



Date de dépôt : 25 novembre 2024

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition : Un bus pour les habitantes et habitants au cœur du quartier ! Pour un bus 91 vraiment au service de la population du quartier de la Jonction !

Rapport de Jean-Marie Voumard (page 3)

Pétition (2215-A)

Un bus pour les habitantes et habitants au cœur du quartier ! Pour un bus 91 vraiment au service de la population du quartier de la Jonction !

Par cette pétition, adressée au Conseil d'Etat, au Grand Conseil, au Conseil administratif et au Conseil municipal de la Ville de Genève, nous demandons aux autorités cantonales et municipales qu'elles donnent instruction aux Transports publics genevois de rétablir l'arrêt « Sainte-Clotilde » sur le boulevard Carl-Vogt, dans le sens « Beau Séjour-Pointe de la Jonction ».

En décembre 2023, suite au changement de numérotation – bus 35 devenu bus 91 – l'arrêt Sainte-Clotilde a été supprimé sans que la population en ait été informée. Cette situation péjore les déplacements des habitant·e·s du quartier, en particulier les personnes à mobilité réduite. Pourtant, lors de la fusion des lignes 32 et 35 en décembre 2016, la Ville de Genève avait justement rappelé l'importance de relier le quartier de la Jonction avec Plainpalais et Champel afin de garantir la mobilité des aîné·e·s et de favoriser notamment leur accès aux institutions hospitalières (Ligne 35 et marche à pied : le bon plan).

Historiquement, la ligne 32 est née en 1992 d'une demande expresse des habitant·e·s du quartier qui n'ont cessé depuis de la plébisciter et même de la défendre de haute lutte lorsqu'il a été question de la supprimer en 2010.

<https://www.bus-tram-geneve.ch/site/la-ligne-32>

Cette pétition est soutenue par l'Association de la Maison de quartier de la Jonction (MQJ), l'Association des habitant·e·s de la Jonction (AHJ), l'Association 60X60.

N.B. 265 signatures
Association des habitant·e·s de
la Jonction AHJ
M. Jean-Pierre Fioux
2, rue du Bois-Melly
1205 Genève

Rapport de Jean-Marie Voumard

La commission des pétitions s'est réunie à trois reprises pour examiner cette pétition, les 16 et 30 septembre ainsi que le 11 novembre 2024. Ses travaux ont été présidés de main de maître par M. Alexis Barbey et les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie ici de la qualité de son travail, de même que M. Raphaël Audria, secrétaire scientifique.

Audition de M. Jean-Pierre Fioux et de M. Silvio Albino, pétitionnaires

M. Fioux prend la parole et déclare que cette pétition a été présentée devant la commission des pétitions du Municipal. Il ajoute que les pétitionnaires ont eu des échanges de courriers avec les TPG, courriers qu'il peut faire parvenir à la commission tout comme l'historique de la ligne 91.

Il explique ensuite qu'il est question d'un problème peut-être mineur, mais qui a toute son importance pour le quartier de la Jonction. Il mentionne qu'en décembre 2023, les habitants se sont rendu compte du changement de la desserte du quartier avec la suppression de l'arrêt Sainte-Clotilde sans aucune information de la part des TPG.

Il indique que la maison de quartier a alors écrit aux TPG à cet égard, notamment pour demander le rétablissement de la ligne, puisque le lieu est très central.

Il remarque de plus que les TPG ont installé un arrêt de bus de l'autre côté du rond-point de la Jonction. Et il mentionne que le courrier demandait de basculer cet arrêt de l'autre bord. Il remarque que les TPG ont répondu que l'arrêt de Sainte-Clotilde ne serait pas réinstallé puisque la vitesse commerciale en profitait. Mais il remarque que les TPG ont alors proposé de créer un troisième arrêt sur Saint-Georges, ce qui semblait étonnant. Il mentionne qu'un nouveau courrier a alors été adressé aux TPG pour formuler une nouvelle fois la même demande, entraînant un nouveau refus, et il remarque que c'est ainsi que cette pétition est née.

M. Albino rappelle que ce bus est très utilisé comme le démontrent les bus à grande capacité qui ont été instaurés par les TPG sur cette ligne. Il mentionne que de nombreuses personnes âgées empruntent cette ligne, notamment pour se rendre aux HUG. Il rappelle en outre que la Jonction n'a pas de cycle, raison pour laquelle de nombreux enfants se rendent au cycle de l'Aubépine, élèves qui montaient précisément à Sainte-Clotilde. Il ajoute que les arrêts devant suppléer la suppression de cet arrêt sont plus éloignés, ce qui est problématique pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Il signale par

ailleurs que plusieurs développements immobiliers entraînent de nouveaux logements qui abriteront des familles, une population proche de l'arrêt de Sainte-Clotilde. Il mentionne qu'il est donc incompréhensible de supprimer cet arrêt pour un argument de trois minutes de vitesse commerciale.

M. Fioux ajoute que la ligne a été créée à la fin des années 1990 à la suite d'une concertation entre le canton, les TPG et l'association des habitants. Il déclare que la prise de position des TPG est donc d'autant plus étonnante.

Une députée LC signale qu'il y a également de nombreux fonctionnaires dans ce périmètre. Elle comprend donc que cette ligne ne fera plus de boucle et elle se demande à quoi se réfère ce gain de trois minutes. Elle se demande quelle était la réponse au second courrier.

M. Fioux mentionne que les TPG ont réitéré leur refus et ne sont pas entrés en matière pour auditionner l'association.

Cette même députée demande combien la pétition compte de signatures.

M. Fioux répond qu'il y a environ 300 signatures. Mais il observe qu'il aurait été possible de récolter plus de signatures.

Un commissaire PLR demande si la ligne 35 a les mêmes arrêts que la ligne 91.

M. Fioux répond par la négative.

Ce même commissaire demande si les pétitionnaires demandent un nouvel arrêt à proximité de Sainte-Clotilde.

M. Albino répond que la ligne prenait Sainte-Clotilde et s'arrêtait à côté de David-Dufour et faisait ensuite la boucle, alors qu'aujourd'hui elle va jusqu'à la pointe de la Jonction. Il mentionne que la pétition demande que cette ligne reprenne Sainte-Clotilde.

Un député PLR remarque qu'il y a donc une modification du trajet et comprend qu'il n'y a plus de bus à Sainte-Clotilde. Il ajoute que les TPG ont dès lors ajouté un nouvel arrêt à la Jonction.

M. Albino acquiesce.

M. Fioux intervient et mentionne en revanche que la poursuite de cette ligne jusqu'à la pointe de la Jonction est une bonne idée.

Un député S déclare que cette modification lui rappelle une autre transformation de ligne aux Avanchets, laquelle avait entraîné un dépôt de pétition. Et il remarque que c'était également la vitesse commerciale qui avait été avancée comme argument, sans prise en considération des habitants. Il demande alors ce que le Conseil municipal a répondu.

M. Fioux répond que les pétitionnaires n'ont pas encore reçu formellement de réponse. Il ajoute que son audition date d'il y a deux semaines. Cela étant, il remarque avoir ressenti que la commission prenait la mesure du problème avec sérieux.

Un second député S signale que la commission avait reçu une pétition sur la suppression de places de parc sur le boulevard du Pont-d'Arve et il se demande si cet arrêt de bus ne bénéficie pas aux commerces.

M. Albino acquiesce et remarque que le boulevard Carl-Vogt abrite de nombreux petits commerces et la bibliothèque municipale et il mentionne que cette observation est pertinente.

M. Albino mentionne que cet arrêt servait de tête de ligne auparavant, et était largement décalé vers David-Dufour pour permettre aux bus de stationner 15 minutes. Il ajoute que la maison de quartier a effectué un exercice et a interrogé les passants qui n'avaient pas enregistré à la mi-janvier que le bus avait disparu : la plupart d'entre eux étaient indignés de ne pas avoir été tenus au courant.

Un député UDC demande si les TPG ont précisé la question de la vitesse commerciale. Il s'étonne que les TPG n'aient pas donné de plus amples informations.

M. Fioux répond que les TPG ne disent rien de plus que cet argument de trois minutes sur la vitesse commerciale.

M. Albino ajoute qu'il y avait aussi une question de rotation des bus, un aspect qui semble quelque peu opaque.

M. Fioux précise qu'un troisième bus aurait été en effet nécessaire et il se demande si ce n'est pas une question financière in fine.

M. Albino ajoute que c'est une desserte fine pour laquelle la vitesse commerciale est moins stratégique que pour les lignes périurbaines.

Audition de M^{me} Stéphanie Lammar, présidente, M. Emmanuel Fankhauser, responsable développement, et M. Alexandre Genton, responsable du développement du réseau – TPG

M^{me} Lammar prend la parole et rappelle le contrat de prestations entre les TPG et le canton, discuté au sein de la commission des transports du Grand Conseil. Elle précise que ce contrat de prestations fixe un cadre détaillé et strict en matière d'augmentation de l'offre et de manières dont cela est prévu. Elle remarque qu'il est en l'occurrence compliqué de sortir de ce cadre. Cela étant, elle rappelle que les TPG recherchent toujours des solutions pour répondre aux

besoins de la population et elle mentionne que c'est dans ce sens que les TPG ont cherché des options pour la situation évoquée dans cette pétition.

M. Fankhauser déclare que la planification pour les transports publics est du ressort du canton et plus particulièrement du DSM. Il ajoute que la ligne 91 est le résultat d'une fusion de deux lignes de quartier (lignes 32 et 35) afin d'améliorer la desserte de la Ville de Genève. Il observe que l'arrêt de Sainte-Clothilde a été supprimé puisque la ligne a été prolongée jusqu'à la pointe de la Jonction, une suppression faisant l'objet de compensations.

M. Genton rappelle que ce prolongement a été réalisé en décembre 2016. Il remarque que cette prolongation était impossible au préalable puisque le dépôt TPG était encore existant et il mentionne que, depuis lors, des activités se sont développées sur la pointe de la Jonction. Il rappelle que la ligne 35 rebroussait chemin à Sainte-Clothilde et ne pouvait pas être coordonnée malheureusement avec le tram. Il ajoute que cette nouvelle ligne relie plusieurs lieux publics et connecte maintenant toutes les lignes de tram. Il précise que ce nouveau parcours est bien plus symétrique qu'au préalable et il mentionne que des efforts ont été apportés avec le canton pour améliorer la cadence qui est passée au quart d'heure, y compris le week-end. Il ajoute que les véhicules ont en outre été adaptés avec une meilleure capacité, soit des minibus électriques qui permettent d'embarquer des chaises roulantes et des poussettes. Il indique que la fréquentation est passée de 261 587 usagers en 2016 à 643 319 en 2019, une augmentation particulièrement importante qui s'est encore accrue avec 328 484 usagers au premier semestre 2024.

Il signale alors qu'un nouvel arrêt à la hauteur de la rue des Gazomètres est envisagé. Il indique que le premier courrier des pétitionnaires mettait en lumière l'éloignement du premier arrêt à la Jonction et des temps d'attente très longs aux passages piétons pour rallier cet arrêt, raison pour laquelle ce dernier va être déplacé. Il mentionne également que la Ville de Genève a en l'occurrence voté un crédit pour rehausser les trottoirs des arrêts, travaux qui seront réalisés en 2025. Il remarque que ce déplacement de l'arrêt vient répondre à la première demande des pétitionnaires. Il ajoute que le canton a par ailleurs proposé d'ajouter l'arrêt à la rue des Gazomètres pour compenser la perte de l'arrêt de Sainte-Clothilde.

Il observe que les deux établissements importants dans ce secteur, la maison de quartier et l'Espace quartier, seraient respectivement à 250 mètres et 150 mètres de cet arrêt. Et il explique que refaire passer la ligne 91 par Sainte-Clothilde entraînerait non seulement une perte de la cadence, mais aussi l'ajout d'un véhicule qui ne serait pas financé par le canton. Il mentionne encore que les TPG estiment que la majeure partie des usagers souhaitent rallier les lignes de tram. Il indique en outre que les lignes 2 et 19 passent

encore par Sainte-Clothilde, et il déclare que les TPG et le canton ne sont pas favorables à la desserte de Sainte-Clothilde pour la ligne 91, tout en soutenant l'alternative de l'arrêt à la rue des Gazomètres.

Un député PLR demande s'il est envisageable de faire un changement avec des arrêts provisoires sur un délai de trois ans afin de déterminer si le nouveau scénario est judicieux. Il évoque ensuite les écoliers de la Roseraie qui habitent ce quartier et il rappelle que les trajets de ces enfants sont nombreux. Il se demande dès lors si les changements envisagés impacteront ces écoliers.

M. Fankhauser répond qu'il est rare de faire des modifications de ligne provisoires compte tenu des budgets inhérents aux infrastructures. Il ajoute que, dans ce cas, cette option n'a pas été imaginée puisque si cet arrêt était maintenu, il ne fonctionnerait que dans un sens. Il ajoute que c'est la raison pour laquelle l'alternative des Gazomètres a été proposée. Il rappelle que ces modifications impliquent des travaux de génie civil, des campagnes d'information ainsi que des études.

M^{me} Lammar rappelle que ces changements sont tout de même étudiés et analysés en fonction des besoins exprimés par la population. Et elle remarque que prolonger cette ligne vient précisément répondre aux besoins de la population. Elle observe que tout changement engendre des satisfactions et des insatisfactions. Elle rappelle, cela étant, que les TPG sont les transports publics les plus lents du pays en raison notamment du grand nombre d'arrêts. Et elle répète que maintenir cette ligne par Sainte-Clothilde ne ferait que ralentir la cadence, alors que les habitants de ce quartier ont d'autres offres avec les deux autres lignes existantes.

M. Fankhauser ajoute que la desserte est fine et la proximité des arrêts très forte. Il précise que les besoins scolaires sont déjà remplis et il observe à cet égard qu'il n'y a pas eu de retour provenant des milieux scolaires.

M. Genton ajoute que ces véhicules électriques ne sont pas destinés au transport d'une centaine d'élèves, quoi qu'il en soit.

Un député S déclare que c'est la manière de consulter les habitants, dans le cadre d'un changement de cette importance, qui questionne. Il se demande si une information a été donnée à ces habitants.

M. Fankhauser répond que, lorsque l'offre de transport est amenée à évoluer, une analyse technique est menée avec des comptages, les potentiels existants, etc. Il ajoute que c'est le canton qui est planificateur, les TPG étant une force de proposition. Il remarque que la Ville de Genève est par ailleurs impliquée et donc informée, et il déclare que ce projet a ainsi été complètement partagé avec la Ville.

Il explique encore que les changements d'horaires ont toujours lieu en décembre de chaque année et il mentionne que des flyers sont généralement distribués.

M. Genton acquiesce, mais mentionne que la suppression de cet arrêt n'a peut-être pas été mise en lumière suffisamment. Il signale que le prolongement de cette ligne était une demande des autorités, notamment de M. Pagani et de M. Barthassat.

Un commissaire S demande ce que les TPG feront si la pétition est renvoyée au Conseil d'Etat. Il se demande si ce dernier a le pouvoir de donner des instructions aux TPG.

M. Fankhauser acquiesce et déclare que cela revient à commander une prestation qui devra être financée. Il ajoute que replacer cet arrêt implique une perte de 4 à 5 minutes et donc l'ajout d'un véhicule qui devrait être financé. Il remarque que la Ville devrait être également d'accord de rétablir cet arrêt, la Ville qui a reçu la même pétition. Il précise qu'il sera auditionné par cette dernière la semaine prochaine. Cela étant, il mentionne que les TPG maintiendront leur avis d'expert devant le Conseil d'Etat.

Ce même commissaire demande si la suppression de cet arrêt n'a pas fait l'objet d'une information auprès de la population.

M. Fankhauser répond qu'il n'y a pas eu de séance d'information ou d'informations ciblées aux clients de la maison de quartier. Il rappelle que des changements de cette nature sont nombreux chaque année dans l'ensemble du canton. Il déclare, en revanche, que les TPG font des communiqués de presse régulièrement.

Un député S remarque que les TPG estiment donc que la population a été informée.

M. Fankhauser répond que l'information était disponible.

Un député UDC déclare que les pétitionnaires ont signalé que des gens attendaient à l'arrêt de bus qui avait été supprimé, faute d'avoir été informés.

M. Genton répond qu'une information spécifique est normalement donnée lorsqu'un arrêt est supprimé. Il précise que des stickers ou des bandes sont ainsi placés sur ces arrêts en cas de suppression.

M. Fankhauser mentionne que ces informations sont souvent vandalisées.

Un député PLR remarque que les pétitionnaires ont indiqué qu'il avait été difficile de communiquer avec les TPG, et il se demande comment ces derniers réagissent dans ce cas de figure.

M. Fankhauser répond que les gens peuvent s'adresser au service client, un service qui fonctionne bien pour les réclamations courantes. Il ajoute que les

pétitions passent directement à l'unité concernée, en l'occurrence le « développement du réseau » dont les trois ingénieurs doivent assurer les besoins de 300 000 usagers chaque jour. Il ajoute que les réponses se font donc par échange de courriers faute de temps. Il observe qu'il y a eu en l'occurrence un double échange de courriers.

Ce même député demande si la commission peut obtenir ces courriers.

M. Fankhauser acquiesce. Il ajoute que les TPG ne peuvent en revanche pas parler pour le canton.

M. Genton mentionne que les TPG invitent également parfois les demandeurs à prendre contact avec le canton lorsque leur question concerne ce dernier.

M^{me} Lammar remarque qu'une réponse circonstanciée est toujours apportée, quoi qu'il en soit.

Un député UDC déclare que cette pétition démontre que les changements apportés au réseau relèvent d'une décision qui privilégie l'intérêt général au détriment d'intérêts particuliers et il se demande comment cette décision est prise.

M. Fankhauser répond qu'il n'y a pas de logiciel miracle, mais une décision humaine prise en fonction de différents paramètres : comptage, réclamations, réalité budgétaire, discussions avec la commune, infrastructures nécessaires et réalistes. Il ajoute que les modifications peuvent être dues à la création d'un nouveau quartier, par exemple. Il précise que plusieurs variantes sont ensuite élaborées par les ingénieurs et il déclare que le choix final est opéré de concert avec le canton. Il indique que les décisions sont prises en fonction de l'intérêt du plus grand nombre. Il mentionne que les TPG sont conscients que les choix opérés ne peuvent pas répondre à tous les besoins individuels.

M^{me} Lammar ajoute que ces décisions entrent également dans le cadre d'une stratégie globale fixée par le contrat de prestations. Elle répète que ces habitants ne restent pas sans desserte et elle pense qu'il est aussi question de prendre de nouvelles habitudes.

M. Genton ajoute que deux arrêts sont en outre ajoutés, ce qui améliore la desserte de ce quartier, ce d'autant plus que la nouvelle offre favorise également un EMS qui se trouve à proximité.

Une députée LC demande si les TPG mènent parfois des tests avec de nouvelles lignes ou des arrêts. Elle demande si la commune doit apporter un financement pour ces lignes.

M^{me} Lammar répond que les communes doivent financer les infrastructures des arrêts.

M. Fankhauser ajoute que les TPG peuvent faire des tests en effet, mais il déclare que des raisons sont nécessaires. Il ajoute que, pour mener un test de cette nature, il serait nécessaire de pouvoir financer un véhicule que les TPG ne garderaient pas forcément. Il ajoute que des capteurs sont placés aux entrées des bus, ce qui permet de décompter le nombre d'usagers. Il précise que les résultats des comptages démontrent généralement que les décisions qui ont été prises étaient judicieuses, puisque le nombre de passagers a tendance à augmenter.

M^{me} Lammar déclare que l'arrêt Gazomètres permettra aux habitants de rallier la ligne. Elle répète que c'est la Ville de Genève qui doit réaliser les travaux.

M. Genton mentionne que les travaux de rehaussement nécessitent du temps, ce qui implique des délais parfois plus importants.

Un commissaire S se demande si voter la pétition permettra de réaliser l'arrêt des Gazomètres.

M. Fankhauser répond que cet arrêt est planifié, indépendamment de la pétition.

M. Genton ajoute que les échanges de courriers avec les pétitionnaires ont en outre réactualisé l'importance de cet arrêt.

Un député PLR remarque que cette démarche est plus une question prestataire qu'une question politique. Il se demande si le bureau de médiation administrative est compétent en la matière. Il se demande en outre si les TPG ressentent le besoin d'avoir un service client destiné plus spécifiquement aux questions prestataires.

M^{me} Lammar ne sait pas si ce bureau de médiation peut être compétent. Elle ajoute qu'il n'y a pas d'expérience de ce type à sa connaissance.

M. Fankhauser observe que ce genre de pétitions est tout de même assez rare, soit une par an. Il ajoute que le service des réclamations traite les plaintes individuelles, et il remarque qu'un suivi est réalisé à l'égard des réponses qui sont apportées à la clientèle. Il déclare que ce service ne fait pas l'objet de réclamations puisque ce dernier est dimensionné correctement.

M. Genton ajoute que, lorsque le service client n'a pas les informations, il se renseigne auprès de qui de droit. Il ajoute qu'il n'y a pas eu de remontée au niveau des ingénieurs à propos de cette pétition. Il pense en l'occurrence qu'il y a plus de gens satisfaits à la suite de cette modification.

M^{me} Lammar remarque qu'une réflexion pourrait être entamée pour tenter d'améliorer la communication, mais elle estime qu'il est compliqué d'associer

les habitants aux projets de changements, puisque les avis peuvent être très divers.

Discussion et vote

Une députée LC prend la parole et déclare avoir compris que nombreuses étaient les personnes à apprécier le nouveau circuit et qu'un nouvel arrêt était prévu. Elle mentionne qu'il est délicat de s'immiscer dans la programmation des lignes et elle pense qu'il convient de faire confiance aux TPG. Elle propose donc le dépôt de cette pétition sur le bureau.

Un commissaire PLR partage cet avis en déclarant que l'analyse des besoins a été faite. Il ajoute que les pétitionnaires auront la réponse des TPG dans le rapport.

Un député S déclare que cette pétition est compréhensible puisque la population est attachée à ses habitudes, mais il remarque que les gens finissent par s'adapter.

Une députée Ve remarque que son groupe votera également le dépôt de cette pétition sur le bureau en observant que l'efficacité des TPG est importante et qu'accepter la requête des pétitionnaires diminuerait la vitesse commerciale de cette ligne.

Le président passe au vote du dépôt de la P 2215 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 11 (1 LC, 3 S, 3 PLR, 1 Ve, 2 MCG, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : 2 (1 Ve, 1 PLR)

Le dépôt de la P 2215 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Mesdames et Messieurs les députés,

Au vu de ce qui précède, la majorité de la commission vous demande de suivre sa recommandation, soit le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.