

Date de dépôt : 5 octobre 2012

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de M. Bertrand Buchs : A quand le retour des trams 13 et 16 ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 14 septembre 2012, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

Le 11 décembre 2011, Genève découvrait le nouveau réseau de trams. Un début dans la douleur et la gabegie. Patients, les genevois se disaient qu'il fallait donner sa chance aux TPG.

Le gouvernement nous demandait d'être compréhensifs. Rendez-vous dans six mois et dans la bonne humeur.

L'automne approche, la rentrée est venue et l'incompréhension subsiste.

Les pôles de transbordement sont dangereux et absolument pas adaptés aux changements de trams. Il est illusoire d'imaginer que cela va changer un jour.

Les habitants des communes de Carouge et Chêne-Bougeries réclament énergiquement le rétablissement d'une ligne direct pour la gare (lignes 13 et 16). Les Conseils municipaux ont voté des motions demandant à leur Conseil administratif d'intervenir pour obtenir un retour en arrière.

La Ville de Genève a mandaté M. Vincent Kaufmann (professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'EPFL) et M. Antoine Messer (urbaniste) pour pouvoir analyser le nouveau système.

Leur réponse est claire, le réseau est peu performant et semble être la somme hasardeuse de l'ensemble d'options techniques arrêtées sans concertation et sans vision.

Selon les deux spécialistes, les sérieux problèmes de conception des pôles de transbordement, additionnés à la lenteur avérée des trams genevois empêcheront durablement une exploitation performante du réseau.

Les experts donnent raison aux habitants de Carouge et de Chêne-Bougeries. « La réinstallation d'une relation directe entre Moillesulaz et la gare de Cornavin, ainsi qu'entre Carouge et Cornavin sont indispensables. »

Un rétablissement des lignes 13 et 16 est donc essentiel au bon fonctionnement du réseau.

Ma question est donc la suivante:

Le Gouvernement va-t-il tenir compte du rapport du professeur Kaufman, ainsi que de l'avis des communes de Genève, Carouge et Chêne-Bougeries, en remettant rapidement en activité les lignes 13 et 16 ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Conscient des difficultés ressenties par une certaine partie de la population genevoise en raison des nombreux changements intervenus en décembre 2011 avec la mise en service du nouveau réseau des Transports publics genevois (TPG), le Conseil d'Etat a pris des mesures. Il a rapidement demandé aux TPG d'apporter des correctifs et le département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME) a instauré une Cellule d'accompagnement du nouveau réseau pour permettre une meilleure progression des véhicules. De plus, le DIME a présenté 30 mesures pour le changement d'horaire du 9 décembre 2012, afin de stabiliser le réseau et renforcer la confiance des usagers.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat se réjouit que, quelques jours après la diffusion du rapport du professeur Kaufmann, le réseau TPG ait été classé en 3^e position des villes suisses par le rapport d'évaluation d'Actif-traffic, parmi 53 villes, après les réseaux de Zurich et St-Gall.

A l'occasion d'une conférence de presse le 25 septembre 2012, Mme Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du DIME, a présenté 30 améliorations du réseau des transports collectifs, qui seront mises en œuvre pour 2013. Parmi les mesures figure la création, au printemps 2013, d'une nouvelle ligne de bus entre Annemasse et la Gare de Cornavin, passant par la commune de Chêne-Bourg et le rond-point de Rive, avec une fréquence de 15 minutes en heures de pointe. Cette ligne préfigure la future liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA). Les véhicules seront équipés de planchers bas, adaptés aux personnes à mobilité réduite,

aux poussettes et aux bagages. De plus, une nouvelle ligne de bus, destinée à offrir une relation confortable et sans transbordement, est à l'étude pour relier directement Carouge à Cornavin, le tram 12 n'offrant en moyenne qu'un tram sur quatre à plancher bas.

Le Conseil d'Etat a choisi de privilégier des relations par bus pour relier directement les communes des Trois-Chêne et de Carouge à la gare de Cornavin, car une large majorité des utilisateurs bénéficie du changement d'exploitation introduit l'hiver dernier. En effet, la part des utilisateurs des Trois-Chênes désirant se rendre à la gare ne constitue que 16 % de toute la clientèle de l'axe de Chêne-Bourg. Sur l'axe de Carouge, ce sont environ 20 % des usagers qui se rendent à Cornavin. Dès lors, l'objectif n'est pas de péjorer les déplacements de la majorité des usagers, qui disposent depuis décembre 2011 d'une offre largement plus capacitaire, avec de meilleures fréquences.

A cet égard, les convois de la ligne 12 offrent, depuis le mois d'août 2012, une capacité maximale, grâce à l'introduction intégrale de convois en double commande accueillant 325 passagers, dont la livraison avait subi des retards.

Quant au nombre de transbordements estimé lors de l'établissement du réseau tramways à trois lignes, il s'est avéré supérieur à la réalité, puisque seuls 10 % des usagers ont perdu en moyenne une liaison directe. En effet, à Plainpalais, une augmentation des transbordements de 230 % avait été planifiée, alors qu'elle se situe à 110 %, de même, à Bel-Air, les simulations avaient estimé leur accroissement à 80 %, contre 30 % dans la réalité.

Ainsi, moins d'usagers ont été finalement impactés par le changement ou alors ont su s'adapter très rapidement aux nouvelles conditions de déplacements offertes, en privilégiant aussi les dessertes performantes de certaines lignes de bus. Si le fait de ne plus disposer d'une liaison directe peut s'apparenter à une perte de confort, elle n'équivaut dès lors pas nécessairement à un temps de parcours allongé.

Le temps de parcours entre Moillesulaz et Cornavin a ainsi été amélioré en 2012 par rapport à 2011. L'an dernier, il était de 34 minutes, y compris le temps d'attente, car la ligne 16 avait une cadence de 10,5 minutes en 2011. En 2012, il faut entre 28 et 30 minutes, selon que l'on change de ligne à Bel-Air ou à Rive. A ce titre, notre Conseil salue les nombreuses améliorations d'ores et déjà mises en œuvre par la Cellule d'accompagnement du nouveau réseau instaurée en décembre 2011. Pilotée par le DIME et comprenant les TPG, la gendarmerie et la Ville de Genève, cette cellule a notamment permis la mise en service anticipée d'une voie réservée aux bus sur le pont du Mont-

Blanc, laquelle assure désormais une liaison optimisée entre la rive gauche et la gare de Cornavin avec un gain de temps de plus de 4 minutes.

Par ailleurs, s'agissant de la sécurité des déplacements entre les arrêts à la place Bel-Air, au rond-point de Plainpalais et au carrefour de la rue du Stand, aucun accident impliquant des piétons n'a été signalé selon la gendarmerie depuis le 12 décembre 2011.

De même, il est important de souligner que, sur les 5 premiers mois de l'année 2012, la fréquentation globale du réseau TPG a augmenté de 3%, alors que celle des trams, qui représentent près de 50% des parts de marché, s'accroît de 15 %.

Enfin, il y a lieu de préciser que compte tenu des contraintes actuelles du réseau genevois, où il n'y a pas de site propre sur tous les tracés, ni de priorité absolue dans les carrefours, la réintroduction des lignes de trams souhaitée par l'auteur de cette interpellation, poserait une série importante de problèmes qu'il ne serait pas possible de résoudre à court terme.

En effet, les trams, qui circulent sur la ligne 12, en raison de leur taille et de leur construction monodirectionnelle et à portes sur une face uniquement, ne peuvent pas desservir la rive droite (Cornavin, CERN).

De plus, en raison du chantier CEVA au Bachet, de la boucle des Palettes, de même que de l'assainissement prévu du Pont de Carouge, il ne serait pas possible de rajouter une liaison directe entre Carouge et Cornavin, sans péjorer l'ensemble des fréquences de la ligne actuelle, qui transporte 36 000 voyageurs chaque jour. Quant au rétablissement d'une ligne entre Chêne-Bougeries et Cornavin, il se heurte à un problème d'infrastructure majeur, une voie de dépassement manquant à la rue du Stand, sans mentionner la capacité limitée des carrefours et les impacts globaux négatifs sur la fluidité du trafic automobile.

En conclusion, s'il a pris connaissance avec attention du rapport du professeur Kaufmann, qui recommande le rétablissement des anciennes lignes de tram 13 et 16, tout en reconnaissant lui-même qu'une réintroduction immédiate n'est guère possible, notre Conseil estime que la création de liaisons directes par bus est mieux à même de répondre à la demande des usagers concernés tout en conservant le concept de trams actuel, trams qui circulent désormais avec une meilleure régularité et stabilité des horaires, particulièrement sur la ligne 12.

Le système à 3 lignes est en effet conçu pour permettre au réseau d'évoluer selon les besoins caractéristiques d'une agglomération frôlant le million d'habitants. L'avantage de ce système réside dans le fait qu'il permet une importante augmentation de l'offre de transport sans risque majeur de blocage du réseau entier.

Après les très fortes augmentations de l'offre de transports collectifs depuis une dizaine d'années et les modifications importantes en termes d'exploitation du réseau des Transports publics genevois (TPG) en décembre 2011, notre Conseil a toutefois entendu les critiques de certains usagers et les demandes des communes, qui s'en faisaient l'écho. Il a prié les TPG d'y apporter des réponses concrètes, avec la ferme volonté que l'année 2013 soit placée sous le signe de la consolidation et de la stabilisation des réseaux, ainsi que du renforcement de la confiance des usagers.

De nombreuses mesures seront donc mises en place dès le 9 décembre 2012, visant à une amélioration substantielle de l'exploitation et du cadencement du réseau, ainsi qu'à une stabilisation et un lissage du réseau de tramways.

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