

Date de dépôt : 24 septembre 2018

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour le maintien de l'arrêt TPG Bois-Gentil

Rapport de M^{me} Adrienne Sordet

Mesdames et
Messieurs les député.e.s,

La commission des pétitions a étudié la P 2034 lors de trois séances, le 7 et le 14 mai, ainsi que le 27 août 2018 sous les présidences de M. Stéphane Florey et de M. Jean-Marie Voumard. La commission a été assistée dans ses travaux par M^{me} Tina Rodriguez et par M^{me} Nadia Salama, secrétaires scientifiques de commission SGCC, que nous remercions de leur travail.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier, que nous remercions vivement.

Résumé

En décembre 2017, l'arrêt de bus Bois-Gentil, arrêt de bus provisoire mis en place lors de travaux, a été supprimé. Celui-ci aurait été supprimé pour diverses raisons, l'une étant un projet d'aménagement de piste cyclable incompatible avec le maintien de l'arrêt en question. S'ajoute à cela la distance rapprochée des arrêts Weber et Museum de celui-ci. En outre, la principale raison reste l'amélioration de la vitesse commerciale, mesure prise en parallèle avec le passage aux arrêts sur demande. Les pétitionnaires souhaiteraient la remise en fonction de cet arrêt, puisque celui-ci est proche d'une école ainsi que de commerces. De plus, les pétitionnaires déplorent le manque de communication et de prise en considération de la part des autorités cantonales vis-à-vis de cette situation.

Présentation de la pétition

7 mai 2018 – Audition de M^{me} Denise Maier et de M^{me} Pek Monico, pétitionnaires

M^{me} Maier explique que l'arrêt Museum a été modifié, car l'ajout de lignes de bus ne permettait plus à cet arrêt de fonctionner correctement. Ainsi, c'est la raison pour laquelle un arrêt a été ajouté à Bois-Gentil. Elle souligne que de nombreuses personnes âgées utilisent cet arrêt et que celui-ci se trouve à proximité d'écoles et de commerces. Cependant, l'arrêt Bois-Gentil a été supprimé depuis, ce qui permettrait de gagner 25 secondes sur le temps de parcours, d'après les explications qui lui ont été fournies. Ce gain lui semble particulièrement modeste, d'autant plus que les bus doivent s'arrêter à un feu rouge et que les accidents sont relativement nombreux. De plus, elle souligne l'absence d'abribus et de banc à l'arrêt Muséum, ce qui constitue un problème pour les personnes âgées.

Un commissaire (MCG) demande si l'arrêt Muséum préexistait à celui de Bois-Gentil et s'il y a des patrouilleurs et patrouilleuses scolaires à ce niveau-là.

M^{me} Maier répond que l'arrêt Muséum était présent avant l'arrêt Bois-Gentil et qu'il a été déplacé en raison du nombre de bus et de l'embranchement sur Contamine. Concernant les patrouilleurs et patrouilleuses scolaires, il n'y en a pas à ce niveau-là.

Un commissaire (PDC) souligne que l'ensemble des arrêts est mal pensé dans ce quartier et qu'il y a 200 mètres entre l'arrêt Museum et le précédent. Il ajoute qu'il était question d'arrêt provisoire, mais que le provisoire semble se prolonger.

Une commissaire (S) demande si les pétitionnaires ont fait des démarches auprès des TPG.

M^{me} Maier répond que les TPG l'ont invitée à s'adresser à la direction générale des transports et qu'on lui a répondu par écrit.

La commissaire (S) pense qu'il serait intéressant d'avoir ce courrier.

M^{me} Maier donne ce courrier. *Une copie en est faite* (voir l'annexe).

Le président demande si M^{me} Maier a rencontré M. Barthassat.

M^{me} Maier acquiesce et explique qu'il s'est rendu sur place et qu'il était favorable à la pétition.

Le président remarque qu'il aurait été dit, lors de la première démarche auprès des TPG, que la situation n'était pas grave et qu'il plaidait en faveur de la mobilité douce.

M^{me} Maier répond avoir entendu la même rumeur mais qu'elle n'a pas reçu elle-même cette réponse.

M^{me} Maier et M^{me} Monico se retirent.

Un commissaire (PLR) déclare qu'il est une fois de plus question d'une situation relevant d'une pesée d'intérêts. Il mentionne que les deux arrêts Museum ont été remontés dans les deux sens en direction de Weber. Il ajoute que les distances entre arrêts se trouvent dans la norme, et il explique que la ligne 5 a été modifiée lors de l'introduction de la ligne 25, puisqu'il fallait permettre à des bus de rouler en direction de l'hôpital. Il ajoute que les choix opérés ont été faits en fonction des intérêts du public. Mais il remarque qu'il est vrai que les aménagements manquent, ne fut-ce que les bancs ou les abris. Il signale que la CITRAP qu'il a consultée ne soutient pas cette pétition.

Le président dit qu'il a eu d'autres informations de la part de la direction des TPG. Il mentionne que celle-ci a fait la proposition de mettre les arrêts sur demande, proposition qui a été validée par le conseil d'administration et la DGT, mais il remarque que M. Barthassat est intervenu avec sa proposition et son plan d'actions du réseau en imposant la suppression de certains arrêts. Il rappelle alors que ces mesures sont destinées à augmenter la vitesse commerciale. Or, il observe que l'arrêt sur demande et la suppression de certains arrêts représentent une double mesure qui ne peut guère être justifiée, ce d'autant plus qu'il existe des commerces et des écoles générant un trafic à ces arrêts lors des heures de pointe. Il mentionne donc qu'il demandera l'audition de M. Widmer et propose d'attendre la nouvelle répartition des départements au sein du Conseil d'Etat avant de demander l'audition du magistrat.

Un commissaire (PLR) rajoute que cette mesure d'arrêts sur demande est une idiotie car cela génère des angoisses chez les personnes âgées. Il ajoute que le gain de temps sur le parcours est nul.

Les auditions suivantes sont donc proposées :

- M. Widmer ;
- Le futur conseiller d'Etat chargé du département.

L'audition de M. Widmer *est acceptée* avec 13 pour (2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG) et une abstention (1 EAG). L'audition du futur conseiller d'Etat chargé de département *est acceptée* avec 13 en faveur (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 2 MCG) et une abstention (1 MCG).

14 mai 2018 – Audition de M. Gérard Widmer, directeur régional Arve-Lac (DETA)

M. Widmer indique que la suppression de cet arrêt est due à la réalisation de deux projets. Le premier concernant l'onde verte de Malagnou, puisque ce dernier a engendré un resserrement des voies de circulation entre la rue des Contamines et l'avenue Krieg. En effet, suite aux études pour l'onde verte, des accords ont été conclus entre M. Barthassat et M. Pagani pour supprimer les places de stationnement. Le deuxième projet consiste à améliorer la vitesse commerciale. Toute une série d'arrêts a été passée au crible par la DGT et les TPG. Ces deux entités ont remarqué la possibilité de supprimer l'arrêt Bois-Gentil vu qu'il est très proche de l'arrêt Muséum et de l'arrêt Weber. Il y a moins de 200 mètres de distance entre ces deux arrêts. Il indique en outre que l'arrêt Bois-Gentil était celui qui comptait le moins de montées-descentes par jour, soit 1200. L'arrêt Weber en compte 1800 et l'arrêt Muséum en compte 2800.

En vue du temps attribué et de l'importance du gain de vitesse commerciale, il a été décidé de faire cela avant les travaux de la Ville de Genève cet été. C'est pour cela qu'ils ont supprimé cet arrêt en décembre 2017. Suite à cela, plusieurs courriers leur ont été envoyés. Une séance a été organisée sur place le 6 avril avec M. Barthassat où ce dernier a rencontré une vingtaine d'habitant.e.s. Il y aurait une possibilité de maintenir l'arrêt en direction du centre-ville, car il y a une voie de bus alors qu'il n'y en a pas en direction de Sous-Moulin. Toutefois, les TPG n'aiment pas avoir un arrêt à un seul sens à un endroit, car les personnes ont automatiquement l'habitude de regarder de l'autre côté de la route pour trouver l'arrêt en sens inverse. De leur point de vue et même s'ils sont ouverts à toute discussion, le DETA estime qu'il faut maintenir la suppression de cet arrêt.

Le président demande quel est l'intérêt de cumuler les arrêts sur demande et la suppression de certains arrêts. De plus, il estime que le gain réel se fait aux heures creuses le matin et le soir.

M. Widmer explique qu'il y a 600 voyageurs et voyageuses par jour de plus à l'arrêt Weber qu'à l'arrêt Bois-Gentil. Il faut précisément fluidifier les transports publics aux heures de pointe afin de ne pas bloquer le trafic routier qui sort de la ville. Ceci explique donc leur choix de supprimer l'arrêt Bois-Gentil plutôt que de le laisser en tant qu'arrêt sur demande. Effectivement, une solution pourrait être de desservir cet arrêt aux heures creuses, mais ceci risque d'être difficile à comprendre pour les client.e.s.

Un commissaire (PLR) demande si l'installation d'un arrêt sur demande ou si la suppression d'un arrêt est effectivement plus efficace pour augmenter la vitesse commerciale.

M. Widmer explique que, pour les arrêts sur demande, il ne faudrait plus d'horaires précis mais simplement des indications en termes de fréquence. Actuellement, le système mis en place ne va pas aussi loin. Il y a une forte contrainte de rester à l'horaire afin d'éviter que quelqu'un rate son bus en se fiant à un horaire. L'arrêt sur demande a donc un impact limité sur la vitesse commerciale.

Le commissaire (PLR) affirme alors que seule la suppression d'un arrêt permet d'augmenter la vitesse commerciale, ce à quoi M. Widmer acquiesce.

Un commissaire (MCG) demande s'il pourrait y avoir un horaire en termes de fréquence pour certaines lignes. Il ne comprend pas pourquoi des horaires précis sont affichés en ville.

M. Widmer dit qu'il approuve. Par le passé, il y a eu des indications de fréquences à certaines heures pour les trams. Il faudrait aller dans ce sens-là.

La commission prend congé de M. Widmer et reprendra le traitement de cet objet à la prochaine audition.

27 août 2018 sous la nouvelle législature et la nouvelle présidence de M. Jean-Marie Vourmard – Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI), et de M. Gérard Widmer, directeur DGT, région Arve-Lac

M. Dal Busco rappelle que l'arrêt a été supprimé en décembre 2017, il comprend la démarche des pétitionnaires. Cependant, il remarque la proximité de l'arrêt Weber et de l'arrêt Museum de l'arrêt Bois-Gentil. Il précise qu'il est nécessaire d'améliorer la vitesse commerciale et que celle des TPG figure parmi les plus basses de Suisse. Il ajoute que l'arrêt ne peut pas être maintenu, suite à l'élaboration et l'acceptation d'un projet de la Ville de Genève de piste cyclable en direction de la ville sur ce tronçon. Les travaux doivent débuter sous peu cet automne. De plus, concernant le problème évoqué à l'égard des élèves, il rappelle que les autres arrêts sont très proches et que les deux autres écoles sont desservies par des arrêts très proches également. Enfin, les élèves de l'école primaire de Roche fréquentent peu les TPG puisqu'il s'agit d'une école primaire. Il pense donc que la décision qui fut prise est judicieuse, autant pour la vitesse commerciale que pour le projet de la piste cyclable.

Un commissaire (S) demande si la suppression d'arrêt augmente réellement la vitesse commerciale. Il évoque par ailleurs la solution des arrêts sur demande en mentionnant que ceux-ci ne doivent pas impacter

énormément la vitesse. Il se demande, cela étant, s'il n'y a pas d'autres obstacles à la vitesse commerciale.

M. Dal Busco répond qu'un arrêt signifie 40 secondes d'interruption, ce qui impacte inévitablement la vitesse commerciale. Il ajoute que les arrêts sur demande produisent, quant à eux, surtout des effets en campagne où il y a moins d'usagers. De plus, il rappelle que l'on vise l'attractivité des TPG et que la vitesse commerciale est donc un argument majeur. Il remarque ainsi que, lorsque les bus sont englués dans les bouchons ou doivent attendre de manière excessive à des carrefours, la vitesse commerciale s'en trouve diminuée. Ainsi, une série d'actions, lesquelles s'inscriront dans le cadre du texte législatif, seront encore prises pour améliorer la vitesse commerciale.

Le commissaire (S) ne comprend pas le lien entre la création de la piste cyclable et la vitesse commerciale.

M. Widmer explique que la création de la piste nécessite un aménagement et que la conservation de l'arrêt de bus ne permet pas ledit aménagement.

Un commissaire (UDC) remarque que de nombreux arrêts de bus se trouvent sur une piste cyclable et il ne comprend pas quel serait le problème d'un arrêt supplémentaire de ce type.

M. Dal Busco répète que la décision qui a été prise à l'égard de cet arrêt a été faite d'entente entre le canton et les TPG, décision qui a été avalisée par le biais d'une autorisation de construire.

Le commissaire (UDC) ne pense pas que la suppression d'un arrêt change quoi que ce soit à la vitesse commerciale, si ce n'est peut-être devant les ordinateurs. Il explique que la répartition des clients se fait différemment lorsqu'un arrêt est supprimé, et il remarque que le nombre de passagers augmente inévitablement à l'arrêt suivant. Il ajoute qu'une décision de ce type est très ennuyeuse pour de nombreuses personnes. Il pense que c'est la régulation des feux qu'il faut optimiser. Il précise être resté bloqué dans son bus durant cinq minutes à l'Etoile il y a peu de temps en raison des feux.

M. Dal Busco est étonné par le premier argument du commissaire, puisqu'il convient de prendre en compte l'accélération et la décélération des bus. Il ajoute que la régulation des feux est évidemment un élément important.

M. Widmer déclare qu'à l'endroit du chemin de Roche, un feu piéton a été implanté. Il ajoute que c'est la convergence d'intérêts qui a motivé la suppression de l'arrêt Bois-Gentil et il remarque que la suppression technique étant possible, il a été envisageable de créer une continuité cyclable dans ce secteur.

Une commissaire (MCG) déclare faire part de la déception totale des habitant.e.s de Champel suite aux modifications d'arrêts sur l'ancienne ligne 1 qui ont été réalisées sous prétexte de la vitesse commerciale. De plus, elle remarque que les bus de cette ligne ne partiront pas avant l'horaire et elle se demande s'il est vraiment utile de supprimer un tel arrêt.

M. Dal Busco répète que la vitesse commerciale est un argument fort de l'attractivité. Il ajoute que les lignes de bus de Berne ou de Zurich ont des vitesses nettement plus rapides, et il pense qu'il est nécessaire de s'inspirer de ces exemples. Il observe dès lors qu'une optimisation des distances entre les arrêts est possible. Il déclare encore que gagner des secondes en évitant de s'arrêter dans certains lieux permet de compenser le temps perdu plus loin.

Un commissaire (PLR) demande comment les TPG prennent en compte les besoins spécifiques des personnes âgées qui sont plus lentes à se mouvoir.

M. Dal Busco répond que le confort et les équipements des véhicules ainsi que l'attention des chauffeurs et chauffeuses contribuent à cette prise en compte. Il remarque alors qu'il est évident que supprimer un arrêt, comme celui de Bois-Gentil, prolonge les distances pour ces personnes, mais il répète que les arrêts dans ce secteur sont très rapprochés.

M. Widmer rappelle que la loi prescrit que chaque habitant.e doit avoir à 300 mètres de chez lui, de chez elle, un arrêt de bus en zone urbaine, et 500 mètres en zone non urbaine. Or, il observe qu'il y a 150 mètres et 180 mètres pour les deux arrêts entourant celui de Bois-Gentil. Il rappelle en outre que les bus doivent être surbaissés et les trottoirs rehaussés pour les personnes à mobilité réduite.

Une commissaire (Ve) remarque que cette mesure est bien modeste et suscite le mécontentement des habitant.e.s. Elle se demande si un plan général de suppressions d'arrêts de bus est envisagé et si la suppression des arrêts est une bonne solution pour améliorer la vitesse commerciale. Elle rappelle que des voies propres aux bus semblent plus pertinentes à cet égard.

M. Dal Busco répond que cette décision ne va effectivement pas résoudre le problème de la vitesse commerciale sur l'ensemble du réseau. Il ajoute qu'il convient de prendre un certain nombre de mesures pour ce faire, dans le cadre de la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée. Il rappelle que la commission des travaux a voté de manière consensuelle cette loi qui a été validée par le peuple. Il précise que cette loi implique un principe de zonage, une fluidification de certains axes ainsi qu'un apaisement des quartiers où la mobilité douce et les TPG seront prioritaires. Il rappelle en outre qu'il est question de deniers publics et il remarque que ce projet de suppression de l'arrêt Bois-Gentil permet justement de répondre à plusieurs objectifs.

Une commissaire (S) demande combien de personnes utilisent cet arrêt et s'il ne serait pas nécessaire d'expliquer ce type de compromis aux personnes concernées afin qu'elles l'acceptent. Elle observe qu'une consultation des habitant.e.s serait donc nécessaire. Elle ajoute que c'est le confort qui joue également un facteur important dans l'attractivité. Elle précise que si l'on est mouillé, faute d'abris, la vitesse commerciale devient un argument secondaire.

M. Dal Busco répond que l'espacement moyen entre les arrêts à Genève est bien plus bas que dans les autres villes suisses. Il ajoute que 1240 descentes par jour à l'arrêt Bois-Gentil, 1800 à l'arrêt Weber et 2800 à l'arrêt Museum ont été enregistrées en amont de la décision de suppression. Il observe que c'est donc l'arrêt Bois-Gentil qui connaît le moins d'usagers.

M. Widmer ajoute qu'il n'y pas de solution unique. Dans ce cas, c'est la Ville de Genève qui était en négociation avec les associations locales. Il remarque que les procédures ne sont pas toujours similaires, mais que le canton se tourne généralement vers les communes dans un premier temps puisque ce sont celles-ci qui sont plus proches des habitants. Concernant le confort, il remarque qu'il est nécessaire de travailler sur l'ensemble des aspects. Il ajoute que c'est donc une vision globale qu'il faut développer. Il précise que les feux et les voies bus sont également des éléments sur lesquels travailler. Il indique ainsi que créer une voie bus à l'avenue des Contamines permettra de gagner un temps précieux.

Un commissaire (EAG) signale que le premier argument des pétitionnaires relève plutôt de l'absence de concertation que de la suppression elle-même. Il demande si un plan général de suppression est envisagé à l'avenir. Il se demande en outre quelle serait la distance idéale entre deux arrêts.

M. Widmer répond qu'il est nécessaire d'attendre que les aménagements de projets soient réalisés pour intervenir sur les arrêts. Il remarque ensuite que certains arrêts devraient être déplacés pour rendre les distances optimales, mais que des délais pour ce faire sont nécessaires. Il signale ensuite que c'est aux communes de signaler au canton les associations souhaitant être entendues. Il signale ensuite que la distance idéale relève du type de transport. Il explique que les gens sont ainsi prêts à se déplacer plus longuement pour prendre un tram ou un train, mais pas un bus. Il déclare, cela étant, qu'il n'y a pas de distance optimale. Il répète qu'une distance de 250 mètres entre deux arrêts est trop courte.

Un commissaire (UDC) remarque que les chiffres qui ont été évoqués pour les trois arrêts ne signifient pas grand-chose et il se demande s'il existe

des données plus globales. Il constate surtout que ces trois arrêts sont tous utilisés régulièrement.

M. Widmer répond qu'il est possible de donner toutes les moyennes imaginables puisque les bus sont tous équipés de détecteurs. Il ajoute qu'il y a certainement des arrêts ayant moins de passagers descendants, mais il remarque qu'il pourrait être plus difficile de les supprimer puisque les distances peuvent être plus longues.

M. Dal Busco demande si, finalement, on est prêt à optimiser le réseau. Il remarque que, si lors de chaque changement des oppositions apparaissent, les difficultés ne feront que croître.

M. Dal Busco et M. Widmer se retirent.

Prise de position et vote

Un commissaire (UDC) déclare que son groupe demande le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Il pense qu'il est nécessaire d'envisager des mesures concrètes au niveau des feux par exemple. Il ajoute que la suppression de cet arrêt suscite le mécontentement de nombreuses personnes et il se demande s'il est préférable de gagner quelques secondes au risque de perdre des client.e.s. Il ajoute que la question des arrêts sur demande relève en fin de compte de la gestion des chauffeurs et des chauffeuses qui doivent adapter leur conduite aux conditions. Il rappelle que les TPG eux-mêmes ne sont pas très favorables à la suppression des arrêts. Il ajoute que c'est le Conseil d'Etat qui a fait de la surenchère.

Un commissaire (PLR) propose le dépôt de cette pétition. Il mentionne que les TPG ont besoin de modifier cet arrêt afin de pouvoir répondre aux critères fixés pour eux au centre-ville. Il ajoute que la nuisance inhérente au rallongement des distances est tolérable et il pense que renoncer à des arrêts est devenu la seule politique possible pour améliorer la vitesse commerciale.

Une commissaire (PDC) déclare que son groupe estime que la pétition est légitime puisque cette suppression va entraîner des nuisances, mais elle remarque qu'il est toutefois nécessaire de prendre des décisions progressivement pour améliorer la situation. Elle ajoute que son groupe propose donc le dépôt de cette pétition.

Une commissaire (MCG) ne pense pas que c'est en supprimant des arrêts que le canton pourra répondre aux attentes de la population. Elle ajoute que les personnes âgées qui n'ont pas la possibilité d'accéder près de chez elles à un arrêt de bus sont en fin de compte isolées chez elles. Elle pense en l'occurrence que cet arrêt est utile. Elle mentionne que son groupe propose donc le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Un commissaire (EAG) pense qu'une vision globale sur l'ensemble du réseau est nécessaire. Mais il ne croit pas qu'il faille classer cette pétition puisque cela reviendrait à ne pas prendre en compte les pétitionnaires dont les arguments sont pertinents.

Une commissaire (Ve) remarque que les habitant.e.s de ce quartier n'ont pas été consultés et elle observe que la suppression d'un arrêt est cher payé compte tenu de sa portée modeste sur l'ensemble du réseau. Elle pense qu'il est nécessaire de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat pour justement obtenir une vision globale. Elle ne croit pas qu'il faille mettre en concurrence les bus et les vélos.

Une commissaire (S) déclare que son groupe rejoint la position des Verts. Elle remarque que les pétitionnaires ont eu l'impression de ne pas avoir été écouté.e.s et elle ne croit pas qu'il soit possible d'ignorer 750 signatures. Elle pense qu'il est nécessaire que les autorités cantonales prennent conscience qu'il n'est plus possible de réaliser de tels projets sans consulter la population. Elle précise en fin de compte que c'est le parcours entre le domicile et la destination de la personne qui importe. Elle estime que le service public doit rester proche des gens.

Le renvoi de la P 2034 au Conseil d'Etat *est accepté* par 9 en faveur (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 1 UDC, 2 MCG) et 6 contre (4 PLR, 2 PDC).

Conclusion

Mesdames et Messieurs les député.e.s, la majorité de la commission des pétitions vous recommande de **suivre la décision de la commission et de renvoyer la P 2034 au Conseil d'Etat.**

Pétition (2034-A)

pour le maintien de l'arrêt TPG Bois-Gentil

Mesdames et
Messieurs les députés,

A compter du 10 décembre 2017, les Transports publics genevois (TPG) supprimeront l'arrêt « Bois-Gentil », desservi par les lignes 5 et 25. Les usagers sont invités à emprunter l'arrêt « Weber », distant de plusieurs centaines de mètres.

La suppression de cet arrêt a été décidée unilatéralement par les TPG sans consultation préalable des usagers. Cette suppression n'obéit à aucune logique commerciale puisque tous les arrêts TPG passent dès le 10 décembre en « arrêts sur demande ». Contacté par des usagers, le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) n'a apporté aucune réponse satisfaisante.

L'arrêt « Bois-Gentil » doit être maintenu pour les raisons suivantes :

- Les élèves de quatre écoles (Ecole Active, Ecole de Roches, Ecole Ohalei Mena Hem Habad, Ecole Primaire Française de Genève) verraient leur trajet quotidien rallongé le long de la très fréquentée route de Malagnou).
- Comme il est situé devant les commerces (deux cafés, un tabac, un magasin d'alimentation, un magasin de vêtements et retouches, une pharmacie ainsi que de nombreux cabinets médicaux), de nombreuses personnes âgées seraient péjorées en cas de suppression définitive.

Pour ces raisons, les signataires demandent au Grand Conseil d'intervenir auprès des TPG pour que l'établissement revienne sur sa décision de supprimer l'arrêt « Bois-Gentil ».

N.B. 750 signatures

M^{me} Lehotzky Nora
34, route de Malagnou
1208 Genève

M^{me} Denise Maier
29, route de Malagnou
1208 Genève

M^{me} Morina Nerimane
27, route de Malagnou
1208 Genève

M^{me} Sidiqyar Neelab
27, route de Malagnou
1208 Genève

M^{me} Tabibi Sayyed
27, route de Malagnou
1208 Genève

M^{me} Reis Oliveira Lila
25, route de Malagnou
1208 Genève

M^{me} Pek Monico
29, route de Malagnou
1208 Genève



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

DETA – DGT
DRAL
Case postale 271
1211 Genève 8

Madame
Denise Maier
Route de Malagnou 29
1208 Genève

Genève, le 22 FEV. 2018

N^oréf. :GWBT/SPA/610418-2017

Bus 5 et 25 – arrêt Bois-Gentil

Madame,

Votre courrier électronique du 27 novembre m'est bien parvenu et a retenu ma meilleure attention.

La suppression de l'arrêt Bois-Gentil s'inscrit dans le cadre de la thématique «Amélioration de la vitesse commerciale».

En effet, la diminution du nombre d'arrêts permet des gains substantiels pour les véhicules TPG ce qui permet à coût constant d'augmenter l'offre sur les lignes concernées.

Une analyse, se basant sur l'interdistance (distance entre deux arrêts) et sur la fréquentation (montées-descentes moyennes par an), a été menée courant 2017. Elle a permis d'identifier 36 arrêts qui pourraient être supprimés, fusionnés ou déplacés. L'analyse a ensuite été complétée par des visites sur site pour confirmer les propositions.

Concernant spécifiquement l'arrêt Bois Gentil, celui-ci n'a pas été analysé isolément. Ce sont les quatre arrêts Rieu, Weber, Bois-Gentil et Muséum qui ont été analysés.

Il en ressort que les interdistances entre ces arrêts sont très faibles :

- entre l'arrêt Weber et l'arrêt Bois-Gentil, elles sont de 208 mètres (direction ville) et de 190 mètres (direction Sous-Moulin)
- entre l'arrêt Bois-Gentil et l'arrêt Muséum, elles sont respectivement de 208 mètres et de 211 mètres.

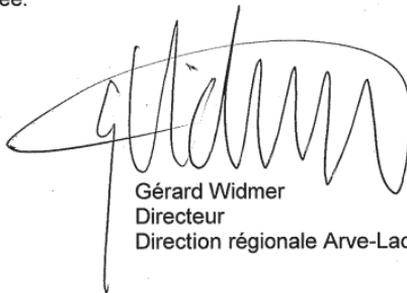
Concernant la fréquentation, celle-ci a également été analysée et l'arrêt Bois-Gentil est celui qui présente le moins de montées-descentes par rapport aux trois autres.

Dans la direction Sous-Moulin, cette constatation est moins évidente puisque c'est l'arrêt Muséum qui est le moins fréquenté. Toutefois, l'arrêt Muséum ne peut pas être supprimé car il permet d'effectuer des correspondances entre les lignes 5 et 25 et les lignes 1 et 8.

Nous avons bien conscience que la suppression d'un arrêt de transport collectif en milieu urbain a pour conséquence de rallonger les déplacements de certains usagers.

En parallèle, le gain produit par cette suppression bénéficie aux centaines de milliers d'autres usagers des lignes 5 et 25.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Madame, à l'expression de ma considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Widmer', with a large, sweeping flourish above the name.

Gérard Widmer
Directeur
Direction régionale Arve-Lac