

*Date de dépôt : 25 janvier 2010*

## **Rapport**

### **de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour le maintien du minibus de la vieille-ville ligne 36**

#### **Rapport de M. Miguel Limpo**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition « Pour le maintien du minibus de la vieille-ville ligne 36 ». Lors de ses séances des 23 et 30 novembre 2009, sous la présidence appréciée de M. Ivan Slatkine. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier, qu'il soit ici remercié pour la qualité de son travail.

La commission a auditionné les pétitionnaires de l'Association des habitants de la vieille-ville (M. Louis-Charles Lévy et M. Juon), M. Pascal Ganty, représentant des TPG, et enfin, M. Rémy Pagani, maire de la Ville de Genève.

#### **Audition de M. Louis-Charles Lévy et M. Roman Juon, pétitionnaires**

Le bus 36 dessert la Vieille-Ville et les Tranchées en faisant une boucle partant de la Place Neuve et traversant les Rues-Basses. L'association des habitants de la Vieille-Ville a décidé de lancer cette pétition car elle était très préoccupée par la situation des trois lignes de quartiers de la Ville de Genève, et plus particulièrement par la ligne 36. Cette ligne est financée depuis plus de 25 ans à hauteur de 25% par la Ville de Genève, 50% par les TPG et 25% par le Canton. Lors du premier projet de budget 2010, la Ville avait prévu de supprimer sa participation pour 2010. Elle a reculé depuis et a décidé, suite à la pression provenant de la pétition et du Conseil municipal, de remettre la subvention. La poursuite de la ligne en 2011 n'est néanmoins pas assurée.

Selon l'association, des personnes âgées ou handicapées utilisent régulièrement ce bus. Une année d'interruption ou une diminution de la fréquence serait catastrophique pour ces personnes.

### **Audition de M. Pascal Ganty, représentant des TPG**

L'audition du représentant des TPG a permis d'en savoir davantage sur les modalités de financement des lignes de quartier, ainsi que sur le cas qui nous intéresse, celui de la ligne 36. En substance, ces trois lignes (32, 35, 36) sont financées par la Ville, et dans le cas de la 35, également par les Hôpitaux Universitaire de Genève (HUG). La Ville de Genève finance ces lignes de la sorte:

Ligne 36 : 139'000 F

Ligne 32 : 146'000 F

Ligne 35 : 115'000 F

Le taux de rentabilité de la ligne 36 avoisine les 27%.

La loi sur les TPG définit clairement l'offre de base ainsi que l'offre complémentaire. Les offres complémentaires ne sont généralement pas financées par le canton (cf. document en annexe). La Ville de Genève et les HUG ont dénoncé leur part de financement en 2010, ce qui a tout naturellement amené les TPG à réfléchir à une réorganisation de ces lignes. Il a été décidé lors d'une réunion récente que la Ville et les HUG poursuivraient leur financement. Cette décision est hors cadre par rapport aux délais et de gros efforts ont été faits pour que cette décision puisse être malgré tout appliquée le 13 décembre (horaires, etc.). Si la décision de la Ville et des HUG était entrée en force, la subvention cantonale aurait financé la ligne dont les horaires auraient été revus à la baisse.

L'actuel contrat de prestations des TPG avec l'Etat prendra fin en 2010. Ce sera l'occasion de discuter de l'intégration de ces lignes dans l'offre de base. Les partenaires ont la possibilité d'annuler leur financement tous les six mois à date fixe, alors que les contrats de prestations sont établis sur 4 ans. Ce mode de faire sera revu afin d'éviter ces problèmes liés aux délais.

### **Audition de M. Rémy Pagani, maire de la Ville de Genève**

M. Pagani explique les raisons qui ont poussé le Conseil administratif à couper la subvention dans un premier temps. L'exécutif municipal trouvait anormal de payer une prestation qui devrait être intégrée dans le contrat de prestations de base, ce d'autant plus que la population entière du canton

profite de cette ligne. Par ailleurs, une série de dispositions du Grand Conseil et du Conseil d'Etat ont chargé la Ville au cours de ces dernières années d'un certain nombre de frais et il pense qu'il est évident que la Ville réagisse. Le Conseil administratif a néanmoins décidé de prolonger le financement, soit 425 000 F pour ces trois lignes, tout en maintenant la dénonciation de la convention à fin 2010. Un amendement sera déposé le 12 décembre 2009, lors de l'approbation du budget municipal. Il précise que des négociations sont déjà prévues pour inscrire ces trois lignes dans le futur contrat de prestations. La Ville aimerait que ces lignes soient électrifiées avec un arrêt de dix minutes sur la Place Neuve pour recharger les batteries: la Ville participerait à l'achat de ce matériel, si un compromis devait être trouvé. Les négociations se termineront en mars prochain. Répondant à plusieurs questions de commissaires, M. Pagani affirme que le contrat de prestations peut être dénoncé tous les six mois, ce qui signifie que la Ville est dans une démarche légale. Il ajoute néanmoins qu'en termes de politique générale, il est évident que le contrat de prestations doit être établi pour plusieurs années. Par ailleurs, le Maire ajoute que ces lignes répondent à un besoin évident.

M. Pagani ne peut en revanche rien promettre pour 2011. Si la Ville avait la démonstration que le 99% des utilisateurs de la ligne 36 habitent en Vieille-Ville, la Ville continuerait sans problème son financement.

### **Discussions de la commission**

Les commissaires regrettent le manque de discussion entre les différents acteurs impliqués: la Ville de Genève ne s'est pas adressée aux TPG dès le départ pour l'informer de la situation ou pour lancer des négociations. La commission est par ailleurs surprise d'apprendre que les communes ou d'autres partenaires des TPG, tels que les HUG, peuvent résilier leur financement avant la fin des contrats de prestations. La Commission est inquiète du côté non-pérenne de la subvention qui risque d'être revue en 2011 et qui pourrait donner une nouvelle légitimité à la pétition de l'Association des habitants de la Vieille-Ville. Pour ces raisons, un consensus large s'est dégagé au sein de la commission afin de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

**Le Président passe au vote du renvoi de la P 1702 au Conseil d'Etat :**

Pour : 13 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : 2 (1 UDC, 1 Ve) (deux députés se récusent)

Mesdames et Messieurs les députés, aux bénéfices de toutes ces explications, la Commission des pétitions vous recommande à l'unanimité le renvoi de la P 1702 au Conseil d'Etat.

## **Pétition (1702)**

### **pour le maintien du minibus de la vieille-ville ligne 36**

Les personnes soussignées ont appris avec stupéfaction que les lignes de bus 32, 35 et 36 allaient être supprimées d'ici la fin de l'année 2009.

Elles sont notamment inquiètes que la ligne 36 qui dessert les quartiers de la vieille-ville cesse son activité. Elles estiment que cette ligne est une nécessité importante car elle est le seul moyen de transports pour les personnes âgées, invalides et à mobilité réduite.

Les personnes soussignées et l'Association des Habitants du Centre et de la Vieille-Ville (AHCVV) demandent au Grand Conseil, et au Conseil municipal, de poursuivre le financement permettant le maintien du minibus de la vieille-ville, qui fait chaque jour la preuve de son utilité.

N.B. 110 signatures  
*Association des Habitants du  
centre et de la Vieille-Ville  
M. Charles-Louis Lévy  
Président  
12, rue Guillaume Farel  
1204 Genève*

## ANNEXE 2

LIGNES ET STRUCTURE DU RESEAU  
(Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2006)

## RESEAU URBAIN (ZONES TARIFAIRE 11 &amp; 12)

	Tram	Trolleybus	Autobus
Lignes principales	12, 13, 15, 16, 17	2, 3, 6, 7, 10, 19	1, 4, 5, 8, 9, 11, 14, 18, 20, 21, 27, 28
Ligne de doublure	--	--	29
Lignes secondaires	--	--	31, 32, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 51, 52, 53, 54

## RESEAU REGIONAL (ZONES TARIFAIRES 11, 12, 15, 16, 17)

	Autobus
Lignes régionales	A, B, C, D, E, F, G, K, L, S, V, W, X, Y, Z

Pour financer les coûts non couverts par les recettes des clients et en plus de l'indemnité de l'Etat, les Transports publics genevois perçoivent également des indemnités :

- de la Confédération selon l'ordonnance sur les indemnités du trafic régional
- des Communes ou de tiers qui désirent compléter l'offre de base définie dans la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50, art. 2) par une **offre complémentaire**.

## PARTICIPATION DE LA CONFÉDÉRATION AUX LIGNES DE TRAFIC RÉGIONAL

	Tram	Autobus
Lignes principales	13	8 <sup>1</sup>
Lignes secondaires	--	33, 43 <sup>2</sup> , 45
Lignes régionales	--	A, C, D <sup>3</sup> , E, F <sup>3</sup> , K, L, S, W, X <sup>4</sup> , Y <sup>3</sup> , Z

## PARTICIPATION DE COMMUNES OU DE TIERS POUR DE L'OFFRE COMPLÉMENTAIRE

	Autobus
Lignes secondaires	31, 32, 34, 35, 36, 41, 43, 47, 51, 52, 53
Lignes régionales	E, K, V, X

## OFFRE COMPLÉMENTAIRE ADDITIONNELLE

Services Nocturnes	Participation aux frais d'exploitation de Noctambus
Offre scolaire	Bus scolaires supplémentaires payés jusque là par le DIP
Téléphérique du Salève	Participation à l'offre de transports en lieu avec le Téléphérique du Salève

<sup>1</sup> exclusivement le tronçon Cornavin - Veyrier  
<sup>2</sup> exclusivement le tronçon Loëx - Onex  
<sup>3</sup> exclusivement le tronçon sur territoire genevois  
<sup>4</sup> exclusivement le tronçon La Plaine - Dardagny

12 55 44