

Date de dépôt : 19 janvier 2012

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de M. Pierre Weiss : Quand les Lancéens, les Onésiens, les Confignonnais et les Bernésiens auront-ils droit à tous les trams de la ligne 14, et non pas à deux sur trois seulement ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 16 décembre 2011, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

La ligne 14 a été inaugurée à la genevoise le 10 décembre 2011, à savoir avec un mélange d'officialité et de bonhomie, de discours officiels et de conversations privées qui les couvraient. Les trams sont tout beaux, tout neufs, mais leur fréquentation dépasse les espérances – ou peut-être les calculs – des spécialistes de la mobilité.

Or une digue virtuelle a été élevée à Coutance; elle retient un tram sur trois de la ligne 14 venant de Meyrin.

Le Conseil d'Etat peut-il indiquer à ce Grand Conseil quand cette digue sera abattue, permettant à tous les trams d'aller jusqu'au terminus (provisoire) de Bernex P+R et donc aux voyageurs de retrouver un niveau de confort minimal ? Subsidiairement, pourquoi les TPG ont-ils décidé de retenir un tram sur trois à Coutance ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En préambule, il convient de préciser que le terminus évoqué dans cette IUE ne se situe pas à Coutance, mais au Quai de la Poste (« arrêt Stand »). Concernant ce terminus provisoire à Stand, c'est le Conseil d'Etat, et non pas les TPG, qui a pris cette décision.

Le choix de ce terminus a en effet été dicté par la grande différence de fréquentation entre les branches de Servette-Meyrin au moment de sa planification (environ 40 000 voyageurs/jour à la Servette) et Onex-Bernex (environ 20 000 voyageurs/jour vers Onex). En conséquence, il a été décidé de mettre en service une offre inférieure sur la branche d'Onex-Bernex, ce qui permet une meilleure adéquation entre les moyens financiers et les besoins de la clientèle.

De plus, le nombre de trams actuellement disponible aux TPG ne permet pas de prolonger cette troisième ligne. Cela pourrait être envisagé à partir de septembre 2012, lors que le nombre de trams nécessaire aura été livré. Néanmoins, ce prolongement aurait pour conséquence de ne pas pouvoir remplacer les petits convois (trois caisses) par des convois de 53 mètres sur la ligne 12, comme cela est prévu à cette échéance. En effet, au vu de la fréquentation de la ligne 12, il est fortement recommandé de remplacer ces petits convois dans les meilleurs délais.

Les récentes observations sur la ligne 14, certes qualitatives car les données de charge des véhicules ne sont pas encore disponibles, montrent des réserves de capacités. S'il est vrai que, ponctuellement, certains trams sont surchargés, globalement en périodes de pointe, les trams ne présentent pas de signes de surcharge de voyageurs. Par exemple, le fait que les intervalles entre les trams ne correspondent pas encore aux objectifs définis implique que trop souvent deux, voire trois trams se suivent, ce qui occasionne une surcharge pour le premier tram et une sous-utilisation pour le ou les suivants.

Il faut également relever que le temps de parcours de cette nouvelle ligne de tram doit encore être stabilisé. A cet effet, des améliorations sur la régulation centralisée des TPG et la signalisation lumineuse gérée par la direction générale de la mobilité (DGM) sont actuellement entreprises à l'approche de certains carrefours.

Après moins d'un mois d'exploitation, il n'est pas encore possible de statuer s'il est opportun de prolonger ce « troisième » tram de Stand au P+R Bernex. Néanmoins, cette disposition est d'ores et déjà au cœur des études conduites conjointement par les TPG et la DGM, dans le cadre de leurs réflexions pour améliorer l'offre sur le nouveau réseau.

Avant toute prise de position, il s'agit de pouvoir disposer des informations sur les points suivants :

- le taux d'occupation des trams, aux heures de pointe et aussi aux heures creuses;
- le surcoût de cette augmentation de la cadence en direction d'Onex-Bernex (nombre de trams et personnel). Pour rappel, ce prolongement non prévu n'est pas financé dans le contrat de prestations TPG 2011-2014;
- les impacts sur la signalisation lumineuse des carrefours et les aménagements routiers de cet axe;
- les impacts sur les autres usagers de la route, entraînant vraisemblablement des impacts sur le trafic individuel motorisé notamment.

Une fois ces données établies et analysées, il sera possible de décider, à l'automne 2012, si l'exploitation du réseau tram dans ce secteur doit être adaptée ou non.

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

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Pierre-François UNGER