

Date de dépôt : 28 janvier 2014

Rapport

**de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition :
Rendez-nous notre Tram 13 !**

Rapport de M. Cyril Aellen

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie les 8 et 15 octobre 2013 pour étudier la pétition 1881 déposée le 27 août 2013 par 5 500 citoyens souhaitant formellement la remise en service de la ligne de tram numéro 13.

Les deux séances se sont déroulées sous la présidence de M. Antoine Droin et les procès-verbaux ont été tenus par M. Aurélien Riondel ; qu'ils en soient remerciés.

Selon l'usage, lors de sa première séance, la Commission des transports a procédé à l'audition de représentants des pétitionnaires, in casu M^{mes} Chantal Frésard et Henriette Stebler. Les commissaires ont également souhaité connaître l'avis du département sur les revendications des pétitionnaires. Ils ont questionné à cet effet M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité.

Lors de sa deuxième séance, sur suggestion de M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs, et M. Sébastien Weibel, responsable réseau aux TPG, ont été entendus.

1. Présentation générale

A l'annonce de la mise en service d'une ligne de bus (n° 27) entre le Rondeau de Carouge et la Gare Cornavin, les pétitionnaires se sont, selon leurs propres termes, insurgés contre la suppression de la ligne de tram n° 13, laquelle permettait à une grande partie de la population d'accéder directement

et rapidement à la Gare CFF. Les pétitionnaires affirment que le nouveau bus n° 27, qui relie directement Carouge à Cornavin, ne constitue pas un remplacement adéquat en raison de son tracé notamment. Enfin, le tram n° 13 était plus économique et plus écologique.

2. Audition de M^{mes} Chantal Frésard et Henriette Stebler, pétitionnaires

M^{me} Frésard annonce qu'elle est l'initiatrice de la P 1881 (ci-après la pétition). M^{me} Stebler indique quant à elle qu'elle n'est pas à l'origine de la pétition, mais qu'elle a participé à la récolte de signatures.

Les commissaires ne l'ayant pas reçue du département, M^{me} Frésard a d'emblée distribué une lettre que les pétitionnaires ont adressée le 30 septembre 2013 à la conseillère d'Etat chargée de la mobilité (*annexe*).

M^{me} Stebler rappelle que la pétition a été lancée car la suppression de la très fréquentée ligne 13 a provoqué une baisse de confort des usagers. D'une manière générale, le nouveau réseau de tram à trois lignes constitue une péjoration de la situation en raison de transbordements dangereux et difficiles pour les nombreuses personnes à mobilité réduite ainsi que par le fait que les véhicules de la ligne 15 sont déjà bondés. D'une façon générale, elle se prononce fermement pour une baisse du nombre de voitures au centre-ville. La ligne 13 permettait de se déplacer rapidement et confortablement d'une rive à l'autre.

Elle précise que le mécontentement ne touche pas uniquement les Carougeois, mais une part importante des clients TPG, ce qui explique les très nombreuses signatures de la pétition, recueillies sur le terrain. M^{me} Frésard estime que l'augmentation de la fréquence de la ligne 12 à 3 ou 4 minutes ne répondait pas à une demande et propose donc une alternance des trams à raison de deux 12, un 13.

M^{me} Stebler insiste pour que les usagers soient consultés lors des futures modifications du réseau.

Sur question d'un commissaire (Ve), M^{me} Frésard précise que la prolongation de la ligne 18 améliore la situation des Carougeois, mais pas celle des autres usagers de l'ancienne ligne 13. Elle signale que la pétition mentionne également le retour des lignes 16 et 17, tout en précisant que la ligne 17 est moins regrettée. Sans être ingénieure, M^{me} Frésard pense que les demandes des pétitionnaires sont techniquement possibles. M^{me} Stebler ajoute que le rapport Kaufmann estime qu'un réseau de trams avec plus de lignes est possible. Elle rappelle en outre qu'après quatre années de refus de réinstaurer une liaison de tram directe entre Cornavin et Carouge, sous prétexte d'une prétendue impossibilité, la ligne 18 sera prolongée.

A la demande d'un commissaire (L), M^{me} Frésard répond que la ligne 13 était fréquentée tant par les usagers des CFF que par des travailleurs de la rive droite (ou de la rive gauche pour ceux qui voyageaient dans le sens Nations-Palettes). M^{me} Frésard rappelle que la ligne 13 commençait à l'arrêt Palettes, c'est-à-dire qu'elle desservait une partie du Grand-Lancy et de Plan-les-Ouates. Elle indique que les conseillers administratifs de ces communes ont apporté leur soutien à la pétition.

Sur question d'un commissaire (L), M^{me} Stebler indique que l'énorme succès de la pétition est une preuve qu'elle s'appuie sur un besoin réel d'une part importante de la population. Elle estime que la meilleure façon de remplir les trams est de proposer des transports publics qui répondent aux besoins de la population. M^{me} Frésard ajoute que le prolongement de la ligne 18 ne résout qu'en partie les problèmes soulevés par la pétition.

A la question d'un commissaire (Ve), M^{me} Frésard répond que la population réclame également le retour de la ligne 16 et rapporte le témoignage de personnes qui ont recommencé à se rendre à leur travail en voiture depuis le changement de réseau de 2011. M^{me} Stebler rappelle que l'on estime qu'un tiers de la population est à mobilité réduite. Elle enjoint les commissaires à se préoccuper des besoins de la population lors de l'examen des futures lois modifiant le réseau TPG. M^{me} Stebler estime à ce titre que l'amélioration de la situation des personnes à mobilité réduite passe prioritairement par un aménagement urbain adéquat et l'achat de véhicules de TC adaptés. Elle affirme que la seule chose qui compte est que tout le monde puisse utiliser les TC, indépendamment du prix.

En conclusion, M^{me} Frésard rappelle que les pétitionnaires ignorent toujours pourquoi plusieurs lignes de trams ont été supprimées en 2011.

3. Audition du département, représenté par M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité

M. Favre annonce que la solution du département au problème soulevé par la pétition est le prolongement de la ligne 18 jusqu'à Carouge. Il signale que la ligne ne peut actuellement pas être prolongée jusqu'aux Palettes en raison des travaux du CEVA. M. Favre indique que le retour de la ligne 13 n'a pas été jugé pertinent après analyse. Il rappelle que ni le terminus ni le parcours actuels de la ligne 18 n'étaient satisfaisants : cela constituait une perte de temps et une perturbation de la circulation sur le pont de la Coulouvrenière. M. Favre indique que la fréquence de la ligne 12 a été légèrement baissée à 4 minutes, afin de pouvoir proposer une offre stable. Il ajoute qu'une fréquence de moins de 3 minutes sur une même voie pose

problème. M. Favre annonce que cette ligne est, contrairement à ce qu'affirment les pétitionnaires, surchargée, particulièrement sur le tronçon Rive-Moillesulaz. Il ajoute que cette ligne remplit plutôt une fonction de RER, raison pour laquelle la mise en service du CEVA est attendue avec impatience. M. Favre rappelle qu'il n'était pas possible de gérer un réseau multilignes avec l'inauguration du TCOB. Le but était de simplifier les parcours de trams afin de renforcer leur fréquence, de limiter les conflits avec le TIM et les autres trams et *in fine* d'augmenter la capacité du réseau. Il indique que le retour de la ligne 13 créerait des problèmes à Plainpalais, où le tram devrait couper les flux de TIM. M. Favre rappelle que M^{me} Künzler a demandé, dès l'introduction du nouveau réseau aux TPG, à la DGM d'étudier le prolongement de la ligne 18 jusqu'à Carouge. M. Favre annonce que les premiers résultats de l'étude montraient que le prolongement était inopportun. Il signale que l'imminence des travaux de réfection du pont de Carouge compliquait également le rajout d'une ligne à cet endroit. Il rappelle que la première réponse du département et des TPG a été la mise en service de la ligne 27, dont le temps de parcours a été sous-évalué lors de la phase d'étude. M. Favre termine en exprimant ses doutes quant au fait que la ligne 13 circulerait plus vite que la future ligne 18.

4. Audition M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs, et de M. Sébastien Weibel, responsable réseau aux TPG

M. Pavageau présente le réseau de trams actuel et en particulier le tracé de la ligne 18, lequel descend de Cornavin à Bel-Air par la rue Coutance, puis poursuit par le quai de la Poste, avant de remonter sur Cornavin par le pont de la Coulouvrenière et la rue des Terreaux-du-Temple (*annexe*). M. Pavageau indique que la fréquence actuelle de la ligne 18 est de 10 minutes tout au long de la journée. Il précise qu'à Genève les lignes de tram ont une fréquence dite plate, c'est-à-dire sans renforcement aux heures de pointes. Les fréquences des autres lignes sont : ligne 12 : 3'30"-4' ; ligne 14 : 5' et ligne 15 : 4'-5'. M. Pavageau rappelle que la ligne 18 sera prolongée de Bel-Air jusqu'à Carouge, par le tracé exact de la ligne 12 depuis le carrefour rue de la Corraterie-rue de la Confédération. Il déclare qu'aucune modification ne sera apportée aux fréquences actuelles. M. Pavageau rappelle ensuite quel était le tracé de la ligne 13 et signale que la seule différence entre le futur tracé de la ligne 18 et le tracé de l'ancienne ligne 13 entre Carouge et Cornavin est le tronçon entre le rond-point de Plainpalais et Cornavin. Il rappelle que la ligne 13 circulait avec une fréquence d'environ 12 minutes, ce qui correspondait à une rame sur trois des véhicules qui circulaient à Carouge. Avec le prolongement de la ligne 18, qui circule avec

une fréquence de 10 minutes, M. Pavageau indique que la situation sera similaire à celle qui prévalait avant les changements de réseaux de 2011, voire légèrement améliorée. Il rappelle qu'actuellement un usager qui se trouve à Bel-Air souhaitant se rendre à la gare ou au quartier de la Servette peut monter dans un tram 14 sur le quai amont du Rhône ou dans un tram 18 sur le quai aval du Rhône, ce qui signifie qu'il peut choisir entre deux trams qui circulent sur des quais opposés. Il admet que cette situation pose des problèmes de lisibilité. M. Pavageau reconnaît que le prolongement de la ligne 18 n'améliorera pas la situation des habitants des Pâquis, mais il rappelle, d'une part, que ce quartier est desservi par les lignes de bus 1 et 25 et, d'autre part, que la demande de l'axe Bel-Air-Nations est trois fois inférieure à celle de l'axe Bel-Air-Servette.

Sur demande d'un commissaire (Ve), M. Pavageau répond qu'il est possible de faire circuler des lignes 18 entre les lignes 12, qui circulent déjà à une fréquence de 4 minutes. Il serait également possible de densifier toutes les lignes mais il ne faudrait pas proposer une offre par trop supérieure à la demande. Il signale que l'insertion de la ligne 18 dans la ligne 12 ne pose pas de problème d'exploitation.

A la critique d'un commissaire (L) qui demande comment il se fait que les TPG, après avoir vertement critiqué l'interlignage lors du processus d'adoption du réseau à trois lignes, acceptent aujourd'hui de faire circuler deux lignes sur les mêmes voies, M. Weibel répond que la situation de 2014 diffère fondamentalement de la situation qui prévalait avant 2011, car les véhicules continueront d'offrir le service d'une seule ligne, alors qu'avant 2011, un véhicule pouvait changer de numéro aux terminus. Il ajoute que cela est possible car les terminus permettent de stocker les véhicules des différentes lignes séparément. M. Weibel précise que les lignes continueront de fonctionner de façon indépendante avec le prolongement de la ligne 18. Il signale que le fait que les trams circulent quasiment uniquement en site propre entre Carouge et Bel-Air stabilise les parcours et facilite l'insertion de trams 18 entre les trams 12.

Sur question d'un autre commissaire (UDC) au sujet du nombre important de trams 12 qui s'arrêtent aux arrêts Carouge ou de Staël, sans poursuivre jusqu'à Palettes, M. Pavageau répond que l'élément limitatif est la boucle de rebroussement de Palettes. Il précise que ces problèmes d'infrastructures seront progressivement résolus en deux étapes : lors de la mise en service du CEVA et lors de la mise en service du tram de Plan-les-Ouates. Sur ce point, M. Weibel ajoute que la boucle de rebroussement de Palettes permet de stocker deux rames de 44 m (ancienne longueur), mais uniquement une rame de 53 m (longueur actuelle).

A la demande d'un commissaire (L), M. Pavageau répond que la fréquence de la ligne 14 a été renforcée à 5 minutes depuis la mise en service du TCOB. Il ajoute que cette fréquence pourrait encore être renforcée en cas d'augmentation de la demande sur le tronçon Bernex-centre-ville.

5. Discussion et vote de la commission

Un commissaire (L) estime que les réponses apportées par les TPG répondent en grande partie aux réclamations des pétitionnaires. Il estime que le transbordement obligatoire à Cornavin pour se déplacer entre Carouge et Nation est un moindre mal et ne concerne qu'une part minoritaire des usagers du tronçon Carouge-Cornavin. Il rappelle que le retour de la ligne 13 entraînerait des problèmes que ne pose pas le prolongement de la ligne 18. Il propose de déposer la pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Un commissaire (Ve) qui a rappelé qu'un des principaux arguments pour le retour de la ligne 13 est l'inconfort du pôle de transbordement de Plainpalais, demande si les habitants des Pâquis rencontrent des difficultés pour changer de tram à Cornavin.

Un autre commissaire (Ve) s'étonne qu'il faille deux ans pour prolonger une ligne de tram et répondre à une attente réelle des habitants. Il signale que les personnes qui souhaitent se rendre dans le quartier des Nations peuvent emprunter le train. Il évoque la mise en service du CEVA, qui améliorera la situation des habitants de Lancy et Carouge. Il soutient le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil, mais ne s'opposerait pas à un classement pur et simple.

Un dernier commissaire (MCG) soutient le dépôt sur le bureau.

Le Président met aux voix le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Les commissaires acceptent le dépôt de la P 1881 sur le bureau du Grand Conseil par :

Pour : **13** (2 S, 3 Ve, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Cette proposition est acceptée.

Pétition (1881)

Rendez-nous notre Tram 13 !

Mesdames et
Messieurs les députés,

A l'annonce de la mise en service, dès le 8 avril, d'une ligne de bus (N° 27) entre le Rondeau de Carouge et la Gare Cornavin, les soussigné-e-s s'insurgent, pour les raisons suivantes :

- Lors des changements intervenus en 2011 aux TPG, la ligne de tram N° 13 a été supprimée. Or, ce tram permettait non seulement aux travailleuses/travailleurs, aux mères de famille avec leur poussette et aux personnes à mobilité réduite qui résident sur cette ligne, mais également aux clients des nombreux hôtels qui jalonnent ce parcours, d'accéder directement et rapidement à la Gare CFF. Ce n'est plus le cas actuellement, puisque l'on doit changer de ligne au Rond-Point de Plainpalais.
- Il est faux de prétendre que ce nouveau bus N° 27 relie directement Carouge à Cornavin : en réalité, il contourne Carouge pour traverser les Acacias – en empruntant pratiquement le même trajet que le bus N° 11 jusqu'aux Vernets – puis s'offre une promenade de santé par la rue de l'Ecole de Médecine, la rue des Bains, la Place du Cirque, Bel Air et Coutance, pour arriver à Cornavin en plus d'une demi-heure (sauf embouteillages !).
- A noter que les trams N° 16 (Moillesulaz-Cornavin) et N° 17 (Palettes-Moillesulaz) ont également été supprimés en 2011, alors que des rails avaient été posés à leur usage. Or, chacun sait que les trams circulent plus rapidement que les bus, et ne polluent pas.
- Enfin, s'agissant d'économies, remplacer des lignes de trams déjà existantes par de nouveaux bus polluants, est-ce plus économique (et plus écologique) ?

Au vu de ces réflexions, les soussigné-es demandent formellement la remise en service de la ligne de tram n° 13.

N.B. 5'500 signatures
p.a. Madame Chantal Frésard
Rue Ad.-Fontanel 2bis
1227 Carouge

ANNEXE 1

Comité pour le Tram 13
p.a. Chantal Frésard
Rue Ad.-Fontanel 2bis
1227 Carouge

Copie

Madame Michèle KUNZLER
Conseillère d'Etat en charge du
Département de l'Intérieur, de la Mobilité
et de l'Environnement
Case postale 3918
1211 Genève 3

Carouge, le 30 septembre 2013.

Madame la Conseillère d'Etat,

J'accuse réception de votre courrier du 18 septembre 2013 et vous en remercie. Celui-ci a dû se croiser avec notre *lettre ouverte* du même jour, adressée à la DGM et à la presse, dont vous avez sans doute eu connaissance.

Le Comité pour le Tram 13 a pris bonne note de vos explications concernant d'une part le prolongement de la ligne 18 jusqu'à Carouge, et d'autre part la suppression annoncée du bus 27. Nous avons noté également que le réaménagement de la circulation dans le périmètre de la rue de l'Ecole-de-Médecine et le schéma de circulation à sens unique de cette rue faisaient l'objet d'une mise à l'essai, et sont donc réversibles.

Toutefois, tout en saluant la possibilité d'atteindre la gare Cornavin directement depuis Carouge par la ligne 18, nous avons encore du mal à comprendre pourquoi le tram 13 ne pourrait pas être remis en service, étant donné que les infrastructures existent déjà. Notre insistance est due au fait qu'une grande partie des signataires de notre pétition « *Rendez-nous notre Tram 13* » n'est pas concernée par le prolongement de la ligne 18, et ne voit pas son accès au réseau des trams amélioré pour autant.

Par ailleurs, nous devons avouer que nous doutons de l'utilité de l'initiative lancée par les Verts genevois « *Pour des transports publics plus rapides* ». Quelles sont les **mesures concrètes** envisagées pour « *aménager le réseau et régler la circulation routière pour donner la priorité aux transports publics* » ? L'initiative ne le dit pas.

Nous aurions, quant à nous, quelques réponses à apporter à ses postulats :

Postulat 1 : Augmenter la cadence des bus et des trams

Prenons l'exemple du tram 12 : sa cadence est déjà de toutes les 3-4 minutes ; résultat : en dehors des heures de pointe, ces trams se suivent l'un derrière l'autre, et sont complètement vides.

Solution : Pour **désengorger les lignes existantes**, plutôt que d'augmenter les cadences, il conviendrait de **rétablir les lignes capitales** qui ont été supprimées en 2011 et sont réclamées à grands cris par les usagers : la 13 (Bachet-Cornavin-Nations) et la 16 (Moillesulaz-Cornavin-Meyrin). (Cette mesure faisait l'objet de l'une des recommandations principales du Professeur Kaufmann de l'EPFL, dans son rapport de septembre 2012 intitulé « *Analyse critique et propositions d'amélioration du réseau des trams genevois* ». D'un point de vue technique, le Professeur Kaufmann explique, prenant l'exemple du Zurich, qu'inclure dans le réseau certaines

lignes « en maillage » ne nuirait en aucun cas au fonctionnement des lignes dites « individuelles ». (Voir p. 36 et 40, entre autres).

Postulat 2 : Plus de passagers dans les transports publics = moins de trafic individuel motorisé

Encore faudrait-il que les lignes de trams répondent aux besoins des citoyens, ce qui, à l'évidence, n'est plus le cas depuis les changements de 2011. Pour exemple, plusieurs signataires de notre pétition nous ont confié que depuis la suppression de leur ligne, ils reprenaient leur voiture pour se rendre à leur travail !

Solution : La seule réponse possible serait la même que ci-dessus : rétablir les liaisons directes entre les périphéries et Cornavin, la gare étant l'un des trois pôles les plus importants du réseau. (Vous aurez sûrement noté – peut-être avec un certain agacement - notre insistance à demander la remise en service des anciennes lignes 13 et 16. Pourtant, il apparaît clairement que cette mesure résoudrait en grande partie les problèmes et lacunes que présente le réseau des trams actuellement).

Postulat 3 : Faciliter la circulation des véhicules de livraison

Solution : Autoriser ces derniers à utiliser les voies de bus/taxis. Nous nous étonnons que cela n'ait pas déjà été envisagé.

Postulat 4 : Réduire la pollution

Solution : Il suffirait d'augmenter le réseau des trams - en réintroduisant notamment les anciennes lignes - et de réduire celui des bus, lesquels polluent davantage, et sont souvent bloqués dans les embouteillages.

Nous ajouterons encore que la longueur démesurée des nouveaux trams impose de reconsolider tous les rails (voir les travaux en cours tout au long de la ligne du 12), et d'allonger les refuges aux arrêts. Le poids de ces véhicules génère en outre d'importantes nuisances sonores ; pourquoi ne pas enlever 1 wagon (ou une remorque) pendant les heures creuses ?

Pour terminer, force nous est de constater que toutes les décisions positives concernant la mobilité à Genève ne sont dues qu'aux interventions des citoyens. Ce constat est valable aussi bien en ce qui concerne l'extension en souterrain de la gare Cornavin - dont l'initiative a rencontré un immense succès - que la décision de prolonger la ligne de tram 18 jusqu'à Carouge - qui a suivi la remise au Grand-Conseil de notre pétition « Rendez-nous notre Tram 13 », munie de 5'500 signatures.

Nous espérons que nos réflexions et suggestions seront prises en compte, et nous réjouissons de suivre les développements futurs du groupe de travail mis en place par vos services.

En vous remerciant de la peine que vous avez prise pour me répondre, je vous prie de croire, Madame la Conseillère d'Etat, à ma considération distinguée.

Pour le
Comité pour le Tram 13 :



Chantal Frésard

Nous nous réservons l'éventualité de remettre copie de cette lettre à la Commission des Transports du Grand-Conseil, qui est chargée de traiter notre pétition.

COMMISSION TRANSPORTS

ÉLÉMENTS TECHNIQUES CONCERNANT LES LIGNES 13 ET 18



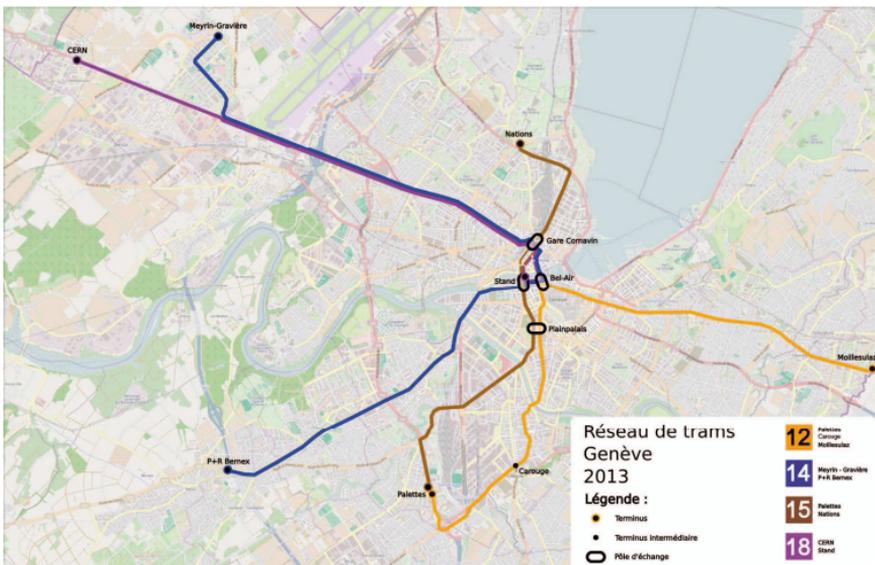
REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POP. 198 884 (2012)

Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

15 octobre 2013

TRACÉ



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

15.10.2013 Page 2

TRACÉ – FRÉQUENCE

SITUATION ACTUELLE



SITUATION EN 2014



LA LIGNE 13 EN 2011



ORIGINES/DESTINATIONS

RÉPARTITION DES 12 680 VOYAGEURS DE L'AXE DE CAROUGE

