

Date de dépôt : 4 mars 2015

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition des habitants de Landecy en faveur de la prolongation de la ligne N° 44

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports du Grand Conseil s'est réunie pour examiner le présent projet de loi lors de deux séances ordinaires de la commission, à savoir les 20 janvier et 3 février 2015, sous les présidences de MM. Daniel Zaugg et Pascal Spuhler.

Ont assisté également aux séances :

M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) ;

M. David Favre, secrétaire général adjoint, DETA ;

M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs, direction générale des transports, DETA ;

M. Emmanuel Fankhauser, responsable du développement du réseau, Transports publics genevois TPG.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Tazio Dello Buono, que le rapporteur remercie vivement.

Préambule

Pour rappel, une audition des représentants des pétitionnaires a été effectuée devant la Commission des pétitions en 2014.

Séance du 20 janvier 2015

Audition de MM. Andreas Saurer, Olivier Emery et Jacques Vallet, pétitionnaires

M. Saurer distribue une note écrite (en annexe) et remercie la commission d'entendre les pétitionnaires sur la P 1907. Il indique que Landecy est un village de 300 habitants. Il s'agit probablement du seul du canton qui n'est pas desservi par les TPG. La distance du centre du village au premier arrêt (Croix-de-Rozon) est de 700 à 800 m. Conformément au PDTC 2015-2018, 98 % de la population genevoise est connectée à une desserte à moins de 500 m et 95 % à moins de 300 m. 80 % de la population est desservie pendant les heures de pointe, à une fréquence maximale de 10 minutes. Dès lors, la population de Landecy est une exception.

Historiquement, la lutte pour la desserte de Landecy dure depuis 1950. Cette année déjà, les TPG avaient imprimé un horaire pour un bus allant de Landecy jusqu'à Rive. Entre l'impression et la réalisation, des élections ont eu lieu et les mentalités ont changé. M. Saurer compte sur la présence du conseiller d'Etat pour son soutien. Depuis une dizaine d'années, beaucoup de pétitions ont été lancées. La P 1907 a récolté 160 signatures en moins d'une semaine, ce qui représente environ $\frac{2}{3}$ de la population adulte de Landecy.

Les engagements écrits de la mairie, du département et des TPG militent en faveur de la desserte de Landecy. Ces organismes sont convaincus de la nécessité et de l'obligation légale de desservir les habitations de Landecy. La mairie de Bardonnex s'est engagée à concrétiser l'ensemble des infrastructures nécessaires, pour un montant d'environ 1 million.

Les pétitionnaires demandaient à ce que la desserte de Landecy figure dans le plan directeur cantonal, sous la variante A, ce qui n'a pas pu être réalisé. Après des discussions techniques avec les TPG, il a été constaté que l'horaire de la ligne 44 était très serré. Dès lors, ajouter quelques minutes supplémentaires deviendrait problématique. Il a donc été proposé que seule une course sur trois soit assurée pour la desserte de Landecy. Diminuer légèrement la desserte du 44 en passant de 52 à 50 trajets aller-retour, suffisamment de temps est dégagé pour desservir Landecy. Cette proposition n'entraîne aucun coût supplémentaire pour les TPG, car le temps de parcours reste le même. La diminution de deux trajets serait à peine perceptible pour les voyageurs. La configuration du parcours est particulière, en Y. En effet, le bus remontant de Carouge arrivant à Croix-de-Rozon bifurque à gauche, sur la douane. Les pétitionnaires proposent qu'un bus sur trois ne tourne pas et desserve le village de Landecy. Cette terminaison en Y n'est pas idéale, même si d'autres lignes fonctionnent sur le même modèle. Marcher du

rondeau de Croix-de-Rozon à la douane ne prend qu'une minute. Cet inconvénient est donc mineur et non dissuasif. Une pesée d'intérêts doit être effectuée.

Les habitants de Landecy ne peuvent pas être connectés à tous les trajets du 44 et un trajet sur trois semble être un compromis acceptable. Face à cela, une très légère diminution des fréquences semble être raisonnable. Ce compromis à l'avantage de répondre à l'obligation légale de desserte. Le besoin manifesté par la population de Landecy est pris en considération et aucun frais supplémentaire pour les TPG n'est à envisager. Enfin, aussi bien la mairie, les TPG que la DGT ont apporté un soutien écrit à cette mesure.

Un commissaire (UDC) suppose que le nombre de personnes susceptibles de prendre le bus à Landecy est relativement restreint. Dès lors, il lui semble peu probable que les TPG prennent la demande en considération.

M. Saurer répond que les TPG prennent en considération cette demande, issue d'un compromis. Dans un premier temps, une prolongation du 46 était envisagée. Un bus intercommunal liant Landecy à Perly avait aussi été proposé. A un certain stade, tous les interlocuteurs n'allaient pas dans la même direction. Le commissaire (UDC) relève que le village est très étroit. Deux bus auraient donc de la peine à se croiser.

M. Emery répond que, pour cette raison, un arrêt à l'entrée du village de Landecy est proposé. Il s'agit de la seule solution technique viable. Par ailleurs, les TPG se rendront dans le village si la population le demande. Les TPG ne prennent pas l'initiative d'assurer une desserte. Il y a plusieurs années déjà, les TPG avaient été interpellés et l'objectif figurait déjà dans le plan directeur 2010-2014. Vers 2008, les TPG avaient déclaré que le village serait desservi par une extension de la ligne 46 (Bachet-de-Pesay à Bardonnex). Lorsque le bus monte à Compesières, il tournerait une fois sur deux à Landecy. Les années ayant passé, le projet ne s'est pas concrétisé et les TPG ont fait volte-face car il ne s'agissait pas d'une bonne solution. En effet, la ligne 46 est peu, voire pas du tout, rentable. De plus, elle concurrence la ligne 44. Cette solution a été abandonnée et, il y a un an, la solution des habitants a été entendue. Le commissaire (UDC) demande comment les écoliers se rendent à l'école.

M. Emery répond que l'école de la commune se trouve à Compesières. Les écoliers du primaire y vont soit à pied, soit à vélo, soit en voiture avec leurs parents. Pour les élèves du cycle et du collège, ceux-ci marchent 700 à 800 m pour se rendre à la Croix-de-Rozon.

Une commissaire (Ve) demande pour quelle raison la desserte n'a pas été introduite lors du changement d'horaires, puisqu'elle a des préavis favorables de la DGT, de la mairie et des TPG.

M. Vallet répond qu'il a effectué deux législatures au Conseil municipal. Les discussions ont toujours porté sur la création d'une ligne de bus. A chaque fois, les interlocuteurs proposaient une solution différente. Pendant huit ans, rien n'a avancé, pour des raisons que M. Vallet ignore. Historiquement, les TPG souhaitaient desservir Landecy. Plus le temps passe, plus la population réclame ce bus. Il n'y a plus de magasins à Landecy et les habitants doivent se rendre à Carouge ou à Plan-les-Ouates. Faire ceci en voiture est idiot car il faut en plus trouver une place de parc.

Un commissaire (PDC) demande le nombre de personnes qui pourraient utiliser le bus.

M. Saurer répond que les pétitionnaires n'ont pas effectué de sondages. En revanche, les statistiques TPG de la ligne 46 indiquent que cette ligne transporte un 10^e des usagers de la 44. Le commissaire (PDC) demande combien de personnes prennent actuellement le bus à Croix-de-Rozon.

M. Saurer répond que cette information est connue des TPG. Par ailleurs, la ligne 44 fonctionne bien et est très rentable, en comparaison avec d'autres lignes de campagne, selon les TPG. Le commissaire (PDC) aimerait savoir pour quelle raison la ligne 46 ne fonctionne pas.

M. Emery répond que la ligne 46 ne dessert pas des localités aussi importantes que la ligne du 44 (agglomération de Croix-de-Rozon, Collonges-sous-Salève et Archamps). Sur le départ de la ligne, la fréquentation du 46 est importante mais baisse ensuite. Le bus 44 sera bien plus rempli entre Carouge et la Croix-de-Rozon que lorsqu'il empruntera la ligne en Y pour se rendre à Landecy. Toutefois, le village représente quand même 300 habitants. Ce bus répondra néanmoins à une forte demande. La loi adoptée par le parlement ne dit pas que seules les localités rentables doivent être desservies. En effet, il s'agit d'un service public. Si tel n'était pas le cas, toutes les communes d'environ 300 habitants seraient privées de TPG. Cette situation est non seulement illégale mais aussi profondément injuste. Ce n'est pas parce que cette situation subsiste qu'elle en devient supportable.

Un commissaire (MCG) demande comment la situation a évolué depuis la présentation à la Commission des pétitions. Il souhaite aussi savoir si la variante d'un minibus pourrait convenir aux pétitionnaires, bien que les TPG n'y semblent pas favorables.

M. Saurer répond qu'une navette ne conviendrait pas. En effet, les habitants de Landecy souhaitent être connectés à l'agglomération urbaine et

au tram. Aller à Plan-les-Ouates, par exemple, ne serait pas intéressant. Un bus intercommunal ne répond pas à cette préoccupation. Actuellement, il existe un accord de la mairie, des TPG et du département, ce qui est une première dans le dossier. M. Saurer ajoute que la position a changé, suite aux votations et à la décision du Grand Conseil de ne pas intégrer la desserte de Landecy dans la variante A. La réflexion s'est poursuivie et une position de consensus a pu être trouvée.

Un commissaire (PLR) relève que 700 à 800 m séparent Landecy de la Croix-de-Rozon. Il demande quelle est la distance de l'arrêt envisagé au village.

M. Saurer répond que le trajet est d'environ 700 m, desquels il faut déduire 300 m (distance entre Croix-de-Rozon place et Croix-de-Rozon douane). M. Emery répond également qu'il s'agit de 580-600 m. Il ne s'agit toutefois pas d'une augmentation de 600 m de parcours. En effet, il faut déduire les 150 m que le bus effectue de toute façon pour desservir la douane. En rajout net, la variante de Landecy représente 340 m, selon les calculs d'un architecte.

Un commissaire (S) trouve important que l'obligation légale de desserte soit rappelée. Il remercie les pétitionnaires de proposer une solution concrète. Concernant le PDTC, il a été affirmé que peu importe le scénario (A ou B), les prestations ne varieraient pas énormément. Le cas de Landecy illustre bien que le contrat de prestations voté pègre les habitants. Le commissaire demande combien de temps serait nécessaire à la commune pour réaliser les travaux.

M. Saurer répond que, si les TPG, le département et la mairie étaient d'accord, les travaux pourraient être terminés d'ici au prochain changement d'horaire, le 15 décembre prochain. Des accords avec les propriétaires semblent pouvoir être trouvés. Dans la mesure où la commission soutenait la pétition, les travaux pourraient être faits cette année.

Une commissaire (Ve) relève que la pétition a recueilli 160 signatures. Elle demande si des jeunes ont signé la pétition.

M. Saurer répond que certains jeunes ont signé la pétition.

La commissaire comprend qu'il faut donc ajouter certains enfants et jeunes.

M. Emery confirme. Il ajoute que la pétition a été signée en une semaine. Quasiment l'intégralité des habitants consultés ont signé.

Un commissaire (MCG) note qu'il n'y aurait aucune augmentation des frais des TPG. Il demande s'il s'agit d'une évaluation des TPG ou des pétitionnaires.

M. Saurer répond qu'il s'agit d'une évaluation des pétitionnaires. Ce qui coûte ce sont les bus et les conducteurs. Si le temps de circulation reste identique, la modification ne semble pas devoir occasionner de coûts supplémentaires. Le commissaire relève que les habitants sont à plus de 500 m d'un arrêt. Cela étant, le trajet supplémentaire net serait de 350 m. L'exigence légale serait donc dépassée de 50 m, à moins que le village ne soit très long.

M. Emery confirme. Landecy est un « village-rue ». L'extrémité la plus proche est à 550-600 m du premier arrêt. En revanche, l'autre extrémité est à environ 350 m de plus. Dès lors, les chiffres de 700 à 800 m se basent sur une moyenne, prise au centre du village.

Un commissaire (MCG) relève que Landecy est un petit village mais il a le droit d'avoir une desserte en transports publics, conformément à l'obligation légale. Les TPG ont l'air d'abonder dans le sens des pétitionnaires et le coût serait quasiment nul. La proposition de diminution de fréquence de 52 à 50 trajets par jour est raisonnable. La solution est donc très intéressante. Afin d'avoir la garantie que les TPG peuvent faire ceci à un coût proche de zéro, il propose l'audition des TPG.

Une commissaire (Ve) rappelle que les habitants des villages ont le droit d'avoir une desserte à moins de 500 m. Il est donc du rôle du parlement d'assurer le service public pour l'ensemble de la population. La commission doit répondre à la demande du village. Elle demande s'il est possible que la solution ne représente aucun coût supplémentaire et pour quelle raison elle n'a pas été envisagée auparavant, lors de l'élaboration du PDTC.

M. Pavageau rappelle qu'il y a eu un travail préalable au PDTC sur la question d'un rabattement du 46 ou d'un bus intercommunal avec Perly. Le département avait indiqué sa préférence pour la ligne 44, ce qui ne constitue toutefois pas une validation. Desservir Landecy génère un déficit de 300 000 F, raison pour laquelle le scénario A n'a pas retenu cette variante. Faire un Y sur l'offre actuelle n'a pas été envisagé car la fréquence en heures creuses est de 30'. Les habitants de Croix-de-Rozon auront donc deux bus sur 1h30. M. Pavageau indique qu'il analysera les nouveaux arguments présentés par les pétitionnaires. Approximativement, l'écart économique entre 52 et 50 ne devrait pas être important.

Un commissaire (PDC) rappelle que les habitants de Landecy ont le droit d'être desservis par les transports publics, conformément à la loi. Toutefois,

la mesure a un coût. Les habitants de la région sur la ligne 46 n'empruntent pas ce bus. Pour un million de francs, les habitants économiseront une marche de 300 m, ce qui n'est pas négligeable. Il se demande pour quelle raison la commune n'a pas acheté ou loué un bus pour rallier les habitants à l'arrêt de Croix-de-Rozon. Il constate un manque d'imagination sur les options.

Une commissaire (S) relève que les débats sur le PDTC ont démontré que l'autonomie des TPG sur leurs dépenses, recettes, modèle d'affaires et prestations était toute relative. Elle s'étonne des propos du commissaire (PDC). La commune se plaint depuis 50 ans et propose enfin de mettre ses moyens à disposition, suite à une très forte mobilisation des habitants. Les pétitionnaires proposent un compromis bien articulé. La commissaire trouve donc dommage de ne pas approfondir l'option proposée, à laquelle le département n'avait pas pensé. Enfin, il s'agit de ne pas oublier que certains habitants ont beaucoup plus que 350 m à parcourir pour se rendre à l'arrêt de bus.

Un commissaire (PLR) indique qu'il est convaincu par les explications des pétitionnaires, qui ont récolté les signatures de la moitié de la population du village. Il considère qu'il y a suffisamment d'éléments pour voter immédiatement. Il propose de se limiter à l'audition des TPG. Un autre commissaire (PLR) indique que la solution semble *a priori* simple et peu coûteuse. Toutefois, la suppression de trajets sur une fréquence au quart d'heure peut avoir d'importantes conséquences. Il souhaite que les TPG informent la commission sur ce point, lors de leur audition. Par ailleurs, il souhaite savoir ce qu'il adviendra des heures creuses. En effet, sur une fréquence à 1 h, le terminus en Y peut ne pas apporter la réponse adéquate. La demande est légitime et personne ne semble le nier. Cela étant, la solution n'est pas forcément si simple.

Un commissaire (PLR) admet que la cause est entendue mais il souhaite disposer de davantage de renseignements. Il rappelle qu'il avait entendu les pétitionnaires en septembre 2014. Les personnes concernées n'ont pas changé. La solution proposée est intéressante car elle intègre l'accord de tous les interlocuteurs. Si la question était purement politique, la solution serait simple. Toutefois, il s'agit de déterminer ce qu'il en est du point de vue technique et financier, ainsi que des désagréments pour les autres usagers, en entendant notamment les TPG sur ce point.

Une commissaire (Ve) s'étonne des propos du commissaire (PDC), lequel regrette le manque d'imagination de la commune. En effet, les pétitionnaires ont envisagé de nombreuses possibilités et il faut au contraire relever qu'ils ont évalué plusieurs possibilités. Elle précise que la distance est environ de

550 m. La distance de 350 m ne concerne que la différence sur le terminus en Y. L'apport est donc important pour les habitants de la région.

Une commissaire (S) relève que les arrêts de Croix-de-Rozon place et douane ne se situent qu'à une minute de marche. Le transbordement serait donc aisé. Selon le site des TPG, le temps évalué est de 0'. La commission devrait donc relativiser le désagrément aux personnes souhaitant se rendre à Croix-de-Rozon douane. Le département pourrait confirmer ces informations.

M. Barthassat indique qu'il connaît bien cette région, puisqu'il a habité à Charrot, Landecy, Compesières, Croix-de-Rozon et Bardonnex. L'extension de la ligne 44 envisagée devait se faire par une boucle de rebroussement sur son terrain. M. Barthassat n'a pas été forcé de le vendre ou d'être exproprié car les TPG ont désormais la pratique de payer un loyer pour l'empiètement. Il ajoute que, dans les villages de campagne, les pétitions sont parfois signées à contrecœur. M. Barthassat indique avoir entendu que certaines personnes ont signé la pétition sans vraiment le vouloir, ce qui pose problème. En effet, les signataires se situent à l'entrée du village, à proximité du lieu du Festiverbant, possible emplacement d'arrêt potentiel. D'autres habitants souhaiteraient avoir un emplacement plus central. Passer à Landecy aux heures de pointe est très compliqué, en raison du trafic, selon les TPG. Il y a une dizaine d'années, une entreprise d'autocars siégeait en plein milieu du village, qui entreposait 10 à 30 cars sur un terrain. Contrairement à cette entreprise, les TPG ne pourraient pas passer, bizarrement. Il s'agit d'un problème technique et financier. Si la commune de Bardonnex veut mettre un million pour construire une boucle ne contentant que les habitants de l'entrée du village, il serait également possible de mettre en place une navette. En effet, il est possible de faire tout le tour de la commune en piste cyclable. Les habitants se plaignent car un bus monte de Saconnex-d'Arve sur Bardonnex et un autre de Croix-de-Rozon, sans se rendre à Landecy. Il y a donc une possibilité de faire une navette qui ferait Croix-de-Rozon, Landecy, Charrot, voire l'école de Compesières et repartirait sur Croix-de-Rozon. Ce système de navette est à l'étude. Les TPG ont étudié plusieurs variantes (descendre sur le côté français, tourner sur un champ, navette se rendant ou non à l'école). Il s'agit d'étudier la meilleure variante mais avec un million, il est possible de mettre en place une navette. Dans son temps, cette option a été inscrite dans le PDTC. Une discussion entre tous les interlocuteurs serait judicieuse et pourrait aboutir à une bonne solution pour tous les habitants du village.

Une commissaire (Ve) indique que la commune était prête à investir un million de manière durable. Prévoir une navette impliquerait des frais de fonctionnement réguliers. Elle demande si de tels frais ont été évalués.

M. Barthassat répond qu'il a demandé à la DGT d'établir ceci mais que, dans tous les cas, épuiser un million avec une navette prendrait beaucoup de temps. Les navettes peuvent être plus rentables. Le problème à Landecy n'est pas réellement la desserte pour les enfants, mais les personnes âgées qui n'ont pas de véhicules privés. Ce chiffre doit être proche d'une dizaine. M. Barthassat estime que jamais personne ne parle du bus à Landecy, hormis les quelques pétitionnaires. Les habitants ont le droit d'avoir un bus et il s'attèlera à ce que la desserte soit établie. La demande n'est pas à minimiser mais un million semble déraisonnable pour 20 à 30 personnes par jour et un système de navettes pourrait être plus intéressant. Une séance publique pourrait être organisée sur ce point par les pétitionnaires, très dynamiques. M. Barthassat espère avoir les réponses des TPG très prochainement.

Une commissaire (Ve) indique être choquée de la manière dont M. Barthassat accueille la pétition, signée par 160 personnes. Il n'est pas possible d'affirmer que certaines personnes l'ont signée à contrecœur. Le parlement doit prendre la demande en compte sérieusement. Par ailleurs, il s'agit de ne pas s'asseoir sur la loi prévoyant que les habitations soient desservies, dans un rayon de 500 m. Concernant la séance publique, il revient au département et à personne d'autre de l'organiser. Quant aux coûts de fonctionnement d'une navette, il convient de l'évaluer sur le long terme. Le parlement doit respecter la loi et assurer le service public.

M. Barthassat précise qu'il accueille volontiers la pétition. Dans ce genre de situations, les conflits se règlent dans le calme. La population a le droit d'avoir un accès aux transports publics mais il convient d'évaluer la meilleure solution, en prenant toutes les circonstances en considération. Dans un village de 300 personnes, une moitié n'appuie pas la pétition. Il souhaite qu'une solution constructive soit trouvée.

Un commissaire (S) indique que la presse faisait état, au mois de juin, que la ligne 44 devrait être privilégiée. Elle ne coûterait que 100 000 F aux TPG contre 300 000 F pour la navette.

M. Barthassat répond que ce prix correspond à une navette Croix-de-Rozon-Landecy. Il est prêt à organiser la séance publique, mais si les habitants de la commune souhaitent le faire avant le résultat des études ils peuvent le faire.

Un commissaire (MCG) propose que le département effectue son étude afin que la commission dispose de tous les éléments. Genève subventionne fortement des lignes transfrontalières et il est peut-être possible d'adopter un tracé plus intelligent.

M. Barthassat répond qu'il y a effectivement beaucoup de personnes de Collonges ou d'Archamps qui empruntent le bus.

Suite des travaux – séance du 3 février 2015

Audition de M. Fankhauser, responsable du développement du réseau TPG

M. Fankhauser distribue une version écrite de sa présentation aux commissaires (en annexe). Différentes variantes de desserte de Landecy ont été identifiées. Celles-ci devront être approfondies dans le cadre d'études spécifiques avec la commune. Les dessertes actuelles de de Bardonnex et de Landecy figurent en pages 4 et 5. Croix-de-Rozon est l'arrêt actuel le plus près de Landecy. Il est important de savoir que les lignes 44 et 45 sont interlignées (synchronisées). Lorsque la 44 arrive au terminus, elle repart avec la 45, après un temps de pause. Ce mode d'exploitation permet d'augmenter le rendement des deux lignes. Intervenir sur une des deux lignes casserait donc l'interlignage actuel. La page 5 illustre les cercles de 500 m autour des arrêts TPG, ce qui démontre que Landecy est hors de la desserte. La page 6 illustre les contraintes de voirie. La traversée de Landecy n'est possible qu'en minibus. Les véhicules actuels de la ligne 44 ne peuvent donc pas traverser le village sans être fortement perturbés ou engendrer des nuisances. Il existe une possibilité d'aménager une boucle de rebroussement, nécessaire pour acheminer un véhicule de plus grand gabarit. Sur la route d'Annecy, un virage à angle droit devrait être repris pour que les bus puissent y passer. La route d'Annecy devrait aussi être réorganisée pour le passage du bus. Le giratoire à Croix-de-Rozon place ne permet actuellement pas de tourner à droite. Le carrefour devrait être complètement repris pour réaliser un tel mouvement.

Quatre variantes ont été étudiées.

La 1^{re} variante est une navette intracommunale à Bardonnex mais prolongée jusqu'à Perly, permettant un rabattement sur les lignes 4 et D. La 2^e variante est un dédoublement de la ligne 46. La 3^e variante est le prolongement de la ligne 44 de Croix-de-Rozon jusqu'à Landecy. Depuis le terminus, le bus se rendrait à Landecy. La 4^e variante est celle demandée par les pétitionnaires, en faisant une branche en Y sur la ligne 44.

Le détail des variantes figure aux pages 8 et suivantes. La navette relierait les terminus de Croix-de-Rozon douane et Perly, avec une hypothèse de 20 courses par jour, soit un service à la demi-heure interrompu aux heures creuses. Le rabattement serait triple (44, 46 et 4/D). Cette ligne permettrait une desserte scolaire, pour les besoins internes à la commune. En revanche, il

n'y aurait pas de liaison directe Landecy-Carouge. Le coût d'exploitation est estimé à 350 000 F-400 000 F par an.

M. Barthassat indique qu'il avait demandé aux TPG d'élaborer une 5^e variante (navette intracommunale de Bardonnex) aux TPG.

M. Fankhauser répond que plusieurs parcours de navettes ont été étudiés. Cela étant, le parcours aurait peu d'influence sur le coût, estimé par rapport à d'autres lignes comparables, comme la 36 en Vieille-Ville.

Actuellement, la ligne 46 a une cadence de 26 courses par jour. Le but de la 2^e variante serait de doubler ce nombre de courses en effectuant un parcours sur deux sur Landecy. Il y aurait une desserte directe pour les habitants de Landecy pour le Bachet et le Stade. Un rabattement sur la ligne 44 serait aussi possible, créant de multiples possibilités de rejoindre le centre-ville. Une desserte scolaire serait également créée. Toutefois, cette variante ferait doubler le budget (+ 1 400 000 F). La 3^e variante est le prolongement de la ligne 44 de Croix-de-Rozon à Landecy. Toutes les courses arrivant à Croix-de-Rozon seraient prolongées jusqu'à Landecy. Il ne s'agit pas de la demande des pétitionnaires et la mesure casserait le cadencement idéal des lignes 44 et 45. Le moindre rajout de parcours sur ces tracés impliquerait un bus supplémentaire en heures de pointe. Le coût de 650 000 F par an n'est pas uniquement celui du bus mais aussi de son immobilisation (alors qu'il est minimal aujourd'hui). Cette desserte ne répond pas aux besoins scolaires internes à la commune. Au niveau des infrastructures, le coût serait très important. La boucle à Landecy a été étudiée par la commune mais pas celle du giratoire. Enfin, la 4^e variante est celle des pétitionnaires. Une course sur trois bifurquerait à Landecy depuis Croix-de-Rozon place. Il y aurait 17 courses sur Landecy et 30 sur Croix-de-Rozon douane par jour. La desserte de Croix-de-Rozon douane serait dégradée, avec une perte du cadencement au quart d'heure. Au niveau de l'exploitation, cette variante est faisable sans bus supplémentaire et n'engendrerait donc pas de coût supplémentaire. Il n'y aurait pas non plus de problème de giratoire car le bus ne tournerait pas à droite sur la douane. En dernière page, la fréquentation actuelle de la ligne 44 met en évidence la problématique de la dégradation de la desserte de Croix-de-Rozon douane. A lui seul, cet arrêt récupère environ la moitié des voyageurs de la ligne. L'autre arrêt maintenu (Croix-de-Rozon place) n'est qu'à 150 m. Toutefois, beaucoup d'usagers sont des habitants de Collonges-sous-Salève qui ont déjà marché plusieurs centaines de mètres avant de rejoindre l'arrêt. Une forte utilisation « P+R sauvage » à cet arrêt est faite. 20 % des usagers se rendent en voiture à Collonges puis à pied sur la ligne. Dégrader l'offre sur cet arrêt rendrait la ligne moins attractive. On pourrait donc craindre qu'une partie des usagers reprennent leur voiture.

Un commissaire (UDC) demande si les TPG sont intéressés à desservir Landecy.

M. Fankhauser répond que les TPG sont intéressés à desservir Landecy mais que ce ne serait pas rentable. Pour 300 habitants, une bonne fréquentation avoisinerait 50 voyageurs par jour. La ligne aura besoin d'un financement dont les TPG ne disposent pas. Si le financement était trouvé, les TPG seraient disposés à effectuer la desserte.

Un commissaire (PLR) relève qu'il est impossible de se déplacer en autobus à l'intérieur du village de Landecy. Or, un ancien habitant de la région a indiqué que Touriscar arrivait à circuler dans le village. Il demande, sur les quatre variantes, laquelle serait favorisée par les TPG, du point de vue de l'exploitation. Il souhaite savoir si les TPG ont pensé à prolonger la ligne 44 jusqu'à Collonges-sous-Salève.

M. Fankhauser répond qu'il ignorait la situation de Touriscar. L'impossibilité relève d'un constat du secteur d'exploitation des TPG. Circuler est possible mais la moindre voiture mal placée perturberait la ligne. Les TPG ne souhaitent donc pas circuler dans Landecy avec un bus de 12 ou 18 m. La variante privilégiée par les TPG dépend évidemment du financement et la variante défendue par les pétitionnaires est la moins onéreuse. Du point de vue de l'exploitation, la navette serait favorisée car la nouvelle ligne serait indépendante du réseau. Aujourd'hui, les lignes 44 et 45 sont équilibrées. Déjà perturbées au rondu de Carouge, il conviendrait de ne pas péjorer leur situation. Il s'agirait d'une variante « gratuite » mais l'exploitation serait difficile. La navette, au contraire, servirait les habitants de Landecy et des autres villages de Bardonnex. A propos du prolongement sur Collonges, elle a été envisagée mais cela ferait de la ligne 44 une ligne transfrontalière, financée différemment. Du point de vue de la desserte, il y a effectivement un intérêt puisque plusieurs habitants de Collonges-sous-Salève empruntent la ligne 44. M. Pavageau ajoute que la ligne serait gérée par le GLCT. Aujourd'hui, il n'y a pas de demande dans ce sens et les autorités françaises ont préféré allouer leurs budgets à la ligne M, qui est une tangentielle le long de la frontière.

Un commissaire (S) indique que le bus M arrive à Croix-de-Rozon douane, au même endroit que le départ 44. Elle relève que le transbordement est donc très aisé.

M. Fankhauser confirme. Il ajoute que 20 % des utilisateurs montant à Croix-de-Rozon douane seulement s'y sont rendus en voiture (contre 73 % à pied et 3 % avec la ligne M).

Un commissaire (Ve) demande quelle serait la capacité d'une navette.

M. Fankhauser répond que la navette comporte 20 à 25 places. La commissaire constate que cela est faible, puisque en termes de transport scolaire cela suffirait uniquement pour une classe. Sur le dédoublement de la ligne 44 et le prolongement de la ligne 44, il n'y aurait pas de desserte scolaire, selon les TPG. Or, les enfants de Landecy se rendent au cycle d'orientation à Carouge. Il y a donc une desserte scolaire.

M. Fankhauser confirme cela. Il s'agit d'ailleurs d'une ligne à horaires contraints par les écoles et le cycle situés le long du parcours.

La commissaire (Ve) peine à voir l'utilité d'une navette. Elle demande quel serait l'intérêt des habitants de Landecy à se rendre à Perly et si les correspondances seraient suffisamment bonnes (de la même qualité que la desserte sur le Rondeau).

M. Fankhauser répond que la navette aurait son horaire calé sur celui de la ligne 44. Elle serait raccordée sur les lignes 4/D qui ont un cadencement à 6 minutes en heures de pointe. Il ajoute que le but n'est pas réellement de se rendre au centre-ville, dans cette variante. L'intérêt est plutôt qu'une connexion supplémentaire sur le réseau serait créée, avec une desserte notamment sur la ZIPLO. Ces lignes se rendent également assez vite au centre-ville.

Un commissaire (MCG) demande si la navette serait opérée en sous-traitance. M. Fankhauser répond que ceci devrait être précisé lors du choix de la variante.

Le commissaire relève qu'il y a une contrainte de voirie dans le village de Landecy. Il demande si cela signifie qu'un demi-tour est effectué au bout du village. M. Fankhauser répond que la boucle permettrait de faire le rebroussement et la mise à l'heure (terminus). Le commissaire demande encore pour quelle raison le bus ne pourrait pas retourner sur Compesières et tourner ensuite à droite pour retourner sur le giratoire, ce qui poserait moins de problèmes d'aménagement.

M. Fankhauser répond que ce qui coûte cher ce sont les minutes de conduite. La proposition du commissaire ne prolongera pas la ligne de 2 ou 3 minutes (variante boucle) mais de 4 ou 5 minutes, lesquelles marqueraient le budget de manière plus importante. Les TPG cherchent à avoir un parcours le plus court possible, sans traverser le village. Pour faire la boucle, il faudrait de l'espace.

Le commissaire relève pour terminer qu'il y a deux écueils dans cette variante (obtenir un déclassement ou exproprier le propriétaire du terrain). La logique voudrait plutôt qu'on fasse une boucle (route d'Annecy, route du Prieur, chemin Perdriau et route des Hospitaliers).

M. Fankhauser répond que cela coûterait un bus supplémentaire.

Un commissaire (PLR) n'est pas certain qu'il revienne à la commission de trouver une solution technique pour les TPG. La pétition ne parle pas de navette ou d'autre solution, mais uniquement de prolongation de la ligne 44 jusqu'à l'entrée du village. Il indique qu'il y aurait une cinquantaine d'usagers potentiels pour la variante proposée par les pétitionnaires, selon les TPG. Selon les pétitionnaires, ce chiffre avoisinerait une centaine. Une course sur trois déviée sur Landecy, cela poserait des difficultés pour la desserte de la Croix-de-Rozon. Il demande s'il serait possible de diminuer le ratio. La commune est prête à mettre un million et une grande partie des travaux pourrait être payé par cette somme.

M. Fankhauser répond que ceci serait faisable du point de vue financier. Il serait difficile d'aller au-delà d'une course sur quatre (dessertes à l'heure). Au-delà, l'attractivité serait très faible. La marge est donc très faible.

M. Barthassat souhaite que la pétition soit renvoyée au Conseil d'Etat qui trouvera une solution d'entente avec la commune. Effectuer la boucle de rebroussement ne serait pas le seul aménagement nécessaire puisqu'il faudrait reprendre certains virages et chicanes. Le système de navette (opérée par les TPG ou de la sous-traitance) permettrait de desservir tout le village, en coupant devant le terrain de football et en rejoignant ensuite Perly. Les détails peuvent être réglés à l'interne. La commune ne s'opposerait pas aux frais occasionnés, si le service bénéficiait à l'ensemble de la population.

Un commissaire (PDC) a l'impression que ces dépenses sont importantes pour relativement peu de demande.

Un commissaire (UDC) indique que les pétitionnaires sont modestes. Pour eux, le problème est extrêmement simple et le coût très modique. Il souhaite savoir ce que représente un tel coût. Il demande si un calcul a été effectué pour faire une boucle sur France. Il souhaite enfin savoir si un système à la demande, du type Uber, serait plus raisonnable.

M. Fankhauser répond que la variante de la pétition serait effectivement peu coûteuse puisqu'il n'y aurait pas de bus supplémentaire. A propos des différents parcours envisagés, les TPG ont choisi le parcours le plus court, permettant de rester dans le budget actuel de la ligne 44.

Un commissaire (S) trouve étonnant d'entendre que les habitants « n'ont qu'à » se déplacer jusqu'à l'arrêt, puisqu'il existe 300 habitants non desservis par les transports publics, contrairement à ce qu'exige la loi. Les pétitionnaires proposent une solution, en étant très constructifs. Les TPG prennent la demande au sérieux. Il ne revient pas à la commission de déterminer les solutions techniques. La commission doit uniquement décider

si la pétition doit être renvoyée au Conseil d'Etat. Il demande quand la variante demandée par les pétitionnaires pourrait être mise en œuvre par les TPG.

M. Fankhauser répond qu'elle pourrait être mise en œuvre au changement d'horaire, en décembre prochain, pour autant que la boucle soit aménagée d'ici là.

Un commissaire (UDC) demande s'il existe d'autres zones du canton hors du rayon de 500 m prévu par la loi. Il suppose que, si tel était le cas, accéder à la demande des pétitionnaires serait une porte ouverte pour tous les autres.

M. Fankhauser répond que Landecy est une exception puisqu'il y a plus de 98 % de la population du canton se situant à proximité d'un arrêt. M. Favre ajoute que cela concerne très peu de gens dans le canton, au demeurant répartis de manière inégale. Le seul moyen de le faire de la manière la plus souple serait de prévoir un système à la demande ou de navettes. Un tel système existait avec Proxibus, supprimé en contrepartie de la reprise de l'ensemble des lignes par l'Etat, lequel demandait aux communes d'assurer le service d'ultra-proximité. Le système doit être réinventé pour ces zones. Les communes avaient estimé que le projet était trop cher. Il revient aux communes, avec le soutien de l'Etat et des TPG, de mettre en place des mesures.

Un commissaire (S) indique que la pétition demande la variante 4. Pour la correspondance avec la ligne M, il n'y a qu'une minute à pied entre Croix-de-Rozon douane et place. Les signataires ne demandent pas une navette mais un dédoublement. Il considère qu'il faut renvoyer la pétition au Conseil d'Etat avec un message clair : trouver une solution allant dans le sens des pétitionnaires.

Un commissaire (PLR) relève que M. Barthassat accepte que la pétition lui soit renvoyée. Il souhaite qu'une solution, respectant la loi, soit trouvée. Le travail a été fait et la commission en discute depuis longtemps. Il souhaite maintenant qu'il soit répondu aux pétitionnaires sur leur demande.

Une commissaire (Ve) partage les propos du commissaire (PLR). La pétition est claire et précise et il convient d'y répondre. Les pétitionnaires parviennent enfin à se faire entendre. Landecy est le seul village du canton à ne pas être desservi et la commission se doit de donner des réponses afin de trouver une solution.

M. Barthassat répète que la desserte de Landecy a fait l'objet de discussions depuis des dizaines d'années. Une soirée d'information sur les différentes variantes sera organisée. Des réponses ont été formulées. Les bus sur demande ne fonctionnaient pas. La commune avait alors prévu un

système de tickets de taxis, ce qui n'a pas non plus fonctionné. La meilleure solution semble être pour lui la navette, ce qui permettrait de desservir l'école à moindres frais. Cependant, la discussion reste ouverte. La problématique de la boucle de rebroussement demeure mais la question sera réglée. M. Barthassat prie la commission de renvoyer la pétition au Conseil d'Etat.

Un commissaire (UDC) indique que les propos de M. Barthassat lui ont donné satisfaction. Une situation sera trouvée pour Landecy, même s'ils ne sont que 300. Sur les différentes variantes, le Conseil d'Etat se déterminera, notamment en fonction des coûts. Il considère que la pétition n'interdit pas la navette, qui peut être interprétée comme une extension de la ligne. En revanche, la 3^e variante n'a pas d'impact sur la réduction du nombre de montées. Il pourrait y avoir un effet pervers avec un report de voitures sur les routes.

Un commissaire (PDC) soutient également le renvoi au Conseil d'Etat. Il faudra néanmoins tenir compte du fait que la commune a créé un réseau de modération du trafic, notamment en prévoyant un réseau de pistes cyclables remarquable.

Le Président met aux voix le renvoi de la P 1907 au Conseil d'Etat :

La P 1907 est renvoyée au Conseil d'Etat à l'unanimité des présents par :

14 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Conclusion

L'unanimité de la Commission des transports vous invite à renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Ce renvoi a pour but de demander au Conseil d'Etat de répondre concrètement et rapidement à la demande des pétitionnaires à savoir une prolongation de la ligne N° 44 afin de desservir le village de Landecy et ses 300 habitant-e-s. Ce dernier est le seul à ne pas encore être desservi par les TPG à moins de 500 mètres comme la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) l'exige.

Plusieurs variantes ont été étudiées par les TPG et le DETA. La variante 4 contenue dans ce présent rapport est celle demandée par les pétitionnaires. Cette dernière prévoit que sur la ligne N° 44, une course sur trois bifurque à Landecy depuis Croix-de-Rozon place. Il y aurait donc 17 courses sur Landecy et 30 sur Croix-de-Rozon douane par jour. Au niveau de

l'exploitation, cette variante est faisable selon les TPG sans bus supplémentaire et n'engendrerait donc pas de coût supplémentaire.

C'est bien cette variante qui doit être retenue pour répondre favorablement aux pétitionnaires et non celle d'une navette qui ne répondrait pas aux besoins des habitant-e-s de Landecy.

Pétition (1907)

des habitants de Landecy en faveur de la prolongation de la ligne N° 44

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. La connexion de Landecy au réseau TPG répond à une obligation légale, sachant que la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) stipule un arrêt à moins de 500 mètres des habitations.
2. La desserte de Landecy moyennant la prolongation de la ligne N° 44 depuis la Croix-de-Rozon représente un coût très modique pour les TPG.
3. Compte tenu de la modestie de ce changement, il s'agit d'avantage d'une modification que d'une véritable extension du réseau TPG.
4. Cette prolongation répond aux besoins légitimes des habitants du village d'être directement connectés à Carouge et à une ligne de tram.

Fort de ces arguments, il serait incompréhensible que la prolongation de la ligne N° 44 ne puisse se faire dans un délai raisonnable, soit en l'inscrivant dans le prochain plan directeur, soit en admettant, compte tenu de la modestie de cette modification, qu'elle fasse partie de la liberté opérationnelle des TPG.

En tant qu'habitant du village de Landecy, je demande la prolongation, à brève échéance, de la ligne N° 44 jusqu'à l'entrée du village.

N.B. 159 signatures
*p.a. Groupe bus Landecy
c/o Andreas Saurer
16, route du Prieur
1257 Landecy*

Pétition en faveur de la prolongation de la ligne 44 à Landecy (P 1907)
Argumentaire à l'intention de la commission des transports - mardi 20 janvier 2015

1. Absence de desserte de Landecy

Landecy (environ 300 habitants) est le seul village du canton à ne pas être connecté au réseau TPG à une distance de moins de 500 mètres comme cela est exigé par la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50). La distance entre le milieu du village et l'arrêt TPG le plus proche (Croix-de-Rozon Place) est d'environ 700 mètres. Selon le PDTC 2015-2018 (p. 11), 98,6% de la population du canton bénéficie d'un arrêt TPG dans un rayon de moins de 500 mètres et 94 % de la population même dans un rayon de moins de 300 mètres ! Quant aux cadences, 80% de la population dispose d'une cadence aux heures de pointes inférieure ou égale de 10 minutes. Landecy est donc un cas tout à fait unique dans le canton.

Rappelons que la desserte de Landecy était déjà prévue dans les années 1950, un projet abandonné au dernier moment suite aux élections et le changement du Conseil d'Etat et du Grand Conseil, et cela contre l'avis unanime du Conseil municipal de Bardonnex. Plus récemment, une pétition lancée par un adolescent en 1998 a récolté 69 signatures. En 2002, 140 signatures ont été déposées à la Mairie en faveur d'un bus. La pétition actuelle a récolté en moins d'une semaine plus de 160 signatures approchant les 2/3 des habitants adultes du village.

2. Engagement de la Mairie, du Département et des TPG en faveur de la desserte de Landecy

- a. La Mairie, dans sa lettre du 3.6.2014 auprès du Département, s'est engagée de construire la boucle de rebroussement à l'entrée du village et les autres aménagements nécessaires pour un montant d'environ un million de francs.
Par ailleurs, dans la même lettre du 3.6.2014, elle affirme que « le prolongement de la ligne 44 sur Landecy semble finalement la solution la moins déficitaire...cette dernière semble s'imposer pour de multiples raisons...La commune s'engage pour sa part à assumer le coût des infrastructures nécessaires ».
- b. La Direction générale de la mobilité, dans son document présenté lors d'une rencontre à la mairie de Bardonnex le 14.5.2014, estime que cette variante « offre des fréquences de très bonne qualité y compris le weekend alors que la navette ne fonctionne que les jours de semaine en heure pointe...le déficit de cette offre (navette intra-communale) est estimé à 300'000 francs par an ».
- c. Les TPG, dans le compte rendu d'une rencontre avec le groupe bus de Landecy le 1.4.2014, considèrent que « l'extension de la ligne 44 rencontre les faveurs autant des TPG que de la délégation du groupe bus Landecy...c'est la solution la plus intéressante, tant sur le plan financier que sur le plan de l'utilité ».

3. Notre proposition

La desserte de Landecy était une des quatre améliorations prévues pour le secteur Rhône-Arve dans le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs (page 19). Avec l'acceptation de l'initiative AVIVO, cette amélioration, sans apport financier extérieur, a disparu de l'offre (page 22).

Dans le cadre de discussions techniques avec les TPG, nous avons appris que la ligne 44 est une ligne très serrée concernant le timing. Par conséquent, intégrer un trajet supplémentaire d'environ 3 minutes pour un aller et retour nécessite, soit un bus supplémentaire d'un coût de plusieurs centaines de milliers de francs, soit un réajustement de la ligne 44. Tenant compte de ces contraintes, nous proposons

- une desserte de Landecy moyennant un trajet sur trois (au moins un trajet par heure) avec une légère diminution du nombre des trajets du 44 en passant de 52 à 50 allers-retours journaliers pour dégager le temps nécessaire permettant la desserte de Landecy (cf annexe concernant le calcul des temps de parcours).

Cette proposition nécessite qu'on passe de 52 à 50 parcours par jour. Cela implique indiscutablement une diminution de l'offre, mais une diminution à peine perceptible pour les voyageurs.

Notre proposition signifie également un terminus en Y avec une diminution de la fréquence de la desserte de l'arrêt Croix-de-Rozon Douane. Cette dernière ne sera desservie plus que 2/3 pour permettre la desserte de Landecy 1/3. Aller à pied de l'arrêt Croix-de-Rozon Place à Croix-de-Rozon Douane ne demande cependant qu'une minute, un temps de déplacement qui ne peut être considéré comme dissuasif.

Enfin, notre proposition n'implique aucune augmentation des frais de fonctionnement des TPG compte tenu du fait que le temps et la distance de parcours journaliers restent identiques avec le passage de 52 à 50 parcours journaliers.

4. Conclusion

Il y a indiscutablement une pesée d'intérêts à faire. Dans la situation actuelle, Landecy ne peut pas avoir une desserte pleine et entière et doit faire des concessions tout en rappelant que sa demande est légitime, fortement soutenue par les habitants du village et répond à une obligation légale. Avec notre proposition, le changement de l'offre de la ligne 44 est modeste et constitue un compromis acceptable pour l'ensemble des usagers.

Par conséquent, compte tenu :

- de l'obligation légale d'une desserte de Landecy, seul village du canton à ne pas être connecté au réseau TPG
- de l'accord de la Mairie, des TPG et de la Direction Générale de Mobilité en faveur de la prolongation de la ligne 44
- de l'engagement formel de la Mairie pour les infrastructures nécessaires d'un coût d'environ 1 million de CHF
- de l'absence de frais supplémentaires pour les TPG
- de l'acceptabilité de notre compromis pour les différents usagers

nous demandons à la commission des transports de bien vouloir transmettre cette pétition au Conseil d'Etat pour qu'il demande aux TPG de prendre les mesures nécessaires pour la mise en place de la desserte de Landecy.

Landecy, le 20.1.2015 Olivier Emery – Charles Steiger – Andreas Saurer – Jacques Vallet

Annexes

- Calcul du temps nécessaires pour la desserte de Landecy

La desserte de Landecy aller-retour demande au maximum 3 minutes supplémentaires. Si Landecy est desservi 1/3 (= 17 trajets supplémentaires à 3 minutes), cela implique un temps journalier supplémentaire de 51 minutes.

Sachant qu'un trajet aller et retour de la ligne 44 entre Carouge et Croix-de-Rozon demande une trentaine de minutes, il suffit de supprimer deux trajets, en passant de 52 à 50 parcours, pour dégager le temps nécessaire pour la desserte de Landecy.

- Correspondances de la Mairie, de la Direction Générale de la mobilité et des TPG

σ tpg

σ tpg

P 1907 des habitants de Landecy

Audition des TPG

Emmanuel Fankhauser

Pôle Clients, Développement du réseau

Commission des transports du 3 février 2015

P 1907 des habitants de Landecy

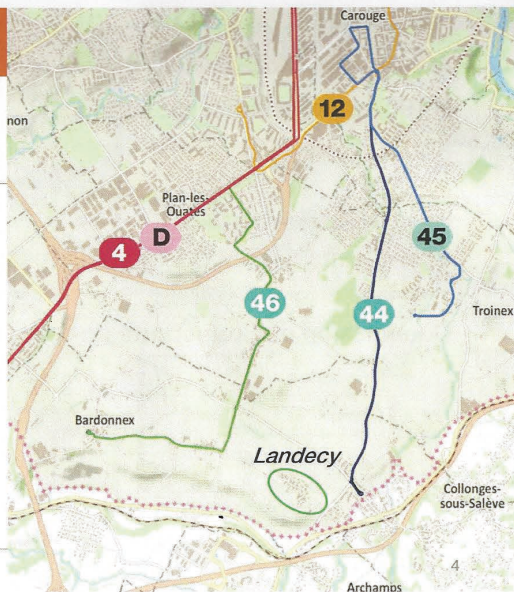
La desserte de Landecy dans le PDTC

PDTC 2015-2018, SCÉNARIO B:

- « Ce scénario vise à tenir compte du manque à gagner pour les TPG, déduction faite des mesures tarifaires considérées, par des apports financiers extérieurs. »
- « Différentes variantes de desserte du hameau de Landecy ont été identifiées. Celles-ci devront être approfondies dans le cadre d'études spécifiques en lien avec la commune. »

Desserte actuelle de Bardonnex

- Deux branches distinctes (44 & 46) pour desservir la commune de Bardonnex.
- Les lignes 44 & 45 sont interlignées à Tours-de-Carouge.

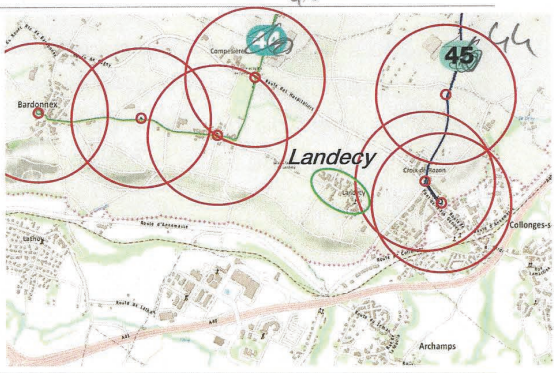




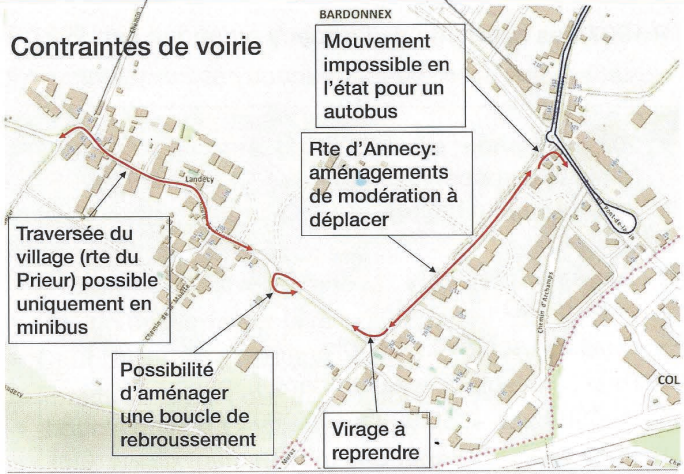
P 1907 des habitants de Landecy

Deserte actuelle de Landecy

Village situé en marge des rayons de 500m autour des arrêts desservis.



Contraintes de voirie



P 1907 des habitants de Landecy

4 variantes envisageables pour une nouvelle desserte

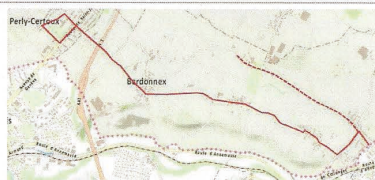
- ❶ Navette entre Croix-de-R. / Landecy et Perly-Mairie
- ❷ Dédoublage de la ligne 46 avec branche Landecy
- ❸ Prolongement de la ligne 44 de Croix-de-R. à Landecy
- ❹ Dédoublage de la ligne 44 avec branche Landecy



P 1907 des habitants de Landecy

Navette entre Croix-de-R. / Landecy et Perly-Mairie

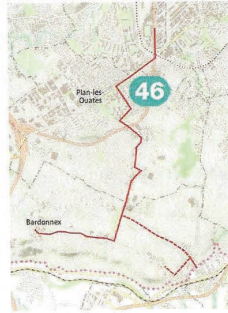
- 20 courses/jour en Minibus (service interrompu en heures creuses)
- Triple rabattement: 44, 46, 4&D
- Desserte scolaire possible
- Pas de liaison directe Landecy-Carouge
- Coût d'expl. ~350'000 à 400'000.- / an
- Infrastructures: coût bas (équipement des arrêts)



P 1907 des habitants de Landecy

Dédoulement de la ligne 46 avec branche Landecy

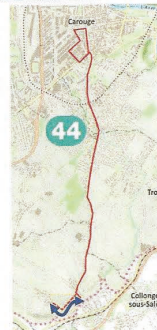
- 26 courses/j. suppl. jusqu'à Compesières, avec desserte alternée Bardonnex / Landecy
- Liaison directe Bachet & Stade
- Rabattement sur la ligne 44 à Croix-de-Rozon
- Desserte scolaire possible
- Coût d'expl. ~ + 1'400'000.- / an
- Infrastructures: coût important (boucle et voirie)



P 1907 des habitants de Landecy

Prolongement de la ligne 44 de Croix-de-R. à Landecy

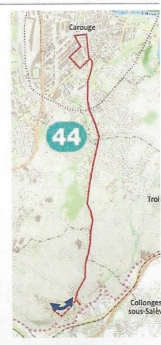
- Toutes les courses prolongées à Landecy (nouveau Terminus de la 44)
- Liaison directe Carouge (Rondeau)
- Maintien de l'offre actuelle à Croix-de-Rozon-Douane (47 c./j)
- Pas de desserte scolaire
- Coût d'expl. ~ + 650'000.- / an
- Infrastructures: coût très important (boucle et voirie + giratoire)



P 1907 des habitants de Landecy

Dédoublement de la ligne 44 avec branche Landecy

- En moyenne 1 course sur 3 va à Landecy (par jour: 17x Landecy, 30x Croix-de-R.-Douane)
- Liaison directe Carouge (Rondeau)
- Offre dégradée à Croix-de-R.-Douane (30 courses/j. au lieu de 47)
- Pas de desserte scolaire
- Coût d'expl. ~ + 0.- / an
- Infrastructures: coût important (boucle et voirie)



P 1907

Comptages 44

La répartition des montées et descentes montre l'importance du terminus Croix-de-Rozon-Douane.

