne 15, qui était exploitée avec des motrices de faible capacité, était prise d'assaut aux heures de pointe à l'arrêt Cornavin en raison de la correspondance avec l'arrivée des trains CFF. De plus, il a été demandé aux TPG de prévoir pour 2009 un concept d'exploitation des tramways incluant le futur CEVA, ainsi qu'une cadence de dix minutes au lieu de onze. En outre, les partenaires sociaux ont demandé une pause de cinq minutes à chaque terminus. Enfin, le constat a été fait que le taux d'occupation n'était que de 13% en moyenne et d'au maximum de 40% aux heures de pointe sur l'axe des Communes Réunies.

M. Mary ajoute que la modification de la cadence, en raison du prolongement de la ligne 17 en direction de Moillesulaz, pose un problème technique du fait que l'arrêt Palettes sert de terminus à la ligne 15. En effet,

n'ayant qu'une voie dans chaque sens et pas de boucle bidirectionnelle, le 17 se retrouve bloqué derrière le 15.

M. Ganty explique qu'étant donné ces contingences la seule solution a malheureusement été de décider que l'arrêt Pont-Rouge soit le terminus de la ligne 17 et que la ligne 12 se voie prolongée du Bachet-de-Pesay jusqu'aux Palettes. Dès lors, les usagers de l'avenue des Communes-Réunies ne bénéficient plus que d'une seule ligne et d'une cadence passée de cinq/six minutes à dix minutes, mais les habitants des Palettes ont de leur côté le choix entre les lignes 15 et 12. Pour l'avenir, un nouveau concept sera mis en place en décembre 2011 et permettra d'augmenter la cadence sur l'axe actuellement discriminé.

Le département précise que ce nouveau concept permettra des gains d'efficacité dans l'exploitation du matériel et des fréquences, qui pourront sur certaines sections descendre jusqu'à trois minutes, ainsi que des économies au niveau des aménagements.

Un feu nourri de questions suit cette présentation. Les commissaires abordent quatre thèmes principaux : la fréquentation et la cadence des trams sur cet axe, la communication des TPG et le « tourné à gauche » pour les automobiles au carrefour du Grand-Lancy.

Ce dernier avait été supprimé lors de la mise en place des voies de trams afin de fluidifier le trafic des transports publics. Un commissaire (MCG) se demande donc si, en raison de la diminution du nombre de trams passant à ce carrefour, cette suppression ne devrait pas être revue. Les TPG y sont opposés, estimant le lieu important pour la progression et le flux de leurs véhicules.

Concernant la fréquentation, il est précisé que les chiffres sont obtenus par un système de comptage. Sur l'axe des Communes-Réunies, avant la suppression de la ligne 17, le taux d'occupation était de 13% en moyenne et 40% aux heures de pointe. Aujourd'hui, ce taux est monté respectivement à 28% et 55%, ce qui est acceptable aux yeux des TPG et qui met en adéquation l'offre à la demande. Par comparaison, à Moillesulaz, le taux maximum est de 90%.

Le contrat de prestation prévoit une cadence de dix minutes, qui est actuellement respectée sur l'avenue des Communes-Réunies. En outre, les auditionnés rappellent que le rétablissement de la ligne 17 sur cet axe n'est pas envisageable, non pas en raison du manque de motrices (dix-huit sont en cours de fabrication, dont six seront livrées d'ici fin 2009), mais du fait de l'impossibilité de dépasser à l'arrêt Palettes. Le prolongement de la ligne jusqu'au Bachet-de-Pesay n'est pas une bonne solution non plus car elle ne

prend pas en compte le point de basculement de la population, c'est-à-dire l'endroit où la plupart des usagers descendent du tram. La suppression de la pause de cinq minutes en bout de ligne créerait une inégalité entre les conducteurs de bus, qui en ont une, et ceux de trams, qui n'y aurait plus droit. De plus, cela poserait un problème en cas de retard, qui deviendrait impossible de compenser, ou d'interlignage (ligne de trams qui change de numéro au terminus). L'augmentation de la fréquence de la ligne 15 n'entre pas dans les plans des TPG, tant d'un point de vue technique qu'économique. Enfin, les auditionnés signalent que quelle que soit la cadence, elle ne garantit en aucune manière les correspondances entre les trams et les bus.

Pour les TPG, la solution actuelle étant la seule et unique possible, il n'y a pas eu de concertation avec la commune de Lancy, mais avec la DGM. Une fois la décision arrêtée, elle a été validée par le Conseil d'Etat et c'est seulement ensuite que la commune a été informée. Les citoyens ont été renseignés par le biais du journal « Le Lancéen ». Les TPG estiment donc avoir toujours été clairs dans leurs intentions et dans leurs motifs, bien que ces derniers aient été, à leurs yeux, mal compris.

Au final, la présidente se demande si l'erreur n'a pas été d'offrir aux usagers une prestation pour la leur retirer par la suite. M. Ganty acquiesce.

Audition de la commune de Lancy

M. Baertschi explique que les TPG ont informé la commune que la ligne 17 allait faire son terminus au Pont-Rouge en raison du manque de motrices, d'une fréquentation accrue à Moillesulaz et que la boucle monodirectionnelle aux Palettes empêchait les trams de repartir dans l'autre sens. Le Conseil administratif de Lancy a demandé au Conseil d'Etat que cette boucle devienne bidirectionnelle. Il lui a été répondu que le problème n'était pas là. M. Baertschi demande donc le retour de la ligne 17 sur l'avenue des Communes-Réunies.

Suite aux diverses questions des commissaires, M. Baertschi précise, à l'instar des TPG, que l'interdiction du fameux « tourné à gauche » ne doit pas être rétabli. D'autre part, aux yeux de la commune, c'est bien la fréquence qui est importante et qui pose problème actuellement. L'augmentation de la cadence de la ligne 15 serait une solution qui ne serait pas idéale, car elle créerait une rupture de charge pour se rendre dans les Rues-Basses, mais cela ne serait pas dramatique pour autant. M. Baertschi précise que la Commune est prête à faire la promotion du tram en cas de rétablissement de la ligne 17. Malgré les arguments des TPG, il espère qu'une solution sera trouvée.

Prises de position

Le département estime que les réponses ont été données, tant aux Lancéens qu'à leurs autorités et aux députés (cf. annexe 2). Néanmoins, il regrette autant que le Conseil administratif de Lancy la situation. Pour des raisons techniques, il a fallu faire un arbitrage entre l'axe des Communes Réunies et celui de la route de Chêne/rue de Genève. Si un autre choix avait été fait, ce serait les communes de Chêne, Chêne-Bourg et Thônex qui seraient auditionnées par la commission.

Le **Parti Libéral** estime que les TPG ont pris une décision difficile mais objective. Leurs arguments sont certes très techniques mais justifiés. De plus, toutes les informations ont déjà été fournies. Il faut dès lors déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Le **MCG** rappelle que la résolution du Conseil municipal de Lancy a été soutenue par tous les partis politiques et que le soutien populaire pour le rétablissement de la ligne 17 est massif. Les arguments des TPG ne sont pas pertinents, que cela soit la fréquentation ou les problèmes techniques. Il estime en plus que le Conseil d'Etat a fait preuve de légèreté dans les réponses, voire l'absence de réponse, tant aux autorités communales qu'aux pétitionnaires. Il faut donc lui renvoyer la pétition.

Le **Parti Socialiste** pense que des questions restent en suspens. De plus, la ligne 15, seule à desservir cet axe, est régulièrement en retard.

Le **PDC** désire avoir des réponses précises quant à la possibilité de réintégrer la ligne 17 à Lancy et l'aménagement de l'arrêt des Palettes. En outre, il estime que soit on augmente la fréquence des trams, soit on autorise à nouveau le « tourné à gauche » pour les automobiles au carrefour de Lancy.

L'**UDC** estime que tout a été fait de travers dans ce dossier : l'évaluation des passagers à Moillesulaz, la nécessité de construire des voies ferrées sur l'avenue des Communes-Réunies et la communication lors de la suppression de la ligne 17. Vu que les voies existent et que leur coût est considérable, il faut les utiliser avec une cadence digne de leur prix, quitte à aménager une boucle bidirectionnelle aux Palettes.

Les Verts estiment que les arguments des TPG sont mauvais mais pertinents ! Une cadence de dix minutes semble raisonnable. Toutefois, renvoyer une pétition au Conseil d'Etat tout en connaissant les réponses ne pose pas de problème en raison du support populaire qu'elle a.

Le **Parti Radical** estime qu'il ne faut pas prendre de décision hâtive concernant le « tourné à gauche ». En effet, il ne servirait à rien de le rétablir pour le supprimer à nouveau lorsque le nouveau concept des TPG sera mis en place. Ce ne serait qu'une erreur de plus.

Décision

La Présidente met au vote **le dépôt** de la pétition P1697 sur le bureau du Grand Conseil :

Pour : 2 S, 1 R, 2 L

La présidente met au vote **le renvoi** de la pétition 1697 au Conseil d'Etat :

Pour : 1 S, 2 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 1 MCG

Le renvoi au Conseil d'Etat de la pétition 1697 est accepté à la majorité.

Pétition (1697)

pour le rétablissement immédiat de la desserte du tram 17 entre Pont-Rouge et Palettes

Mesdames et
Messieurs les députés,

- Les usagers de la ligne 17 sont en colère : le tram qui leur permettait un accès direct aux Rues-Basses et au-delà ne monte plus au Grand-Lancy.
- Les TPG prétendent offrir une alternative crédible au trafic automobile et font un pas en arrière en réduisant leurs prestations de 25 %.
- Les explications fournies par les TPG manquent de transparence et ne tiennent pas la route : « pas assez de motrices », « pas assez de demande », « on doit tenir compte des travaux du CEVA »...
- La fréquence du tram 15 n'a pas été augmentée significativement pour pallier les inconvénients générés.

Nous vous invitons à exprimer à votre tour votre mécontentement et à signer cette pétition pour le rétablissement immédiat de la desserte du tram 17 entre les arrêts Pont- Rouge et Palettes.

N.B. : 6 signatures
M^{me} Suzanne Richert
Avenue Curé-Baud 22
1212 Grand-Lancy

Pour le retour du tram 17

- Plan du réseau
- Historique
- Les raisons invoquées par les TPG
- Les conséquences
- La manière
- Notre demande

Commissariat de la Région de Bruxelles-Capitale - 13 novembre 2006

Historique

Depuis le 5 novembre 2008, beaucoup d'actions, pas de réponses des TPG

- Actions des politiques
- Actions de la population

Résumé non exhaustif

Commissariat de la Région de Bruxelles-Capitale - 13 novembre 2006

Argumentaire pour demander le retour du tram 17 à Palettes

Commissariat de la Région de Bruxelles-Capitale - 13 novembre 2006

Situation depuis décembre 2008

Commissariat de la Région de Bruxelles-Capitale - 13 novembre 2006

Actions des politiques

- Discussion en conseil municipal (13 novembre) suite à une Résolution du PDC soutenue par tous les partis s'opposant à la diminution de l'offre des TPG au Grand-Lancy. Demande au CA d'intervenir énergiquement auprès de la direction des TPG.
- Résolution acceptée par 27 oui – 4 non – 3 abstentions
- **Echange de courrier entre le CA, M. Pascal Gantty (directeur développement et ingénierie aux TPG), M. Robert Cramer.**
- Lancement d'une pétition inter-parti, demandant le retour immédiat du tram 17 au Grand-Lancy.
- Soutien du CA et de beaucoup de conseillers municipaux pour la pétition, la manifestation et toute action.

Comité d'Action du 17 - Comité "Transport" - 13 octobre 2009

Les raisons invoquées par les TPG

- Matériel insuffisant / nouveau matériel reçu.
- Impossibilité de revenir depuis l'arrêt Palettes car boucle non bidirectionnelle aussi vrai avant décembre 2008 ??
- Plus de demandes sur Moillesulaz Lancy pénalisée / une seule rame nécessaire.
- Début des travaux du projet CEVA impliquant la suppression de la boucle des trams au Bachet-de-Pesay et les empêchant d'y effectuer leur terminus Pas encore d'actualité.
- Après la suppression: « Pour l'heure, il n'est pas prévu de faire revenir le 17 aux Palettes. Nous n'avons d'ailleurs reçu que très peu de plaintes des usagers» M. Gantty. 2 pétitions et manifestation indiquent le contraire.

Comité d'Action du 17 - Comité "Transport" - 13 octobre 2009

Actions de la population

- Pétition sur facebook avec 650 inscrits dès mi-janvier 2009 !
- 1226 signatures de la pétition « papier » récoltées en 2 semaines! (du 28 mars au 11 avril). Plusieurs centaines de plus qui arrivent spontanément. Déposées en main propre à M. Gantty.
- Le journal associatif « Le Lancéen » soutient et relaie notre action.
- Marche de protestation (samedi 19 septembre).
- Départ de la Mairie, 300 à 400 personnes marchent dans une ambiance bon enfant mais résolue avec le CA in corpore. M. Plojoux nous rejoint et marche avec nous jusqu'à l'Esplanade des Palettes où il intervient et promet l'organisation d'une Table Ronde, intervention aussi de Mm Elisabeth Chatelain, présidente de l'ATE et de M. Frédéric Renevey, maire de Lancy.

Comité d'Action du 17 - Comité "Transport" - 13 octobre 2009

Conséquences pour les usagers

- Les prestations offertes aux Lancéens par les TPG diminuées de moitié, les abonnements perdent une partie de leur valeur.
- 3 arrêts supprimés = boucle coupée en 2 : les usagers se rendant de Bachet aux Acacias sont aussi affectés.
- L'accès direct aux Rues-Basses supprimé.
- Les arrêts aux arrêts nettement prolongés. De plus, le 15 en provenance de Cornavin toujours en retard.
- La correspondance avec les bus 22, 23 et 48 empêchée, pour une connexion avec la ceinture de Genève.
- Le transbordement à P+R Frolle moins aisé qu'à Lancy- Mairie pour les usagers à mobilité réduite en provenance de Loek (bus 43).
- Même depuis Palette, le trajet pour les rues basses est bien plus long par Carouge que par les Acacias.
- Seul tracé de tram avec un seule ligne.

Comité d'Action du 17 - Comité "Transport" - 13 octobre 2009

Conséquences pour les autorités

- La politique menée par les autorités lanceliennes est entravée dans son désir de soutenir le développement des transports publics, alternative aux transports individuels, parmi les outils permettant à Lancy de faire face aux défis environnementaux actuels la desserte du Grand-Lancy par 2 trams, les 15 et 17, était un atout important, (Lancy est « Cité de l'Énergie » en 2008).
- La réalisation de Lancy, 3e ville du canton, Lancy, à ce titre, peut prétendre à des accès directs Rive gauche- Rive droite selon une fréquence de bien moins de 10', voire plus, comme c'est le cas actuellement !
- Plus difficile de justifier les contraintes pour les véhicules privés « ... afin que les sommes nous battus pour le maintien du non-tourner à gauche de la ... du Grand-Lancy sur l'avenue des Communes-Réunies, conscients qu'il fallait assurer le tramway à vitesse commerciale conforme à la loi » M. Beartschli, CA en charge de l'aménagement.
- La raison portant sur l'insuffisance de matériel signifierait-elle une précision inadéquate ? Pourquoi la ville de Lancy en traiterait-elle les frais ?
- Quelle marge à prévoir pour une exploitation du réseau conforme aux besoins ?

Comité de lancy du 17 - Comité d'impôts - 15 octobre 2009

Demande

Les soutiens politique et populaire nous permettent de demander

un retour rapide la ligne 17 jusqu'à Palettes (ou doublement de la fréquence de la ligne 15)

- Tant que le chantier du CEVA n'a pas démarré
- Tant qu'il n'y a pas une réorganisation « en étoile » des lignes de trams

Comité de lancy du 17 - Comité d'impôts - 13 octobre 2009

La manière

Nous déplorons :

- Un manque de communication auprès de la population.
- Un manque d'égard, voire une certaine arrogance vis à vis des sollicitations
- une politique du fait accompli.
- Un manque d'écoute des besoins réels : « ... nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire d'accorder une compensation aux usagers de votre Commune. »
- Une certaine légèreté : je vous donne, je reprends, je vous redonne si ... : « ... le retour de la ligne 17 au terminus des Palettes est conditionné à l'augmentation de la fréquentation des tramways à Lancy ... »
- Un manque de fiabilité, promesse de retour pour décembre 2009.
- Chantage? « Toutfois, pour ce faire, il sera alors indispensable d'adapter la boucle des Palettes, afin de permettre le rebroussement d'une ligne en provenance des Acacias circulant à une fréquence de dix minutes ».

Comité de lancy du 17 - Comité d'impôts - 13 octobre 2009

Implications pour les TPG

Le trajet P+R Etoile-Palettes ne prend que quelques minutes de plus que la boucle « Pont-Rouge »

Ne nécessite qu'UNE SEULE rame supplémentaire

Comité de lancy du 17 - Comité d'impôts - 15 octobre 2009

Secrétariat du Grand Conseil**IUE 832-A**

Date de dépôt : 7 octobre 2009

Réponse du Conseil d'Etat

**à l'interpellation urgente écrite de M^{me} Geneviève Guinand
Maitre : La ligne de tram 17 ne dessert plus un quartier après
avoir habitué les habitants à se déplacer en ville dans un
transport public performant.**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 18 septembre 2009, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

La ligne 17 a été créée pour relier entre autres la commune de Lancy au centre ville, mais les habitants de Lancy ont hélas déchanté. A mi-décembre 2008, les TPG ont supprimé plusieurs arrêts entre les Palettes et Lancy-Pont-Rouge. Désormais, les Lancéens ne disposent plus que de la ligne 15 pour aller des Palettes au centre ville sans transbordement, ligne dont l'offre n'a pas augmenté pour compenser. Pour des personnes à mobilité réduite, des mamans avec petits enfants et pou ssette, c'est fra nchement un recul de l'offre. En deux semaines, la pétition réclamant le maintien de la ligne telle qu'elle avait été créée, a récolté 1200 signatures. Un succès qui montre que les gens ont compris l'utilité des transports publics. Et pourtant, dans le rapport annuel de gestion des TPG, on peut lire un titre de paragraphe « amélioration de l'offre », dans lequel on lit que le choix a été d'améliorer l'axe très fréquenté Moillesulaz – Centre ville. Je me demande si l'amélioration de la desserte de la ligne 17 à une extrémité de la ligne ne pouvait se faire au détriment de l'autre.

Le canton de Genève subventionne les TPG pour un montant de 171 436 702 F, soit environ 50 % du budget total de cette entreprise.

Ma question est la suivante :

Quelle est la position du Conseil d'Etat par rapport à cette suppression d'une prestation des TPG ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

L'adaptation de la ligne de tram 17 des Palettes à Lancy-Pont-Rouge s'inscrit dans une refonte globale du réseau tram pour le 14 décembre 2008, afin de répondre à des problèmes de suroccupation des trams sur l'axe de Moillesullaz.

De gros problèmes de saturation des trams sur cet axe avaient été soulevés en février 2008 et des premières réponses avaient été apportées dans l'urgence, avec l'insertion de deux trams de 53 mètres, ainsi qu'un tram supplémentaire hors horaire sur la ligne 12. Néanmoins, ces solutions temporaires ne se sont pas avérées suffisantes.

Pour résoudre cette question, une analyse globale du réseau a été faite pour pouvoir affecter du matériel supplémentaire sur la ligne de Moillesullaz, sans pouvoir pour autant disposer de trams supplémentaires. Cette analyse a notamment porté sur les taux d'occupation des trams sur les différentes branches du réseau. Il en est ressorti que l'axe de Lancy était le moins chargé, puisque ce taux s'élevait à 13%, contre environ 25% pour les autres branches du réseau.

Sur cette base, il a été décidé de raccourcir la ligne de tram 17, les charges de clientèle pouvant être absorbées par la ligne 15. Cette décision a permis de prolonger systématiquement toutes les courses de la ligne 17 de la gare de Chêne-Bourg à Moillesullaz.

Suite à ce changement, une analyse des comptages TPG du 1^{er} semestre 2009 de la ligne 15 a été effectuée pour vérifier si d'éventuels problèmes de saturation des véhicules existaient.

Il s'avère que les estimations effectuées par les TPG au moment de retirer la ligne 17 se révèlent être exactes et que la ligne 15 avec une fréquence de dix minutes suffit pour le moment à absorber la fréquentation de l'axe Lancy.

Entre janvier et mai 2009, le taux d'occupation moyen des trams de la ligne 15 était de l'ordre de 28% avec des pics de fréquentation autour de 55% sur quelques courses de l'heure de pointe du matin et du soir, ce qui représente environ 120 personnes par véhicule sur la section la plus chargée.

La suppression de la ligne 17 n'a donc pas fait baisser la fréquentation sur cet axe. On peut donc en conclure que le mécontentement des clients est avant tout basé sur la notion de confort (temps d'attente aux arrêts) et le sentiment d'avoir perdu un acquis.

Le Conseil d'Etat est cependant soucieux que cette situation ne se prolonge pas. Dans la perspective du plan directeur des transports collectifs 2011-2014 et du futur contrat de prestations TPG pour cette même période, il est ainsi envisagé de rétablir des fréquences identiques à celles de 2008 (un véhicule toutes les cinq minutes) et ce, dès le changement horaire de décembre 2011.

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'ÉTAT

Le chancelier :
Robert HENSLER

Le président :
David HILER