

Date de dépôt : 7 octobre 2009

Réponse du Conseil d'Etat

**à l'interpellation urgente écrite de Mme Geneviève Guinand
Maître : 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 poussette, c'est franchement 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 CHF, soit environ 50 % du budget total de cette entreprise.

Ma question est la suivante :

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

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

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 sur-occupation 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 2 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 10' 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 5 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'ETAT

Le chancelier :
Robert HENSLER

Le président :
David HILER