

*Date de dépôt : 28 août 2015*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition :  
Retour du tram 16 : pour une liaison directe en tram entre  
Moillesulaz et Cornavin**

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Salima Moyard (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Bertrand Buchs (page 29)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M<sup>me</sup> Salima Moyard**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné la pétition 1937 au cours de trois séances – celle du 12 mai, ainsi que celles des 2 et 9 juin 2015 – sous les présidences de MM. Pierre Vanek et Pascal Spuhler. Elle a pu bénéficier de la présence de M. David Favre, secrétaire général adjoint au DETA, de M. Benoît Pavageau, directeur à la direction générale des transports (ci-après DGT), de M<sup>me</sup> Chrystelle Charat, de M. Matthieu Baradel et de M. Alexandre Prina, collaborateurs à la direction générale des transports, ainsi que de celle de M. Nicolas Simond, ingénieur en transports publics. La rapporteure tient par ailleurs à remercier M<sup>me</sup> Agnès Cantale et M. Grégoire Pfaeffli pour leur retranscription des débats.

Outre l'audition des pétitionnaires, en les personnes de MM. Philippe Calame, Andrew Arpidone et Philippe Decrey, la commission a procédé dans le cadre de l'étude de cette pétition à l'audition du département en les personnes de M. Benoît Pavageau, de M. Nicolas Simond et M. Gérard Widmer, directeur à la direction régionale Arve-Lac de la DGT, et de celle

des Transports publics genevois (TPG), en les personnes de M. Eric Forestier, directeur ventes, marketing et promotion, et de M. Emmanuel Fankhauser, responsable développement réseau.

## 1. Présentation de la pétition 1937 par les pétitionnaires

### Présentation par les pétitionnaires

Les pétitionnaires commencent par un **bref historique**. La réorganisation des trams a eu lieu en 2011. A l'époque, il y avait un certain mécontentement dans les communes des Trois-Chêne. Il y a eu plusieurs résolutions dans les conseils municipaux respectifs de Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries et Thônex, demandant le rétablissement de la situation, car les habitants de l'axe de la route de Chêne n'avaient plus un accès direct à la rive droite du canton. Entre-temps, divers milieux se sont mobilisés, il y a eu des pétitions, lancements d'initiative, interventions de députés et autres.

Puis en 2014, il y a eu le **retour du tram 13 devenu le tram 18**, assurant une connexion entre Meyrin et Carouge. Cela était donc techniquement possible, ce qui a suscité des réactions du côté des Trois-Chêne. Ayant constaté que la pétition pour le tram 18 avait porté ses fruits, les pétitionnaires souhaitent aujourd'hui sensibiliser les députés en vue de réintroduire un accès direct par le tram à la rive droite.

Il s'agit d'un **axe fortement urbanisé** ; plusieurs milliers de personnes se trouvent le long de cet axe, indépendamment des entreprises. Il y a également le P+R de Moillesulaz, de 380 places, en bout de ligne. A noter que la ligne 12 n'est pas uniquement utilisée par des habitants de la route de Chêne, mais également par des usagers provenant de lignes de rabattement comme le bus C, le 31 ou le 34, et qui subissent une rupture de charge pour monter dans le 12, puis une nouvelle au niveau de Bel-Air. Le rapport Kaufmann rappelle que les ruptures de charge sont le frein principal du développement des transports publics, plus encore que la vitesse commerciale ou la cadence. Avoir accès à son travail sans transbordement serait illusoire ; toutefois un accès direct à l'autre rive est important. L'inverse se produit également : les habitants du nord des Pâquis et de la rue de Lausanne n'ont que la ligne 15. Ils changent à Cornavin, puis à Bel-Air et, s'ils désirent se rendre au Molard, ils doivent encore effectuer 500 mètres à pied.

Idéalement, les pétitionnaires souhaiteraient avoir une ligne de tram qui assure une connexion directe avec la rive droite. Mais ils conviennent que des questions économiques et techniques puissent compliquer l'affaire. Donc

l'important serait d'avoir une **liaison directe en transports publics**, tram ou bus, idéalement jusqu'à Cornavin, voire Nations.

Les pétitionnaires sont conscients que les TPG n'ont pas actuellement nécessairement les **moyens financiers** de créer une nouvelle ligne de tram ; c'est pourquoi ils souhaiteraient simplement que l'on réduise la fréquence de quelques trams sur la ligne 12, pour compenser par quelques trams qui iraient sur la rive droite, ce qui permettrait également de soulager les trams sur la ligne de Carouge, en supprimant quelques 12. Pour le reste, les TPG pourront répondre aux questions plus techniques.

Un point important à soulever est celui de **l'interface de la place Bel Air**, qui n'est pas optimale. 350 personnes descendent du tram dans les rues Basses, puis traversent la rue du Rhône et se rendent sur la place. L'arrêt de tram sur le pont est plutôt bien desservi, mais les couverts de bus sont à 50 mètres de l'arrêt de tram. L'interface n'est donc pas idéale pour les personnes âgées, les mamans ayant des poussettes, ou les personnes à mobilité réduite.

En résumé, le fait qu'un tram sur trois ou quatre franchissent le Rhône serait donc un atout indéniable pour les habitants de la rive gauche.

#### Echanges avec les commissaires

Q (UDC) **Combien de personnes vont depuis Moillesulaz ou les Trois-Chêne sur la rive droite avec un transbordement à Bel-Air ?** R : les pétitionnaires n'ont pas établi de statistiques, mais ils estiment que les  $\frac{2}{3}$ , voire les  $\frac{3}{4}$  des personnes qui descendent entre Rive et Bel Air se rendent ensuite sur l'autre rive, et qu'uniquement  $\frac{1}{4}$  ou  $\frac{1}{3}$  des usagers se rendent ensuite en direction de Carouge. Le flux de piétons qui descendent du tram à Bel-Air pour se rendre sur le pont est donc conséquent.

Q (UDC) **Comment expliquer que les TPG n'aient pas envisagé cela ?** R : en 2011, le souci technique se situait au niveau de l'encombrement du pont de la Coulouvrenière. Les TPG ont donc voulu simplifier l'exploitation du réseau, après des études. Pour le surplus, les TPG seraient plus à même d'apporter des éléments à ce niveau.

Q (UDC) **S'il est accédé à cette demande, on demandera ensuite une ligne d'accès direct à Bernex, à Meyrin, à l'aéroport. Finalement les trams ne deviendront-ils pas des taxis ?** R : on ne peut exiger de partir de chez soi et d'arriver à destination sans transbordement. Cela est techniquement, économiquement et humainement impossible. Cependant, Cornavin est le pôle le plus important du réseau TPG, il ne s'agit donc pas

d'une destination anecdotique, et les Trois-Chêne constituent l'une des seules régions du canton à ne pas y avoir d'accès direct.

Q (S) Les usagers provenant des Trois-Chêne, malgré un transbordement, n'arrivent-ils pas **plus rapidement à Cornavin en descendant à Terrassière et en prenant ensuite un bus passant par la voie bus du pont du Mont-Blanc**, plutôt que de faire le tour par Bel-Air ? R : pour l'instant, il existe la ligne 61, qui assure une liaison directe entre Thônex et la gare, mais qui disparaîtra avec l'arrivée du CEVA. Cette ligne a un succès fou à l'heure actuelle. Elle est très appréciée par la population.

Q (S) **En tenant compte de l'arrivée du CEVA, l'accès direct à la rive droite constitue-t-elle une demande provisoire ou pour le long terme ?** R : il s'agit d'une demande pour le long terme. Aucune liaison n'est prévue entre la route de Chêne – Moillesulaz et la gare CEVA de Chêne-Bourg. De même, les habitants de Chêne-Bougeries n'ont pas de connexion directe avec ladite gare. La gare CEVA de Chêne-Bourg se trouve à une distance de 500 mètres de l'arrêt de tram le plus proche, ce qui n'est pas négligeable. Dans tous les plans de lignes de rabattement, on constate que les habitants de Puplinge pourront effectivement accéder à la gare CEVA aisément, tandis que les autres n'auront aucune facilité à s'y rendre. Le but est donc de créer une liaison efficace avec la rive droite, même après l'arrivée du CEVA.

Q (PDC) **Quel nombre de trams devraient se rendre sur la rive droite : un sur quatre à l'image du 18 ?** R : un tram sur trois serait un bon ratio, comme le 18 actuellement, et devrait permettre de répondre à la problématique.

Q (PDC) **Les TPG ont-ils prévu une ligne efficace pour se rendre à la gare de Chêne-Bourg ?** R : les habitants du plateau du nord de Thônex et de Chêne-Bourg auront un accès à la gare CEVA. Les habitants du sud de Thônex et du sud de Chêne-Bougeries également. Il s'agit des habitants de villas. En revanche, le centre de ces trois communes, avec tous les immeubles et la population dense que cela comprend, n'aura pas d'accès direct en transport public à la gare CEVA.

Q (PDC) **Les pétitionnaires ont-ils formulé une requête en ce sens ?** R : le Conseil administratif de Thônex est en contact avec la direction générale des transports depuis plusieurs années. Il a fallu faire des arbitrages pour obtenir une ligne qui connecte Ambilly au centre de Thônex. Il était difficile de demander trois ou quatre lignes supplémentaires. Le détour par Moillesulaz et par la rue de Genève pour desservir le CEVA est inefficace en termes de vitesse commerciale. La réponse pour l'instant a été négative à ce niveau-là.

**Q (PDC) Les rails de l'ancien tram 16 existent-ils toujours ?** R : ils existent toujours, en passant par la place de Hollande, Stand et la Coulouvrenière. En effet, ils n'ont pas été retirés en 2011 suite au démantèlement de l'ancien réseau. La réintroduction du tram n'aura pas de conséquence en termes d'infrastructure ferroviaire et de génie civil. Le tracé idéal serait évidemment de passer par le pont du Mont-Blanc, mais cela n'est pas faisable dans un avenir proche.

**Q (Ve) Après trois-quatre ans d'existence du nouveau réseau, les personnes concernées souffrent-elles toujours ou ont-elles finalement pris l'habitude ? En d'autres termes, la demande est-elle toujours aussi pressante ?** R : la population s'adapte à l'offre qu'on lui propose, quand bien même elle n'est pas idéale. Cependant, il s'agit aujourd'hui d'une situation hybride : la ligne 61 répond à une partie de cette demande. Il est à noter que, même en heures creuses, les gens sont debout. Il y a un réel besoin qui s'est fait sentir au travers de la récolte de signatures. Trois stands de trois heures chacun ont suffi à obtenir plus de 2200 signatures, lesquelles provenaient de toutes parts. La population ne s'est donc pas véritablement adaptée à ces transbordements.

**Q (UDC) Si l'on fait passer le tram par le pont du Mont-Blanc, il faudra renforcer ce dernier, et cela coûtera cher.** R : il s'agit de musique d'avenir, non d'une solution immédiate. Lorsque la traversée du lac sera effective, le tram pourra passer par le pont du Mont-Blanc. Le souci pour l'instant est d'avoir une solution effective au moment de l'arrivée du CEVA. Rajouter six trams par heure sur le pont de la Coulouvrenière paraît envisageable.

**Q (UDC) Faire passer le tram par le pont de la Coulouvrenière n'est-il pas un gros détour ?** R : le boulevard James-Fazy est assez efficace en termes de débit, et avec la rupture de charge à Bel Air, il faut compter quatre à cinq minutes pour effectuer le transbordement. A une minute près, le résultat doit donc être le même. En ce qui concerne les transbordements, on s'aperçoit qu'il n'y a parfois qu'une à deux minutes pour effectuer les changements, ce qui est rarement respecté à cause de la densité du trafic. Chaque transbordement est un potentiel de retard supplémentaire. Le temps que l'on perd sur un détour est gagné dans le fait que l'on ne doit pas transborder.

**Q (S) Une cadence accrue du 61 permettrait-elle de répondre en partie à la problématique ? Le maintien ou la modification de la ligne 61 après l'arrivée du CEVA serait-elle une solution ?** R : à court terme, une augmentation de la cadence permettrait aux habitants de Thônex d'avoir une offre plus appréciable pour traverser le Rhône. Cependant, les habitants de

Chêne-Bourg et Chêne-Bougeries, quant à eux, n'ont pas accès à la ligne 61. A l'ouverture du CEVA, les pétitionnaires ignorent si cela aura du sens de maintenir cette ligne, par ailleurs assurée par un financement transfrontalier. Même si un tram ne serait pas la seule solution satisfaisante, il faudrait un moyen de transport public efficace, à raison de 5 à 6 véhicules par heure. L'aspect intéressant qu'offre le tram est que l'infrastructure existe déjà et que le véhicule peut contenir 250 à 300 personnes. L'important est qu'il y ait une liaison directe avec la rive droite et ce sans rupture de charge.

**Q (S) Le projet est-il de réintroduire l'ancienne ligne du tram 16, qui rejoignait Cornavin en passant par le pont de la Coulouvrenière, en poussant peut-être jusqu'aux Nations ?** R : oui. L'intérêt premier des pétitionnaires est que les habitants des Trois-Chêne aient un accès direct à la rive droite. Ensuite, libre à la DGT et aux TPG de déterminer s'il pourrait y avoir un intérêt économique à prolonger la ligne jusqu'à Nations.

**Q (S) Quelles sont les statistiques de l'utilisation de l'ancienne ligne 16 ?** R : les pétitionnaires n'ont malheureusement pas les chiffres. Cependant, de mémoire, les principaux usagers, une fois arrivés à Bel Air, restaient dans le tram. Pour donner un élément de comparaison récent, dans le tram 18, entre Bel-Air et Place Neuve, beaucoup restent dans le tram. Les transferts rive gauche – rive droite sont donc utilisés par une bonne partie de la population.

**Q (UDC) Pourquoi ne pas utiliser, quand il sera là, le CEVA pour se rendre à Cornavin ?** R : il est difficile de préjuger du comportement des utilisateurs vis-à-vis d'une ligne qui n'existe pas encore. Cependant, on peut déjà évoquer le problème d'accessibilité à la gare du CEVA. S'il n'y a pas de ligne de rabattement efficace qui permettent aux gens de s'y rendre, ils ne le feront pas. Sur la ligne 12, il y a un arrêt tous les 300-400 mètres. Cela correspond donc à la zone de tolérance des usagers. Au-delà de ces 400 mètres, on sort de la zone de tolérance, et les usagers ont recours à d'autres moyens, tels que la voiture. C'est donc également dans cette optique qu'il faut rechercher une alternative. Il y a 14 arrêts sur la ligne du 61, dont 8 en France et seulement 6 en Suisse. Le fait qu'il y ait peu d'arrêts permet d'optimiser la vitesse commerciale. Il y a quatre bus 61 par heure, lesquels sont remplis. Ils ne souhaitent pas nécessairement augmenter la cadence, mais pérenniser cet axe, éventuellement par un tram.

**Q (PLR) Ne vaudrait-il pas mieux attendre la mise en place du CEVA pour voir comment les usagers se comportent, puis décider d'une solution adaptée à ce moment-là ?** R : les habitants ne peuvent plus se permettre d'attendre de voir ce qui se passera, envahis qu'ils sont par la

circulation. Il est préférable de travailler en amont plutôt que de trouver des solutions une fois les projets de grande envergure réalisés.

## 2. Audition du département

### Présentation du département

En préambule, le département concentrera son propos sur les **infrastructures et la responsabilité de l'Etat** en tant qu'autorité organisatrice.

Une première partie de l'exposé concerne les contraintes liées à l'éventuelle réintroduction de la ligne 16 par rapport aux **infrastructures actuelles**, mais aussi sur les contraintes d'exploitation<sup>1</sup>.

Pour rappel, la logique qui prévalait lors de l'introduction du nouveau réseau de tram en décembre 2011 était de simplifier le réseau et de sortir du principe d'axe en étoile, pour passer en ligne. On est donc passé de plusieurs lignes sur un même axe qui se rendent à différents endroits à une seule ligne par axe.

Cf. page 3 de l'annexe 1 : les pôles du centre-ville que sont Bel-Air et Stand ont été simplifiés de manière à ce que les lignes ne se croisent pas ou alors seulement de manière **perpendiculaire**. Page 4 : la réintroduction de la ligne 16 **augmenterait le nombre de croisements**, et donc les risques de blocage avec les trams, ce qui complexifie l'exploitation. Page 5 : cela amènerait d'autres **conflits**, mais en particulier celui du tourner à gauche en descendant de la gare, qui n'existe plus actuellement. La capacité du carrefour serait moindre pour les voitures puisque des trams devraient passer.

Page 6 : l'exploitation de la ligne 16 ne pourrait se faire qu'avec **des trams monodirectionnels**, car le nombre de trams bidirectionnels est limité. Les trams monodirectionnels font 53 mètres, soit 10 de plus que les bidirectionnels. Le problème est qu'un certain nombre de quais sont trop petits pour les 53 mètres, et que cela créerait des blocages car les trams dépasseraient sur la route. Page 7 : il serait donc nécessaire de faire une **seconde voie** pour que le 14 puisse passer, et ce probablement à la place du trottoir et de la piste cyclable. Ceci représenterait un coût de 8 à 10 millions. Ces travaux avaient été envisagés auparavant, mais ont rapidement été

---

<sup>1</sup> Un support de présentation est transmis à la commission et constitue l'annexe 1 du présent rapport.

abandonnés en raison de leur **coût et leur complexité**, car un certain nombre de canalisations passent en sous-sol à cet emplacement. Cela permettrait d'une part aux deux trams de se dépasser mais aussi de passer le carrefour en même temps, ce qui éviterait une surcharge.

Page 8 : concernant le **terminus sur la rive droite**, les pétitionnaires veulent que la ligne aillent en tout cas jusqu'à la gare, et se prolonge, ou pas, à discrétion des responsables. Un prolongement jusqu'à Nations est superflu, car la ligne 15, qui s'y rend depuis la gare, est largement suffisante, et même presque trop. Il faudrait donc envisager un rebroussement de la ligne 16 à la hauteur de Cornavin. Dans le contexte des trams de 53 mètres, la boucle actuelle empiète sur les lignes 14 et 15, et cela créerait donc encore des problèmes de circulation, car la longueur de la double voie n'est pas suffisante pour stocker le véhicule. Il faudrait donc créer un quai et une nouvelle voie pour permettre aux autres lignes de dépasser.

Page 9 : de manière plus large, il apparaît clairement qu'à la mise en service du CEVA, **les besoins vont s'orienter dans le sens de créer des axes entre les pôles TPG et les gares du CEVA**, mais à l'inverse, le besoin de circulation entre les deux rives va se réduire. Il ne restera qu'un besoin minime de l'ordre de 4 à 5% des déplacements. C'est pour cela que les études travaillent sur une offre tangentielle pour rabattre les usagers sur les gares du CEVA. A ce propos, du moment qu'un habitant des Trois-Chêne voudra aller à Cornavin, il gagnera du temps en prenant le CEVA.

Page 10 : pour ce qui est de la **ligne 61**, il est important de se rappeler qu'elle a une vocation de service temporaire. C'est une contrainte qu'a la SNCF, car elle doit mettre en place une ligne de substitution lorsqu'une ligne ferroviaire est fermée. Cette ligne bénéficie d'un financement partagé entre la Suisse et la France. Le financement, tant français que suisse, s'arrêtera lorsque le CEVA sera fonctionnel et lui sera alloué.

Le département indique de plus que, au vu des coûts, les investissements qui devaient être faits pour les TPG ne l'ont pas été, et seraient maintenant plus onéreux. Par ailleurs, la desserte de Chêne-Bourg sera beaucoup plus performante avec la ligne ferroviaire. Enfin, le changement à Rive pour passer sur le **pont du Mont-Blanc** représente un gain de temps non négligeable par rapport à une éventuelle remise en place d'une ligne 16. L'avenir du tram entre les deux rives tiendra vraisemblablement à un tram sur le pont du Mont-Blanc dans un horizon largement ultérieur à celui discuté ici, vraisemblablement en mesure d'accompagnement de la traversée du lac.

Pour terminer, la **faible fréquentation de la ligne 61**, alors qu'elle permet d'aller directement de Chêne-Bourg à la gare, montre qu'elle est peu utilisée par les habitants de Chêne-Bourg.

Le département complète sa présentation avec un autre support<sup>2</sup>. A la mise en service du CEVA, **des lignes seront spécialement mises en place de Puplinge et de Sous-Moulin pour desservir le CEVA et la gare de Chêne-Bourg**. Une fois qu'il sera en force, un changement se fera au niveau du chemin de la Mousse, où passeront les lignes de transport collectif au lieu des rues Peillonex et François-Perréard, destinées à être piétonnisées. La desserte de la gare est prévue pour irriguer Thônex, Chêne-Bourg, Puplinge et les communes d'Ambilly.

### Echanges avec les commissaires

Q (Ve) **La ligne 61 s'arrête-t-elle aux mêmes arrêts que la ligne 16 ?**

R : non. En Suisse, elle s'arrête à Moillesulaz, Graveson, Peillonex, Rieu et Terrassière puis Cornavin. Mais ce n'est pas pertinent car les gens qui souhaitent une ligne Chêne-Bourg – gare désirent pouvoir aller à la gare, car si c'est pour aller uniquement aux Rues-Basses, la ligne 12 convient.

Q (Ve) **Comment la DGT justifie-t-elle d'avoir accédé à la demande des habitants de Carouge avec la réintroduction de la ligne 18, et non à celles des habitants des Trois-Chêne avec la ligne 16 ?** R : les deux cas sont distincts, même si la fréquentation de la ligne 18 n'est pas extraordinaire, car elle est une sorte de parasitage de la ligne 12. Quand bien même la ligne 16 serait réintroduite et directe jusqu'à Cornavin, s'arrêter à Rive et prendre le bus 8 jusqu'à la gare resterait plus rapide. L'introduction de la voie de bus sur le pont du Mont-Blanc a été radicale et, depuis, le taux de transbordement à Rive a encore augmenté. Le taux de transbordement général à Genève est de 1,5, ce qui est très peu. Par contre, la réintroduction de la ligne 18 n'a été que l'étirement d'une ligne actuelle.

Q (Ve) **Rétrospectivement, le choix de réintroduire la ligne 18 a-t-il été le bon, ou s'agissait-il seulement d'un choix politique d'apaisement ?**

R : c'était un choix plus justifié que la ligne 16, qui se tortillerait à travers la ville.

Q (Ve) **Quel coût représenterait la remise en service de la ligne 16 ?**

R : le carrefour sur Georges-Favon à lui seul coûterait 8 millions de francs, car un gros cadre en béton affleurant y est présent. Par ailleurs, il s'agit de 250 m de voie ferrée avec plusieurs aiguillages. Un seul de ces aiguillages

<sup>2</sup> Ce document se trouve en annexe 2 du présent rapport.

coûte 500 000 F. Une part de ces coûts est fédérale. On retomberait donc dans une procédure fédérale de plusieurs années. D'ici à ce que l'autorisation de Berne soit donnée, le CEVA fonctionnera depuis quelque temps déjà ! Il a déjà fallu environ un an de procédures et de travaux simplement pour faire la partie accessibilité aux personnes handicapées du Rondeau de Carouge.

Q (PLR) Il est prévu à terme de **prolonger l'actuelle ligne 12** au-delà de Moillesulaz, mais tous les trams 12 ne continueront pas, pour des questions de rentabilité, jusqu'à Annemasse. Il faudra donc organiser des rebroussements soit à Moillesulaz soit à Chêne-Bourg. Les lignes n'allant pas à Annemasse pourraient offrir d'autres destinations, par exemple Cornavin ou Bernex. R : on ne parle pas que du riverain qui habite juste au-dessus de la ligne 12. Le bus 8 pourra toujours être pris à Rive par l'intermédiaire du tram 12. Par ailleurs, contrairement à ce que les pétitionnaires ont évoqué la semaine dernière, la DGT travaille sur une réorganisation des lignes de bus en direction des gares du CEVA. Ce point sera développé. Concernant la charge de la ligne, la DGT travaille sur les projets ultérieurs au CEVA, et la prolongation de la ligne 12 en fait partie. Il a été identifié que la charge sera nécessaire dès l'arrêt Eaux-Vives, car un certain nombre de personnes venant de France seront certainement dans le CEVA. Les besoins se concentreront donc sur le tronçon central Eaux-Vives – Augustins ou Eaux-Vives – Acacias.

### 3. Audition des TPG

#### Présentation des TPG

Les TPG commentent un document de présentation transmis à la commission<sup>3</sup>. Suite à la nouvelle infrastructure du tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB), le concept des lignes de trams a changé. Les TPG sont revenus à un réseau à trois lignes, en particulier en supprimant la ligne 16. 80% des usagers utilisent le réseau pour parvenir au centre, alors que seuls 20% traversent la ville, souvent en changeant de ligne. Les chiffres en page 6 sont le résultat d'une étude datant de 2013, mais qui est encore largement valable aujourd'hui : **seuls 5% des clients montés aux Trois-Chêne se rendent à Cornavin**. Dix lignes existant à ce jour permettent de se rendre à Cornavin depuis la ligne 12.

---

<sup>3</sup> Ce document se trouve en annexe 3 du présent rapport.

En conclusion, **le réseau actuel fournit une liaison plus rapide** entre les Trois-Chêne et Cornavin, même si c'est avec un transbordement. Les sondages montrent que les gens sont d'accord de transborder si le temps total de déplacement est plus court. Le rétablissement de la ligne 16 demanderait de créer une nouvelle ligne, avec des **coûts importants** et les **difficultés techniques** de création et d'exploitation.

### Echange avec les commissaires

**Q (UDC) Cette présentation a-t-elle été montrée aux pétitionnaires ?**

R : non.

**Q (UDC) Le coût global de la réintroduction de la ligne 16 a-t-il été évalué ?** R : les coûts d'exploitation ont été calculés mais pas ceux d'investissement. Ces calculs seraient de toute façon obsolètes dès l'entrée en service du CEVA. De toute façon, d'ici à trois ou quatre ans, le réseau va bien changer et les TPG travaillent à différents projets.

**Q (Ve) D'éventuelles lacunes dans les pôles d'échange ont-elles été identifiées par enquête de satisfaction à l'issue de la mise en place du nouveau réseau en 2011 ?** R : avec la mise en place du réseau actuel, les pôles ne répondant pas aux attentes des TPG, en particulier sur l'aspect du transbordement, ont été identifiés. Il s'agit de Bel-Air, Cornavin et Plainpalais. Ce constat avait probablement été fait par d'autres acteurs, mais malheureusement rien n'a été entrepris de fondamental pour changer cette situation. Les choses ont peut-être déjà mal démarré parce que la liaison de Bel-Air entre le 12, le 14 et le 18 utilise le passage de la Monnaie, et qu'un chantier a réduit le passage pour les piétons début 2012. Après la disparition de ce chantier, les gens se sont habitués à la façon de gérer les transbordements.

**Q (S) Quelle est la réflexion des TPG des personnes à mobilité réduite en ce qui concerne les transbordements ?** R : les TPG doivent faire des choix sur le volume des gens transportés et leur représentativité. Dans ce cadre, ce qui est privilégié est le temps de transport et pas le confort. Des réclamations sur cette problématique sont occasionnelles, sur la question du transport de bagages ou des personnes à mobilité réduite.

**Q (PLR) Le fait d'avoir deux lignes (12 et 16) ne contribuerait-il pas à lisser la demande au lieu qu'aux heures de pointe les gens s'entassent dans le premier tram qui arrive ?** R : les TPG n'ont pas constaté d'augmentation « d'effet de grappe » suite à l'introduction du nouveau réseau en 2012. Le nombre de trams n'a pas changé ; ils portent simplement le

même numéro et suivent le même parcours. Des différences de types de trams (monodirectionnels de 53 mètres, ou bidirectionnels de 43 mètres) peuvent amplifier ou non le phénomène de grappe. S'il a été observé, ce phénomène s'est estompé dès la mise en place des trams de 53 mètres.

**Q (UDC) Quelle serait la valeur ajoutée pour les usagers de voir revenir la ligne 16 ?** R : elle serait très maigre. Par ailleurs, il est difficile de déjà prévoir les effets du CEVA.

**Q (PLR) Comment les TPG voient-ils la situation après que la ligne 12 sera prolongée au-delà de Moillesulaz ?** R : il s'agit d'un développement à l'étude. Il est d'abord nécessaire de voir l'exploitation qui sera faite des infrastructures du côté français. Rien n'est encore arrêté actuellement.

#### **4. Débat et prise de position de la commission**

**Le groupe Ve** estime qu'autant on peut entendre les doléances des pétitionnaires, autant l'audition des TPG était parfaitement convaincante sur la demande et l'utilisation réelle. Elle n'est pas du même ordre que pour la ligne 18 et les situations ne sont donc pas comparables : la demande sur la ligne 16 est relativement dérisoire, étant située entre 4 et 5%. Par contre, les coûts seraient très importants. L'utilité de la ligne 61 a en revanche été soulignée et il faudra évaluer, à la suite du CEVA, dans quelles mesures on doit la conserver ou non. De même, il faudra assurer un certain suivi quant à l'accessibilité des gares CEVA. Le groupe Ve propose donc de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

**Le groupe PLR** est partagé. Il n'est pas tout à fait convaincu par l'opportunité de déposer la pétition sans autre. Premièrement, il constate que des économies de 3 millions de francs sur les infrastructures, voulues en 2011, entraîneraient aujourd'hui des dépenses de 12 millions de francs si l'on voulait revenir en arrière. Ensuite, si effectivement dans le réseau jusqu'en 2011 on était « trop dans un sens » (le système en étoiles) avec trois lignes par branche, passer à l'extrême inverse (une seule ligne par axe) est tout aussi mauvais : l'idéal se situe probablement à deux lignes par branche. En 2011, la facilité de gestion a été préférée au confort des usagers, provoquant maintenant un réseau insuffisant. Cette pétition pourrait donc être l'occasion de dénoncer ce manque d'anticipation. Par ailleurs, le groupe PLR est surpris que le DETA ne dispose pas d'une vision d'exploitation des grandes lignes du réseau (notamment la prolongation de la ligne 12) dans les quinze à vingt ans. A Zurich, un réseau d'intention voit bien plus loin que le plan directeur quadriennal. Une situation précaire comme celle de Genève est frustrante et

difficile à gérer pour les TPG. Les propositions de la pétition ne sont donc pas les bonnes mais le sujet soulève des questions intéressantes auxquelles des réponses complètes du Conseil d'Etat seraient nécessaires.

**Le département** précise, suite à cette prise de position, qu'il est en train d'établir ces documents de planification à long terme, en collaboration avec les TPG. Des synthèses de tracé mais aussi d'exploitabilité sont en cours.

**Le groupe PDC** est favorable au renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, car les questions posées notamment par le groupe PLR sont importantes et demandent des réponses. Celles-ci doivent être fournies aux habitants des Trois-Chêne, qui ont l'impression d'être délaissés en ce qui concerne les transports en commun et leur avenir à Genève. Une fréquence de quinze minutes du CEVA est effectivement trop faible et une réponse cohérente du Conseil d'Etat est nécessaire, même si son groupe n'est pas pour la réintroduction de la ligne 16.

**Le groupe S** est relativement dubitatif sur cette pétition, notamment en termes de timing. Les Genevois avaient été surpris en décembre 2011 par le nouveau réseau, et le PS avait alors beaucoup agi avec ses partenaires associatifs pour retrouver une liaison directe entre Carouge et Cornavin. Le groupe avait réfléchi à soutenir une éventuelle demande des habitants des Trois-Chêne pour la réintroduction de la ligne 16, mais aujourd'hui ils n'en sont plus là. Des réponses ont été données, et les chiffres montrent que très peu de gens partent des Trois-Chêne et vont directement à la gare, et que même alors, ils ont pris l'habitude de transborder au moyen d'une liaison plus rapide via le pont du Mont-Blanc ; il ne faut d'ailleurs pas manquer de saluer cette mesure prise à l'époque par Mme Künzler. En termes de transbordement pour les personnes à mobilité réduite, la réponse a été donnée, même si elle ne reste que partiellement satisfaisante, en particulier pour ce qui concerne Bel-Air. En plus de cela, l'arrivée du CEVA changera tous les trajets. La seule inquiétude qu'a le groupe socialiste est l'accessibilité en transports publics de la gare de Chêne-Bourg. Il sera primordial de trouver une solution et de garantir un accès facile à celle-ci, car elle n'est pas sur le trajet des lignes de tram. Quant à la position du PDC et du PLR, les questions posées par le PLR sont intéressantes certes, mais ce ne sont pas celles posées par les pétitionnaires. Il n'est pas possible de soutenir les pétitionnaires en connaissant les travaux, les difficultés techniques, les coûts, le fait que cela ne réponde pas à une demande et que cela soit à terme redondant avec le CEVA. Pour toutes ces raisons et même en considérant que plus de 2000 signatures ont été récoltées, le groupe socialiste votera le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil.

**Le groupe MCG** estime qu'il faut être cohérent, et ne pas investir 2 milliards de francs pour faire le CEVA avant de le doubler par un tram. Remettre en place une ligne pose apparemment beaucoup de problèmes techniques. Si l'on veut rétablir la ligne 16, il faut arrêter les travaux du CEVA et économiser 2 milliards.

**Le groupe UDC** soutiendra le renvoi au Conseil d'Etat, car il s'agit d'une pétition et il faut qu'elle trouve des réponses.

**Le renvoi au CE de la P 1937 est soumis au vote :**

<b>Pour :</b>	<b>4 (2 UDC, 1 PLR, 1 PDC)</b>
<b>Contre :</b>	<b>11 (3 MCG, 3 PLR, 3 S, 1 Ve, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>–</b>

**Le renvoi au Conseil d'Etat de la P 1937 est refusé.**

**Le dépôt sur le bureau de la P 1937 est soumis au vote :**

<b>Pour :</b>	<b>11 (3 MCG, 3 PLR, 3 S, 1 Ve, 1 EAG)</b>
<b>Contre :</b>	<b>4 (2 UDC, 1 PLR, 1 PDC)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>–</b>

**Le dépôt sur le bureau de la P 1937 est accepté.**

Au vu de ce rapport, je vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, de déposer la pétition 1937 sur le bureau du Grand Conseil, comme proposé par la majorité de la Commission des transports.

*Annexes :*

1. Support de présentation du DETA sur la pétition elle-même
2. Support de présentation du DETA sur la desserte en transports collectifs à Chêne-Bourg et Thônex
3. Support de présentation des TPG lors de leur audition

## Pétition (1937)

### Retour du tram 16 : pour une liaison directe en tram entre Moillesulaz et Cornavin

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Lors de l'important changement d'horaire des TPG de 2011, la liaison entre les Trois-Chêne et Cornavin avec le tram 16 a été supprimée, rendant ainsi obligatoire le transbordement des passagers à la Place Bel-Air.

Voici pourquoi, entre autres, cette suppression n'est pas acceptable pour nous, habitants ou travailleurs, signataires de cette pétition :

- le transbordement avec des bagages n'est pas aisé, en particulier pour les personnes à mobilité réduite ou pour les mères de famille avec des enfants, voire des poussettes ;
- les usagers des arrêts *Place Favre, Chêne-Bougeries, Grange-Falquet, Grangettes, Grange-Canal, Amandolier, Roches et Villereuse* n'ont actuellement plus de liaison directe avec la gare, ce qui en font les rares habitants de la zone urbaine, avec le Val-d'Arve, à devoir effectuer un transbordement supplémentaire pour prendre le train ;
- la ligne 61 sera supprimée à l'arrivée du CEVA. En conséquence, les usagers des arrêts *Moillesulaz* et *Graveson* devront effectuer un transbordement de plus à Chêne-Bourg avec un parcours à pied de plus de 300 m entre la Place Favre et le CEVA.

Sachant que les rails existent toujours et que le nombre de convois sur le Pont de la Coulouvrenière a diminué par rapport à la situation qui prévalait jusqu'en décembre 2011, nous soussignés demandons donc que soit étudié le retour d'une ligne de tram entre Moillesulaz et Cornavin, comme cela a été possible entre Carouge et la gare.

N.B. 2218 signatures  
*PDC Thônex*  
*p.a. M. Philippe Calame*  
*Chemin Etienne-Chennaz 9*  
*1226 Thônex*



Pétition P 1937 – Retour du tram 16

GC – Commission des transports

---

Eric Forestier – Emmanuel Fankhauser

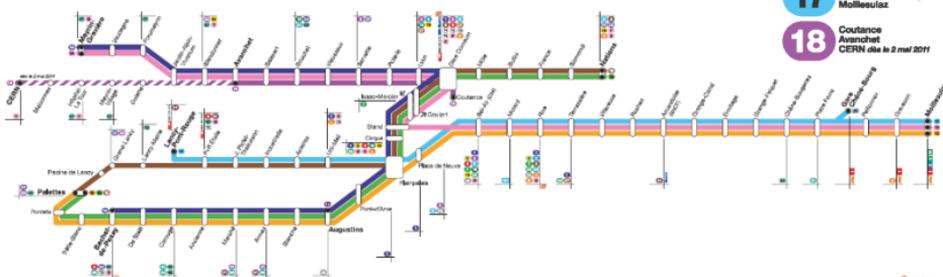
VMP

---

Date : 2 juin 2016

## Pétition P 1937 – Retour du tram 16

### Le réseau avec la ligne 16 (2011)



## Pétition P 1937 – Retour du tram 16

### Pourquoi la suppression de la ligne 16 en 2011

- Mise en service du TCOB: une 6<sup>e</sup> branche dans le réseau tram qui nécessitait de revoir les appariements existants entre branches.
- Des contraintes d'infrastructure liées à l'engagement des différents convois (mono/bidirectionnels, capacité, longueur).
- Choix d'un concept de réseau de lignes autonomes (une par branche) et non plus combinées (2-3 par branche).
- Constat d'une utilisation du réseau en majorité en lien avec le centre (80%).

## Pétition P 1937 – Retour du tram 16

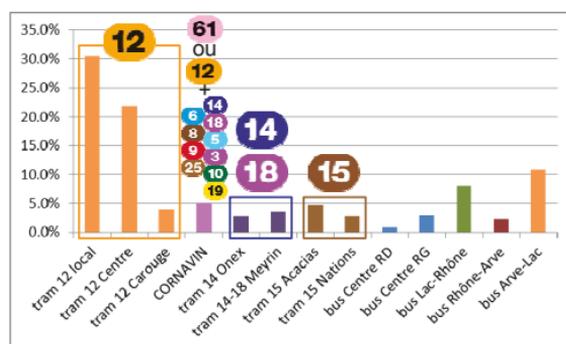
### Une mise en place difficile du nouveau réseau 2012

- Débuts d'exploitation perturbés (nouvelle infrastructure, nouveau matériel roulant, nouveau concept d'exploitation).
- Pôles de correspondance mal adaptés (Bel-Air).
- 10% des clients du réseau tram ont perdu une liaison directe.
- Les avantages du nouveau réseau ont pris du temps à se concrétiser et encore plus de temps à être reconnus par les usagers.

## Pétition P 1937 – Retour du tram 16

### Données de fréquentation de l'axe de l'ex-ligne 16

Répartition des destinations des clients de l'axe tram des Trois-Chêne en 2013 (Villereuse – Moillesulaz)



- 56% des clients ont une liaison directe sur la ligne 12
- 5% des clients à l'origine ou destination de Cornavin, avec de multiples possibilités de connexion

## Pétition P 1937 – Retour du tram 16

### Temps de parcours comparés Place-Favre <—> Cornavin

- **2011: Ligne 16 sans correspondance**  
→ 23'30" de parcours, toutes les 10'30" en HP
- **2011: Ligne 16 directe ou 12/17 puis corresp.**  
→ 25'00" de parcours (moy.), toutes les 4' en HP
- **2015: Ligne 12 avec correspondance à Rive/Terrassière (lignes 6-8-9-25)**  
→ 23'20" de parcours (moy.), toutes les 4' en HP
- **2015: Ligne 12 avec correspondance à Bel-Air (lignes 14-15-3-5-10-19)**  
→ 22'00" de parcours (moy.), toutes les 4' en HP
- Conclusion: le réseau actuel donne une liaison plus performante qu'en 2011, même si la liaison directe a disparu.

## Pétition P 1937 – Retour du tram 16

### Comparaison avec le cas de la ligne 18

- Le rétablissement de la liaison Carouge – Cornavin avec la ligne 18 reposait sur une opportunité technique de prolongement, devenue possible suite à la stabilisation du nouveau réseau.
- Pour la ligne 16 cette opportunité n'existe pas, il faut créer entièrement une nouvelle ligne qui casse la stabilité et l'équilibre actuels du réseau.
- Avant le prolongement de la ligne 18 à Carouge (2012-2014), les temps de parcours Carouge-Cornavin étaient légèrement supérieurs à ceux des ex-lignes 13 et 14 (2011).

## Pétition P 1937 – Retour du tram 16

### Conclusions

---

- Réseau stabilisé, l'exploitation est satisfaisante.
- La satisfaction des clients est remontée à un niveau supérieur à celui d'avant 2012.
- La réintroduction de la ligne 16 répond à une demande relativement faible (5% des usagers de l'axe Trois-Chêne, 0.6% des usagers de tout le réseau tpg).
- La ligne 61 offre une liaison directe attractive avec Cornavin aux arrêts Peillonex, Graveson et Moillesulaz. Pour les autres, une correspondance reste nécessaire.

# P1937 RETOUR DU TRAM 16

AUDITION DE LA DGT

COMMISSION DES TRANSPORTS – 02.06.2015



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

02.06.2015

## SOMMAIRE

- > **RÉINTRODUCTION DE LA LIGNE 16 : CONTRAINTES SUR LES INFRASTRUCTURES ET L'EXPLOITATION**
- > **PDTC 2019-2023 : 1ÈRES RÉFLEXIONS**
- > **LIGNE 61 : CONTEXTE ET PERSPECTIVES**

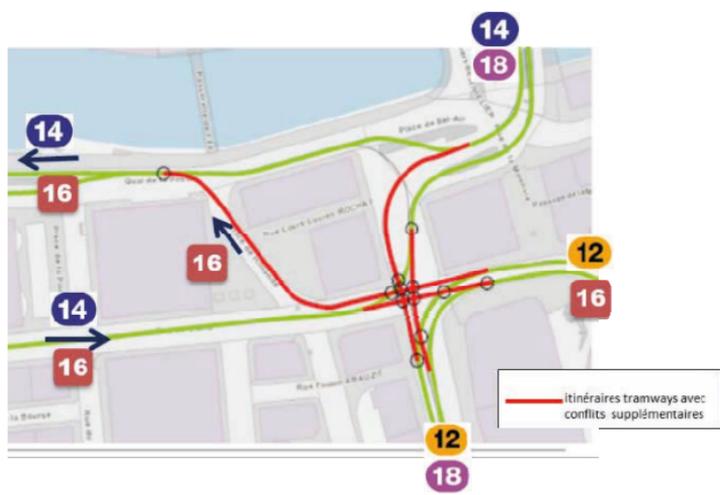
# INFRASTRUCTURES : CROISEMENTS AUX CARREFOURS

> CES RISQUES ETAIENT MINIMES AVANT LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 18



# BEL-AIR : NOMBRE IMPORTANT DE CONFLITS

> AVEC UNE RÉINTRODUCTION DE LA L16 : RISQUES ACCRUS



## STAND : NOMBRE IMPORTANT DE CONFLITS

### > AVEC UNE RÉINTRODUCTION DE LA L16 : RISQUES ACCRUS



## STAND : NOMBRE IMPORTANT DE CONFLITS

### > AVEC UNE RÉINTRODUCTION DE LA L16 : RISQUES ACCRUS DE CONFLITS ET BLOCAGES



## STAND : CONFLITS L14 ET L16

- **NÉCESSITÉ DE CRÉER UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE PERMETTANT AUX TRAMS 14 ET 16 DE SE DOUBLER : RISQUE DE BLOCAGE DU CARREFOUR**



## GARE CORNAVIN : OÙ IMPLANTER UN TERMINUS ?

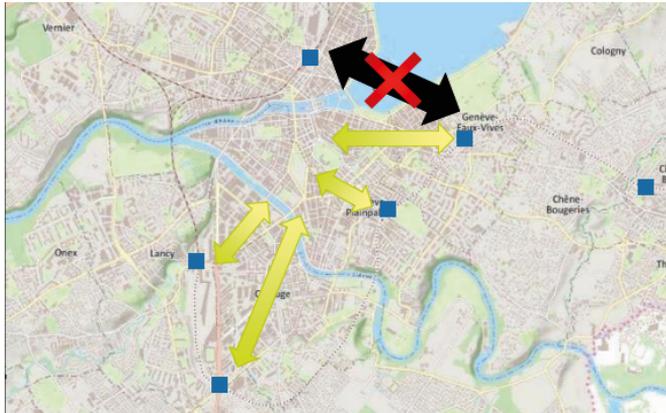
- **PROBLÉMATIQUE DU STATIONNEMENT DES TRAMS DE LA L16 POUR EFFECTUER LA REMISE À L'HEURE À CORNAVIN**



## PDTC 2019-2013 : 1ÈRES RÉFLEXIONS

### > ORGANISATION DU RÉSEAU TPG À L'HORIZON 2019

- Etudes parallèles ont identifiés des besoins de rabattements entre Lancy et les Eaux-Vives
- Renforcer le lien entre les deux rives ne répond pas à une demande identifiée



## LIGNE 61 : CONTEXTE ET PERSPECTIVES

### > LIGNE A VOCATION DE SERVICE DE SUBSTITUTION TEMPORAIRE

- Service mis en place pour toute la durée des travaux du CEVA
- Côté France : répond à une obligation contractuelle de la SNCF de produire une offre de substitution de la ligne ferroviaire fermée

### > FINANCEMENT RÉPARTI AVEC LES AUTORITÉS FRANÇAISES

- Le financement F s'arrêtera lors de la mise en service du RER FVG



# DESSERTA TC CHENE-BOURG THONEX

COMMISSION DES TRANSPORTS  
2 JUIN 2015

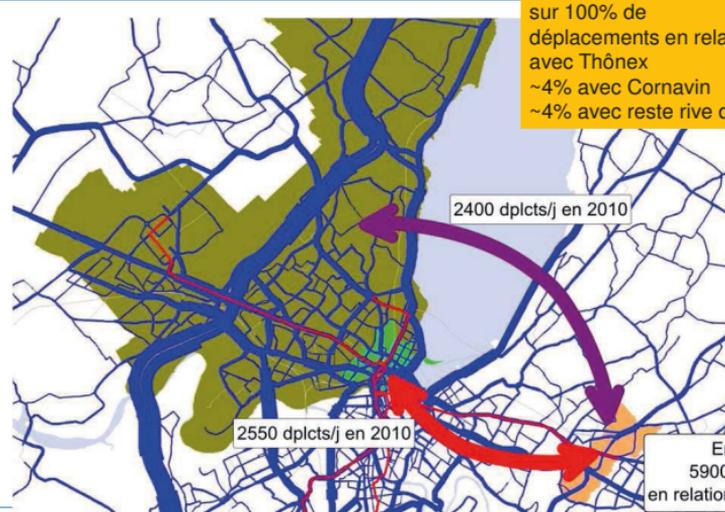


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

03.06.2015

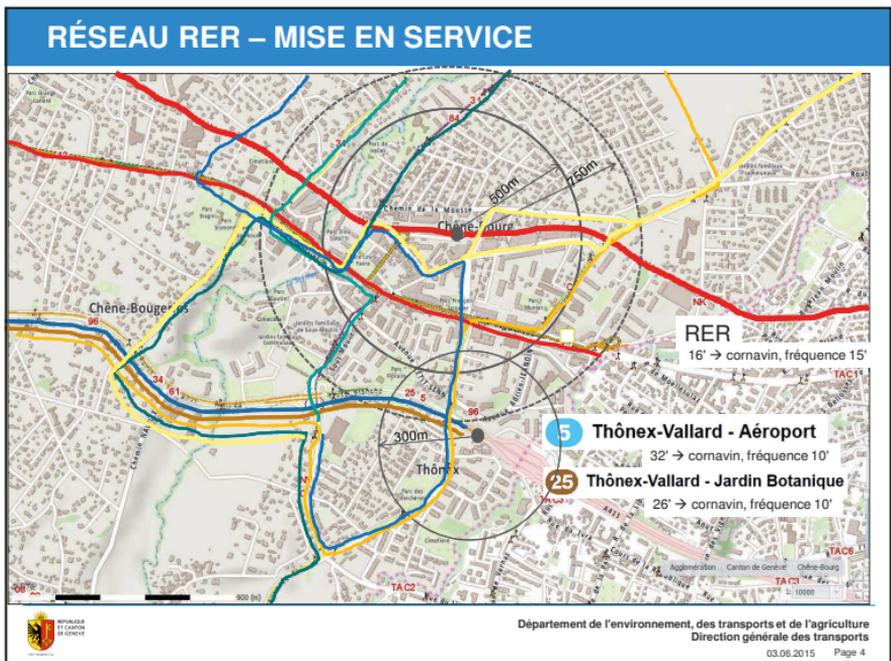
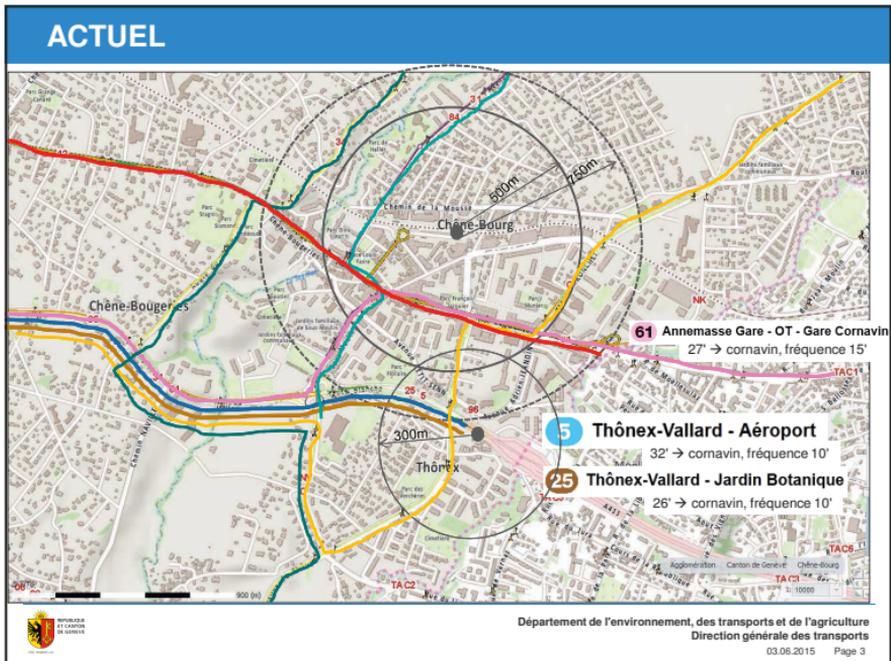
## DÉPLACEMENTS TOUS MODES (2010 – MMT)

sur 100% de déplacements en relation avec Thônex  
~4% avec Cornavin  
~4% avec reste rive droite

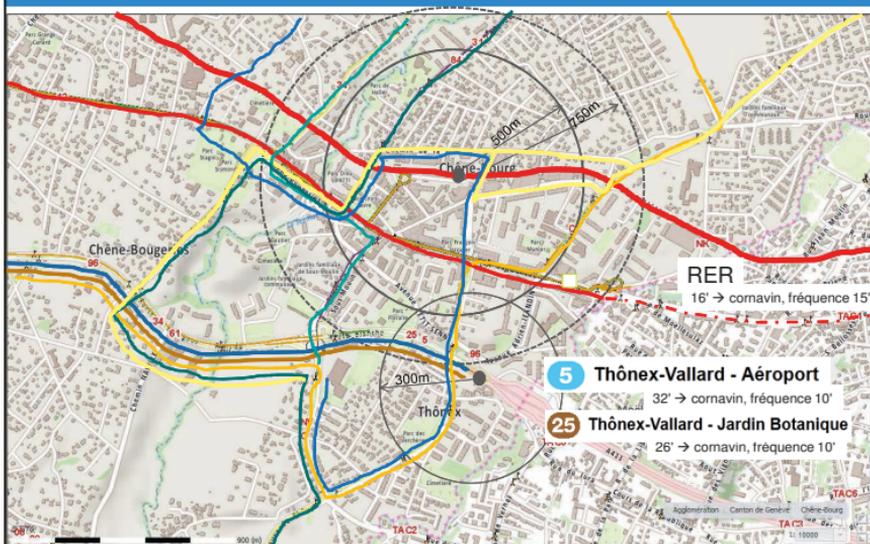


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

03.06.2015 Page 2



# RÉSEAU RER – MOYEN TERME



Departement de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

03.06.2015 Page 5

*Date de dépôt : 20 août 2015*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Bertrand Buchs**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

2218 habitants de Thônex ont eu l'outrecuidance de demander que soit étudié le retour d'une ligne de tram entre Moillesulaz et Cornavin. 2218 personnes qui regrettent amèrement la disparition, en 2011, de la ligne 16. Un accès direct à la gare est important pour eux. Les Carougeois ont fait la même demande et, miracle, le 18 est apparu. Pour les Trois-Chêne : entassez-vous dans le 12, changez à Bel-Air ou à Rive, attendez un hypothétique tram qui passerait par le pont du Mont-Blanc et, s'il-vous plaît, contentez-vous du CEVA.

De toute façon, c'est trop cher.

Je veux bien croire que l'utilisateur préfère la rapidité au confort, que le CEVA va tout résoudre et que très peu de Thônésiens se rendent à la gare (j'ai de la peine à le croire quand je vois le nombre de personnes qui descendent à Bel-Air pour en courant prendre le 18 ou le 14). Ne vous en faites pas tout va changer dans quatre ans. Dès l'entrée en service du CEVA, le réseau va être modifié (comment ?).

En 2011, supprimer la ligne 16 permettait d'économiser 3 millions. La remettre coûterait 12 millions !

On est passé de trois lignes par branche à une ligne. Du trop à pas assez. Il est probable qu'une solution à deux lignes serait intelligente et utile. Cette pétition a le mérite de mettre en évidence ce manque de vision.

Pour terminer, Il faut aussi remarquer qu'aucune prévision d'exploitation de la ligne 12 n'existe en cas de prolongement jusqu'au centre d'Annemasse.

A ces questions, nous n'avons eu aucune réponse en commission. Vous ne trouvez pas qu'à elles seules, elles mériteraient un rapport circonstancié du Conseil d'Etat ?

En déposant ce texte sur le bureau du Grand Conseil, vous ne jouez pas votre rôle de député.

On ne peut pas, d'un revers de main, refuser de répondre aux pétitionnaires. Ils ont posé une question, ils attendent une réponse circonstanciée.

Seul le Conseil d'Etat peut le faire, car c'est lui qui a décidé, en 2011, de modifier en profondeur le réseau des lignes de tram. On a préféré un confort de gestion à un confort pour l'usager. L'Etat doit assumer son choix en répondant aux pétitionnaires.

Pour terminer, je ne résiste pas à vous faire remarquer que vous avez renvoyé au Conseil d'Etat la pétition 1876 (Pour un modèle réaliste de réseau de tram à 5 lignes). Cette dernière demandait la même chose, soit le retour de la ligne 16. Il est vrai, elle émanait de l'ATE (Association Transport et Environnement) et elle avait été signée par 6 citoyens.