

Date de dépôt : 13 novembre 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition pour un modèle réaliste de réseau de tram à 5 lignes

Rapport de M. Patrick Lussi

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports, sous la présidence de M. Antoine Droin, a examiné la pétition P 1876 dans ses séances du 10 septembre et du 1^{er} octobre 2013.

Ont assisté aux séances :

- M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat, département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME) ;
- M. David Favre, secrétaire général adjoint (DIME) ;
- M. Benoît Pavageau, directeur, direction des transports collectifs (DGM) ;
- M. Alexandre Prina, directeur, direction de la planification générale (DGM) ;
- M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure à la direction de la planification générale, DGM.

Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par MM. Aurélien Riondel et Gérard Riedi. Nous les en remercions vivement.

Séance du 10 septembre

Audition de l'ATE, pétitionnaire

Le Président souhaite la bienvenue à MM. Thomas Wenger, Jean-Pierre Tschaler et Christian Hauri, représentants de l'ATE. Il leur donne la parole pour présenter la P 1876.

M. Wenger remercie la Commission des transports d'auditionner l'ATE, association qui compte 6 000 membres à Genève et 11 000 en Suisse. Celle-ci a notamment la chance d'avoir un groupe d'experts et de passionnés des transports publics.

M. Hauri précise que, suite au nouvel horaire 2011 des TPG, les transbordements nécessaires sont devenus très pénalisants. Il se trouve en effet que la fréquentation des transports publics chute dès que deux transbordements sont nécessaires.

L'ATE propose ainsi de recréer des liaisons par tram entre Carouge et Cornavin ainsi qu'entre les Trois-Chêne et Cornavin.

M. Wenger rappelle que, en 2011, les changements apportés au réseau des TPG ont amené un réseau en trois lignes de tram au lieu de sept lignes auparavant. A cette époque, l'ATE avait d'ailleurs ouvert une hotline pour que ses membres puissent être informés, mais aussi réagir sur ces changements.

Ainsi, à la fin de l'année 2011 et au début de l'année 2012, beaucoup de courriers par rapport à des questions sur le réseau TPG et notamment sur le réseau de tram et les problèmes de transbordements ont été reçus. Il faut comprendre que ces changements ont rendu nécessaires des transbordements qui ne l'étaient pas auparavant (même si effectivement 80 % des gens ne transbordent pas). Pour M. Wenger, personnellement, cela ne pose pas de problème, mais pour les personnes à mobilité réduite, avec des enfants, avec une poussette, etc., cela peut apporter des complications.

M. Wenger explique que, après quelques mois, l'ATE avait rendez-vous avec la direction générale des TPG et la direction générale de la mobilité pour envisager des améliorations, notamment au niveau de la signalétique. Tout cela a été fait de manière constructive. A un moment, dans le cadre du groupe transports publics de l'ATE, un travail plus précis a également été fait et celui-ci s'est concrétisé sous la forme de la pétition que les commissaires sont en train d'étudier.

M. Wenger souligne que l'ATE n'est pas monomaniacque des lignes 13 et 16, mais elle souhaite revenir avec des lignes reliant Carouge et Cornavin ainsi que les Trois-Chêne et la gare. Plus précisément, une proposition concrète a été faite pour la ligne reliant Carouge et deux propositions ont été faites pour la ligne reliant les Trois-Chêne.

Entretemps, il est apparu que le prolongement de la ligne 18 a été la solution retenue pour relier Carouge à Cornavin.

M. Hauri précise les propositions présentées par l'ATE. La pétition propose tout d'abord de recréer une ligne de tram directe jusqu'à Carouge. Cette proposition ne nécessite pas d'aménagements nouveaux. Il s'agit simplement de prolonger la ligne 18 du tram, ce qui est possible assez facilement. La pétition présente également deux propositions pour recréer la ligne 16. Elle pourrait passer, en direction de Cornavin, par son tracé antécédent par le quai de la Poste étant donné que le tram 18 n'y fera plus son terminus. Dans l'autre sens, il faudrait recréer le tourne-à-gauche du boulevard Georges-Favon à la rue du Stand. Cela peut toutefois être un problème avec le trafic routier qui circule depuis la Coulouvrenière sur le boulevard Georges-Favon.

Un problème depuis la création de la ligne 14, au niveau de la construction de l'arrêt de tram de la rue du Stand en direction de Cornavin, est qu'il n'y a pas de deuxième voie construite pour que la ligne 16 puisse dépasser un tram 14 qui est à l'arrêt à la rue du Stand. Cette solution semble toutefois possible avec une signalisation lumineuse adaptée. Si cela n'est pas possible, l'ATE propose, comme deuxième option, que le tram 16 passe, depuis Cornavin, par le trajet du tram 14, via Coutance et la place Bel-Air jusqu'aux ponts de l'Ile, et de recréer une liaison par tram à la place de la Poste pour relier le quai de la Poste et la rue du Stand permettre au tram de passer de la place Bel-Air aux Rues Basses sans péjorer le trafic du boulevard Georges-Favon.

M. Wenger ajoute que cela impliquerait d'ajouter quelques mètres de rails à la place de la Poste.

M. Tschaler souligne que le but de cette ligne 16 est de lier la rive gauche à la rive droite. Actuellement, il y a ces transbordements qui sont quelque chose de péjorant. Il suffit de voir le nombre de gens qui ont dit qu'un transbordement est acceptable, mais qui privilégieront la voiture s'ils doivent subir deux transbordements. De même, quelqu'un qui a une place assise et qui doit ensuite emprunter un tram plein ne va pas le faire plusieurs jours de suite. Une autre solution consisterait donc à ce que les transbordements se fassent sur un même quai, comme à Zurich.

M. Wenger indique que le modèle souhaité par l'ATE est un réseau de tram à cinq lignes. Il fait remarquer, concernant les pôles d'échange, que les Verts ont fait des propositions pour les améliorer. L'ATE soutient ces propositions, notamment à Cornavin avec la création d'un escalier ou d'un ascenseur depuis les quais 4 à 6 directement vers les arrêts de trams. A Bel-Air, il faut, d'une part, transformer la zone en zone de rencontre, pour donner la priorité aux piétons, et, d'autre part, contrôler davantage les voitures qui viennent de la rue du Rhône.

A Plainpalais, il faut faire revenir l'arrêt du tram 15 en vis-à-vis de l'arrêt du tram 12 et étudier la possibilité de faire une passerelle sur la route ou un passage sous la route pour améliorer la fluidité des transbordements. En effet, les gens essaient souvent de traverser la route pour prendre leur correspondance sans se soucier des feux pour piétons.

M. Wenger rappelle que la priorité aux transports publics figurait dans l'avant-projet de constitution, mais qu'elle n'a pas été retenue au final. L'ATE demande maintenant que les transports publics, notamment au centre-ville, puissent avoir la priorité absolue. Il faut bien comprendre que, à Plainpalais ou à Rive, on peut voir des trams transportant 200 personnes qui attendent pour laisser passer quelques voitures.

M. Tschaler signale que les trams doivent par exemple s'arrêter plusieurs fois aux feux sur la route de Chêne. Cela implique une grande consommation d'énergie par rapport à la situation où la priorité leur serait donnée. M. Tschaler peut donner l'exemple de Dijon où cela fonctionne ainsi et où cela ne pose aucun problème.

Un député (R) remercie les représentants de l'ATE pour leur présentation. Il comprend que la proposition consiste à utiliser en partie le tracé du tram 12 pour aller de Cornavin à Carouge et aux Trois-Chêne. Cela étant, si la densité d'utilisation de la ligne du 12 reste identique, cela voudrait dire qu'il y aura deux fois moins de trams 12 qui pourront rester sur la ligne. Si l'idée est qu'il n'y ait pas moins de trams 12, cela veut dire qu'il y aura davantage de densité sur ces voies. Dès lors, ce député aimerait savoir quelle incidence cela aurait sur le trafic pour tous les autres véhicules. Il se demande si cela ne conduirait pas à un blocage de la circulation. Il s'interroge d'ailleurs pour savoir si le but de l'ATE n'est pas de figer la circulation.

M. Wenger réfute les propos. Le but de l'ATE n'est pas de figer l'ensemble de la circulation. Cela étant, techniquement, il est effectivement impossible d'avoir la même fréquence sur la ligne du tram 12 et d'ajouter encore des trams.

M. Tschaler fait remarquer que le tram 18, dont la ligne est prolongée, viendra s'intercaler au milieu des trams 12 sans modifier la fréquence de ceux-ci. On pourrait donc faire la même chose avec la ligne 16 pour autant qu'elle puisse s'intercaler entre les trams de la ligne 12.

M. Wenger fait savoir que l'ATE a rendez-vous le 24 septembre avec les TPG et la DGM. Il faudra alors entendre la position des TPG pour savoir si une telle solution est possible, puisqu'il a longtemps été dit que cela n'était pas le cas.

Un député (L) note que l'ATE soulève plusieurs problèmes, d'une part les transbordements, d'autre part, s'ils sont inévitables, de la facilité pour les faire. Sur ce deuxième point, M. Aellen estime que des fléchages pourraient être installés.

M. Wenger renseigne les commissaires sur le fait que l'ATE a étudié ce genre de solution. Le réseau à trois lignes est basé notamment sur le principe du métro parisien, mais cela n'est possible que si l'utilisateur n'a pas besoin de traverser des routes. Avec les pôles de transbordement existant à Genève, cela est nettement plus difficile. Cela étant, l'ATE a demandé aux TPG d'améliorer la signalétique. Ceux-ci répondent qu'ils peuvent le faire sur leurs panneaux indicateurs, mais que pour le reste il revient à la Ville ou aux communes d'intervenir.

Ce député aimerait savoir si cette pétition est une revendication idéale avec un compromis possible et si, par exemple, seule une partie de la pétition est réalisable. Il se demande s'il est imaginable que l'ATE se satisfasse d'un compromis. En d'autres termes, il souhaite savoir si le fait de demander tout ce qui est contenu dans la pétition est une manière de voir si certaines améliorations peuvent être privilégiées.

M. Wenger confirme que la pétition est un idéal sur différents aspects. Quant au minimum demandé, il s'agit de revenir à des lignes directes entre Carouge et Cornavin et entre les Trois-Chêne et Cornavin. Par ailleurs, il n'est pas possible de faire l'économie d'améliorer les zones de transbordement.

Un député (Ve) se demande si cela vaut la peine de faire les travaux proposés maintenant, notamment à la place de la Poste, alors que le CEVA va entrer en fonctionnement dans quelques années. Quant à l'installation d'une passerelle à Plainpalais, il faut se demander si c'est une vraie solution. S'il s'agit de répondre à l'empressement des usagers, ceux-ci ne vont pas privilégier la passerelle, notamment s'ils ont une poussette.

M. Tschaler explique que rétablir la ligne 16 permet à tous les gens d'aller sans changement sur l'autre rive. Le CEVA va d'un point à un autre, mais les points intermédiaires ne sont pas touchés. Par ailleurs, les gens ne prennent pas tous le train. D'ailleurs, même les utilisateurs du train devront changer de train à Cornavin pour aller ailleurs en Suisse. En revanche le tram est un transport plus fin.

M. Hauri indique que la construction à la place de la Poste n'est proposée que si le tourne-à-gauche entre le boulevard Georges-Favon et la rue du Stand n'est pas possible.

M. Wenger ajoute également que, à Plainpalais, la solution d'une passerelle praticable et attractive reste une idée à approfondir.

M^{me} Künzler confirme officiellement le prolongement de la ligne 18. Un travail est effectué sur ce point depuis plus d'une année. Pour autant, il y a quand même des aménagements à faire au rondau de Carouge, où il faut aménager un quai, et des autorisations fédérales doivent être obtenues. Cette solution est possible sans baisser la fréquence du tram 12.

Quant à la ligne 18 qui relie le Cern, Meyrin et Cornavin, la première chose qui avait été faite, il y a un an, a été d'appeler une ligne la 18 et l'autre la 14. La ligne 18 avait un parcours absurde – mais était très bien pour les usagers de la rive droite qui l'utilisent beaucoup – puisqu'elle prenait beaucoup de temps de parcours sur les deux ponts sans rien faire. Dès lors, l'idée était de la prolonger jusqu'au Rondau de Carouge. Elle a toutefois été freinée par l'imminence de la rénovation du pont de Carouge, mais celle-ci est reportée sans date. Cela veut juste dire que, d'ici à quelques années, il faudra peut-être arrêter les trams aux Augustins pendant la durée des travaux. C'est pour cette raison qu'il a alors été nécessaire d'attendre. De toute façon, la ligne n'aurait pas pu entrer en vigueur en décembre dernier pour des raisons matérielles. Finalement, cela a juste conduit à perdre trois mois. La ligne ne va pas être mise en vigueur en décembre, mais en avril, puisqu'ils faut encore obtenir les autorisations fédérales et réaliser quelques travaux. Les autorisations fédérales ne devraient toutefois pas être problématiques à obtenir. Maintenant, il y a une ligne 18 qui est complète et tout le monde est donc d'accord et content.

La situation est plus complexe pour la ligne 16. Quoi qu'il en soit, il faudrait construire des rails. Les rails existants sont déjà utilisés par le tram 14 circulant dans l'autre sens à la rue du Stand. Il faudrait alors y installer une deuxième paire de rails. Il faut toutefois se demander si cela est souhaitable. Il y aura effectivement le CEVA, mais il y a aussi d'autres possibilités de jonction. Il y a notamment le projet de ligne sur le pont du Mont-Blanc. Il faut alors se demander s'il vaut la peine de faire le détour en tram par la Coulouvrenière.

En effet, avec la mesure prise sur le pont d'installer une voie de bus, il y a un gain de quinze minutes, même s'il y a un transbordement à faire à la Terrassière. Il faut également souligner que, sur cette ligne, il y a beaucoup de bus dans les Rues Basses en direction des Trois-Chêne. Quant à un transbordement de tram à tram, il sera possible aux Bastions entre les lignes 12 et 18. Il ne faudra plus sortir à Bel-Air.

M^{me} Künzler estime que les pôles d'échange représentent en effet une grande difficulté. Par ailleurs, les Verts parlent aussi des arrêts de transports publics dans les communes qui sont simplement mal situés. La moitié du temps perdu en transports publics est en effet lié à l'emplacement des arrêts. Par exemple, on n'arrive pas toujours à sortir et à entrer dans les bus en raison du mobilier urbain. Un travail va donc être fait sur ce point avec les communes genevoises qui ont cette responsabilité. Effectivement, la répartition n'est pas optimale.

Cela étant, il y a déjà eu des améliorations. Il faut rappeler que, jusqu'à il y a une année, son département était chargé uniquement de la conception. La subvention était donnée aux TPG et deux personnes, au DIM, travaillaient pour cela. Les réseaux étaient construits par le DCTI et les communes mettaient ensuite les abris. Les TPG venaient mettre ensuite un appareil ou deux et les communes venaient ajouter une poubelle. Cette situation est liée à la répartition des compétences sur laquelle il faudra réfléchir. Maintenant des choses ont été mises en place pour les pôles. Le Conseil d'Etat va demander aux TPG de mettre en place des informations plus claires (affichées avec des LED rouges) et affichées dans les transports (notamment des annonces pour dire où il faut changer pour aller à Cornavin par exemple).

Le Conseil d'Etat a été directif. Il a en effet vu que cela était possible dans d'autres villes suisses. Le problème venait du fait que tout le monde se renvoie la balle. Il faut par exemple savoir que les TPG avaient les appareils LED dans leur cave, mais que la Ville refusait de les mettre sur des poteaux.

M^{me} Künzler fait remarquer que les infractions sont passées à Bel-Air de 5 000 par jour à 500. Il y a aussi des avancées avec un système de lecture automatique des plaques. Avec la remise en place de la ligne 18, il faudra en effet qu'il y ait moins de voitures à Bel-Air puisque ce n'est pas simple pour les trams de croiser. Ce n'est pas simple, mais cela va être fait.

Le Président propose, sans ouvrir le débat, d'organiser la suite des travaux. Il aimerait savoir si les commissaires souhaitent effectuer des auditions.

L'audition des TPG est proposée.

Le Président met aux voix la proposition d'auditionner les TPG :

Cette proposition est acceptée.

Pour : 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 L, 2 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 L)

Le Président propose d'entendre également le département lors de la prochaine séance avant que la commission se prononce sur le sort à donner à cette pétition.

Séance du 1^{er} octobre

Audition des TPG

Le Président accueille MM. Eric Forestier, directeur ventes, marketing et promotion, et Emmanuel Fankhauser, responsable projets et processus, TPG. Il leur cède la parole pour qu'ils exposent le point de vue des TPG sur la P 1876.

M. Forestier commence par indiquer que M. Fankhauser est également chargé du développement réseau. M. Forestier déclare que les TPG accueillent avec bienveillance et étudient avec attention toutes les remarques des usagers. Il annonce que les TPG et la DGM ont répondu à la demande concernant le retour d'une liaison de tram directe entre Carouge et Cornavin. M. Forestier indique que l'exploitation du CEVA aura un énorme impact sur le réseau. Il précise que cette mise en place est relativement proche. En ce sens, il estime qu'il serait inapproprié de tenter une remise en service de la ligne 16. M. Forestier annonce que les TPG sont conscients de l'inadéquation de certains pôles d'échange et s'engagent pour leur réaménagement. Il indique que les TPG soutiennent la priorité des TC aux feux – tout comme le développement des voies de bus –, qui a une incidence directe sur la vitesse commerciale des véhicules. Il déclare qu'une amélioration de celle-ci a une conséquence positive tant sur la satisfaction et l'accroissement de la clientèle que sur les coûts d'exploitation.

M. Fankhauser rappelle qu'il faut distinguer les situations des tronçons Carouge-Cornavin et Moillesulaz-Cornavin, car l'exploitation du second tronçon entraînerait des problèmes en termes de matériel roulant et de gestion des mouvements, ainsi qu'en termes de réorganisation des arrêts ou des aiguilles. Il déclare que la remise en service de la ligne 16 entraînerait un coût certain. M. Fankhauser ajoute que la demande voyageurs est plus importante sur le tronçon Carouge-Cornavin et que les voyageurs circulant depuis la région des Trois-Chêne disposent de meilleures solutions alternatives.

Le Président remercie les audités pour leur exposé et passe la parole aux commissaires pour leurs questions.

Un député (L) demande aux TPG de préciser leur point de vue sur la question de la priorisation des TC aux feux de circulation. Evoquant le système d'annonce aux feux embarqué dans tous les véhicules, il demande si

la priorité des TPG aux feux n'est pas déjà une réalité. En d'autres termes, il demande quel est le potentiel d'amélioration de la vitesse commerciale par instauration d'une plus grande priorité aux feux.

M. Forestier répond que l'exploitant que sont les TPG considère que la priorisation de leurs véhicules est un des leviers permettant d'améliorer les performances et l'attractivité de l'entreprise. Il affirme que certains carrefours sont plus complexes que d'autres. Il annonce qu'il est important d'arriver à prioriser les TC sans péjorer la situation du TIM.

Il demande aussi quelle incidence aurait l'inscription de la priorité des TC.

M. Forestier répond que les clients qui ne sont pas forcés d'utiliser les TC (contrairement aux personnes ne pouvant pas conduire ou ne possédant pas de véhicule) comparent les performances des différents modes à leur disposition. En ce sens, il rappelle que la qualité de l'offre et la vitesse commerciale sont des éléments centraux dans le choix d'un mode de transport.

M. Forestier rappelle que l'inscription dans la loi permettrait de forcer la décision à certains carrefours.

Un député (Ve) estime que la seule réponse d'avenir au retour de la ligne 16 serait la construction d'une ligne de tram sur le pont du Mont-Blanc. Il demande leur avis aux TPG à ce sujet, et en particulier sur le tracé exact de cette nouvelle ligne.

M. Fankhause répond qu'il trop tôt pour arrêter le tracé précis d'une éventuelle future ligne sur le pont du Mont-Blanc. Il insiste sur la nécessité de penser le réseau de façon globale.

Il demande également pourquoi les TPG n'arrivent pas à faire pression sur leurs partenaires pour que les transbordements se fassent quai à quai, comme dans toutes les villes du monde. Il demande à quels niveaux se situent les blocages.

M. Forestier répond que les TPG ne sont que les utilisateurs des pôles d'échange. Il ajoute que les TPG ont identifié les points problématiques où il serait possible d'apporter une amélioration notable.

M. Forestier annonce que le prochain Plan directeur des transports collectifs instaurera une hiérarchie entre les arrêts. Il rappelle que les TPG ont une capacité de proposition mais qu'ils n'ont pas de pouvoir de décision. Il indique que les TPG travaillent en partenariat avec la DGM, la Ville de Genève et les communes.

Il demande aussi quand interviendra la prochaine livraison de trams.

M. Forestier répond que des trams Stadler sont en commande et qu'ils seront livrés en 2017 ou 2018.

Un député (MCG) affirme en préambule que la priorité des bus – et plus particulièrement des trams – est une réalité. Il rappelle que la favorisation des TC entraîne une péjoration, malvenue, de la situation des autres usagers de la route. Il fait remarquer qu'accorder une trop grande priorité aux TC bloque l'ensemble, y compris les véhicules TC. Il demande quel sera l'incidence du CEVA sur le réseau de tram. Il fait remarquer que, si le CEVA améliorera certainement la situation des pendulaires, il émet des doutes quant à l'amélioration de la situation des habitants. Il demande enfin quelles solutions les TPG offrent aux usagers en cas de panne d'un tram, comme cela se produit parfois sur le TCOB.

M. Fankhauser répond que les TPG ne sont pas chargés de la régulation du trafic, qui revient à la DGM. Il confirme que les TPG ont la priorité à certains carrefours.

M. Fankhauser rappelle que le système de passage au vert automatique n'est pas généralisé, notamment sur les axes chargés. Il annonce que ces axes présentent un réel potentiel d'amélioration de la vitesse des TC. Il mentionne par exemple que la ligne 15 bénéficierait d'un gain de trois à quatre minutes par l'optimisation de la route des Acacias. Il rappelle que les TPG souhaitent la plus grande priorité possible pour les TC.

M. Forestier répond que la mise en place du CEVA entraînera de profonds changements sur le réseau de trams. Il indique que les données de la dernière étude origine destination permettront de mieux évaluer cet impact. M. Forestier estime que le CEVA accentuera le report modal du TIM aux TC.

M. Fankhauser rappelle qu'une panne de tram est rare, mais malheureusement inévitable. Il signale que les lignes possèdent des infrastructures de rebroussement qui permettent de continuer à exploiter une partie de la ligne, comme à Bandol pour le TCOB. Il annonce que les TPG militent pour la construction de boucles de rebroussement en suffisance, seul moyen leur permettant de gérer une situation perturbée.

Le Président remercie et raccompagne les représentants des TPG.

Le Président ouvre le débat sur la P 1876.

M. Favre annonce que le département tient à la disposition des commissaires intéressés le rapport technique des TPG qui a abouti à la prolongation de la ligne 18 jusqu'à Carouge. Il signale que Mme Künzler a déposé une mesure en ce sens dès le début de l'année 2012, mais qu'une

prolongation de ligne nécessite une longue procédure, notamment auprès de la Confédération.

M. Favre confirme que le réseau devait être stabilisé avant d'envisager sa complexification. Il ajoute que les premières mesures correctives primaient la prolongation de la ligne 18. M. Favre indique que l'on évaluait le temps de parcours de la ligne 27 au même temps qu'une ligne de tram, ce qui s'est révélé inexact en raison de contraintes de trafic. Il signale que la suppression de la 27 fera également des déçus parmi les nouveaux habitués de la ligne.

M. Favre rappelle que le prolongement de la ligne 18 présente le défi de ne pas péjorer la ligne 12, ce qui serait extrêmement dommageable. Il signale que cette prolongation a été aussi possible en raison de l'ajournement de la réfection du pont de Carouge. M. Favre rappelle qu'à l'origine la ligne du CERN – 18 – devait être prolongée jusqu'à Bernex, ce qui a été évité par l'augmentation de la fréquence de la ligne 14.

Il rappelle également que le terminus du 18 à Stand et la boucle par le pont de la Coulouvrenière ont été critiqués depuis longtemps à la fois par les TPG et la DGM, malgré l'amélioration de l'information à ce sujet.

M. Favre indique que la vitesse commerciale des TPG n'est pas si catastrophique que certains l'affirment, mais qu'elle est identique à celle de Zurich. **Il reconnaît toutefois que la vitesse commerciale actuelle est moins importante que ne le présageaient les prévisions concernant le nouveau réseau.**

M. Favre rappelle que Genève a fait le choix d'une grande densité d'arrêts au centre-ville, ce qui impacte forcément la vitesse commerciale. Il signale que la comparaison de la vitesse commerciale des TPG avec celle de villes françaises n'est pas pertinente, car, en France, les trams sont assimilés aux chemins de fer : site propre intégral, circulation aux signaux et non conduite à vue, etc. M. Favre affirme qu'il est évident que les trams circulent plus rapidement avec ce genre d'infrastructures.

Il fait remarquer que les trams genevois sont parfois dans le trafic et qu'ils n'ont pas la priorité à tous les feux, comme le prouve le fait qu'ils s'arrêtent souvent aux intersections, ce qui n'est pas le cas à Bâle ou Zurich.

M. Favre annonce qu'il est important que la priorisation des TC ne péjore pas la situation du TIM. Il ajoute qu'il est possible d'instaurer des mesures gagnant-gagnant comme le montre l'exemple la création d'une voie bus sur le pont du Mont-Blanc. Il rappelle en outre que l'amélioration de la situation de l'axe des Acacias avance, car le blocage qu'opposait le Ville est en train d'être levé.

M. Favre précise que les travaux de fluidification des flux automobiles sortants permettront de réduire le temps de parcours des trams de cinq minutes. Finalement, il annonce que le département est en train de travailler avec les communes à l'amélioration de l'aménagement des arrêts, ce qui devrait avoir un fort impact positif sur la vitesse commerciale des TPG.

Un député (Ve), s'étonnant de la similarité des vitesses commerciales des TC genevois et zurichoises, demande si l'indicateur est calculé de la même manière. Il demande si toutes les lignes ont le même poids dans l'équation de calcul.

M. Favre répond que le rapport Kaufmann compare les deux vitesses commerciales.

M. Pavageau précise que la vitesse commerciale des tronçons des centres d'agglomération se situe toujours entre 12 et 14 km/h, comme c'est le cas à Genève.

Un député (R) déclare que la création de la ligne de bus sur le pont du Mont-Blanc a fortement péjoré la situation des automobilistes. Il rappelle que des bouchons se forment désormais tous les soirs dans le sens rive droite – rive gauche sur le quai Wilson et le quai du Mont-Blanc, ce qui ne s'était plus vu depuis l'ouverture de l'autoroute. Il demande au département de préciser dans quelle mesure ce dernier estime qu'il s'agit d'une opération gagnant-gagnant.

M. Favre répond que la DGM, se fondant sur des analyses, estime que l'installation de la voie bus n'a pas péjoré la situation du TIM en général et a amélioré la fluidité de certains automobilistes par l'introduction d'une petite onde verte. M. Favre indique que les flux sont en constante augmentation et que l'on peut assister à une détérioration de la situation sans modification des conditions-cadres. Il signale que la DGM est prête à procéder à de nouveaux comptages.

Ce député rappelle que la situation des véhicules traversant dans le sens rive droite – rive gauche s'est fortement péjorée par la réduction de la chaussée à deux voies qui ne permettent pas d'assumer la charge de trafic de cet axe, même s'il reconnaît que la circulation s'est peut-être améliorée dans l'autre sens. Il demande à ce que la DGM procède à de nouveaux comptages. Il déclare que, si ces nouveaux comptages montraient que la situation ne s'est pas péjorée, il faudrait remettre en doute l'objectivité de la DGM.

M. Favre rétorque que les mesures de la DGM sont absolument objectives et que le service travaille avec des bureaux d'études dont l'indépendance ne peut être mise en doute.

Une députée (S) demande quel serait l'impact de l'inscription de la priorité des TC dans la loi. Elle demande par ailleurs si les autres cantons disposent d'un tel fondement légal.

M. Pavageau répond que le canton de Bâle-Ville accorde une priorité maximale aux TC. Il indique qu'une telle priorité apportera un gain de temps réel pour les TPG. M. Pavageau fait néanmoins remarquer qu'il faut tenir compte du risque d'auto-blocage des flux.

Les travaux étant terminés, le Président demande, pour pouvoir procéder au vote, la position des différents groupes.

Un député (Ve) propose de renvoyer la pétition au CE. Il estime qu'un autre traitement de cette pétition témoignerait d'une vision passéiste de l'aménagement urbain et de la mobilité. Il réaffirme que le développement des TC est une priorité absolue.

Une députée (PDC) propose le dépôt de la pétition sur le bureau du GC. Elle estime que le renvoi au CE ne constituerait pas une preuve de soutien de la politique du département. Elle signale que la revendication de la prolongation de la ligne 18 jusqu'à Carouge a été entendue. Elle rappelle que le problème des pôles d'échange est connu et a déjà été traité par la commission. Elle exprime sa satisfaction quant à la réponse des TPG concernant l'impossibilité du retour de la ligne 16, avec la réserve d'avoir entendu le même discours concernant le prolongement de la ligne 13, aujourd'hui jugé réalisable. Elle précise que la mise en place du CEVA aura des conséquences profondes sur la partie du réseau anciennement desservie par la ligne 16. Elle estime que la priorité des TC aux feux a déjà été traitée par la commission lors de l'examen du projet de loi constitutionnelle des Verts et que la mention d'une simple priorité dans une pétition n'est pas assez étoffée.

Un député (L), au nom du groupe PLR, s'oppose au renvoi de la pétition au CE. Rappelant que le dépôt sur le bureau est une forme polie du classement, il estime qu'il n'y a pas lieu d'être poli avec ce texte. Il signale que la seule revendication du texte à laquelle il souscrit est l'amélioration des pôles d'échange, qui avait fait l'objet d'une remarque lors de l'adoption par le GC du Plan directeur des transports collectifs. Il ajoute qu'une association de la taille de l'ATE aurait pu prendre la peine de soumettre une pétition avec plus de 6 signatures.

Un député (UDC) exprime sa surprise d'entendre que le CEVA règlera les problèmes de tram, alors qu'il s'agit selon lui de deux thèmes distincts. Souscrivant aux propos de ces préopinants, il se montre ouvert tant au dépôt sur le bureau du GC qu'au classement de la pétition.

Le Président annonce qu'il procèdera, conformément à la nouvelle procédure en vigueur au GC, de la manière suivante :

Mise aux voix du renvoi au CE ;

En cas de refus, mise aux voix du dépôt sur le bureau du GC ;

En cas de nouveau refus, la pétition sera de facto classée.

Les commissaires refusent le renvoi au CE

Pour : 9 (1 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 4 (2 S, 2 Ve)

Abstention : –

Les commissaires acceptent le dépôt sur le bureau du GC

Pour : 7 (1 Ve, 1 PDC, 1 R, 1 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 4 (1 S, 1 R, 2 L)

Abstention : 1 (1 S)

En vertu des explications mentionnées dans ce rapport, la majorité des commissaires de la Commission des transports vous recommandent, Mesdames et Messieurs les députés, de déposer cette pétition P 1876 sur le bureau du Grand Conseil.

Pétition (1876)

pour un modèle réaliste de réseau de tram à 5 lignes

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le but de cette démarche de l'Association Transports et Environnement (ATE) n'est pas un retour en arrière, mais un moyen de relier à nouveau efficacement les rives gauche et droite (en particulier la gare de Cornavin) par des liaisons directes, tout en tenant compte des contraintes techniques et de la nouvelle configuration du réseau.

Considérations sur le réseau :

- Le réseau possède actuellement 4 lignes, dont deux (14 et 18) ont un long tracé commun.
- Notre réseau de voies de tram devrait être utilisé de façon optimale ; dans la mesure du possible les trams et trolleybus devraient remplacer les bus qui restent des moyens de transports polluants et bien moins appréciés par les usagers.
- Les bus 61 et 27, proposés comme alternatives aux anciennes lignes 13 et 16, ne desservent pas les mêmes zones que desservaient ces deux lignes ; c'est ainsi que le problème de transport pour les habitants des Trois Chêne et de Carouge subsiste.
- Les pôles d'échange de Cornavin, Bel-Air et Plainpalais ne sont pas satisfaisant pour le transbordement des passagers.

L'ATE propose :

1) Carouge – Cornavin : Prolongation de la ligne 18 vers Carouge

A partir de Bel-Air, elle pourrait rejoindre le parcours du 12 (via la Corratierie) pour terminer au Rondeau de Carouge.

2) Trois Chêne – Cornavin : Réintroduction de l'ancien 16, avec deux options de parcours :

- Option 1) Rétablissement du « tourner à gauche » depuis l'arrêt Stand sur le Boulevard Georges Favon en direction de la rue du Stand.

- Option 2) Venant de Cornavin par le même tracé que le 14 jusqu'aux ponts de l'Ile, le 16 pourrait ensuite emprunter le quai de la Poste et bifurquer à gauche pour rejoindre la rue du Stand par la place de la Poste, ce qui impliquerait la construction d'un court tronçon de voie unique.

Dans les deux options, le 16 nouveau pourrait desservir la Rive gauche au moins jusqu'à Chêne-Bourg.

La prolongation de la ligne 18 et de la ligne 16 ont le même but : faciliter la communication entre les deux rives.

3) *Amélioration des pôles d'échange*

Quelle que soit l'évolution du réseau ces prochaines années, les pôles d'échange que représentent Cornavin, Bel-Air, Plainpalais et Rive ne sont actuellement pas satisfaisants pour le transbordement des passagers notamment ceux à mobilité réduite. Les solutions proposées le 6 mai dernier par les Verts pour Cornavin et Bel-Air vont dans le bon sens et devraient être réalisées rapidement.

En ce qui concerne le Rond-point de Plainpalais, l'ATE suggère l'étude d'un passage souterrain ou d'une passerelle aérienne pour les piétons reliant la Plaine au centre du Rond-point facilitant ainsi la fluidité des transbordements entre les arrêts.

4) *Priorité aux feux*

Depuis de nombreuses années, l'ATE milite pour octroyer la priorité aux transports publics sur le trafic individuel motorisé aux feux de signalisation. Cette mesure d'accompagnement permettrait de fluidifier largement le réseau et d'améliorer la vitesse commerciale des trams.

Les soussigné-e-s demandent la réalisation des quatre points évoqués dans cette pétition.

N.B. 6 signatures

p.a. ATE

*Association transports et
environnement*

Section de Genève

18, rue de Montbrillant

1201 Genève