

Date de dépôt : 5 mai 2015

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour le maintien de la desserte de l'arrêt TPG Tour du Lignon par la ligne 23

Rapport de majorité de M. Pascal Spuhler (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Sarah Klopmann (page 13)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Pascal Spuhler

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition P 1929 lors de deux séances, les 23 et 30 mars 2015, sous la présidence de M. Jean Romain. Elle a été assistée dans ses travaux par M. Lionel Rudaz, secrétaire adjoint SGGC.

Le procès-verbal est tenu par M. Christophe Vuilleumier que nous remercions.

Lundi 23 mars 2015, audition de M^{me} Ruth Righenzi, présidente de l'Association des locataires du Lignon, et M^{me} Myriam Bommer, présidente de l'Association des locataires de la Grande Tour, pétitionnaires de la P 1929 pour le maintien de la desserte de l'arrêt TPG Tour du Lignon par la ligne 23

M^{me} Righenzi explique que la nouvelle de l'abandon de la ligne 23 a été communiquée à son association le 10 novembre dernier, à la suite de quoi celle-ci a décidé de lancer une pétition, car cette ligne est importante et

dessert le bas du Lignon, à destination de l'aéroport, en étant utile à près de 2000 personnes.

M^{me} Righenzi acquiesce, à la demande d'un commissaire (UDC), qui veut savoir si la mesure envisagée par les TPG entrerait en vigueur au changement d'horaire de décembre. M^{me} Righenzi l'informe également qu'une ancienne conseillère municipale de Vernier, ayant eu des contacts avec les TPG, leur a communiqué cette nouvelle.

Un commissaire (MCG) pense que la décision de suppression n'est pas figée dans le marbre et propose aux pétitionnaires de prendre contact avec les TPG et de rencontrer ces derniers. Mais pour M^{me} Righenzi cela a déjà été fait par la conseillère municipale.

Un commissaire (PLR) remarque qu'il s'agit donc de l'arrêt qui se trouve le plus bas au Lignon et relève que trois autres lignes de bus passent par là. Il demande quelles sont les fréquences des lignes 7, 9, 51 et veut savoir également quel serait le temps perdu pour les habitants du Lignon si la ligne 23 venait à disparaître.

M^{me} Bommer répond que c'est environ 15 minutes qui seraient perdues.

Un commissaire (UDC) revient sur la question de l'information par la conseillère municipale, et veut savoir si celle-ci a indiqué la raison de cette éventuelle suppression. M^{me} Righenzi lui répond que ce serait une question de temps et d'économie. Le commissaire en conclut que ce serait donc une conséquence de la votation sur le prix du transport, mais note que les autres lignes demeurent.

M^{me} Righenzi précise qu'il n'y a aucune autre ligne qui se dirige en direction de l'aéroport.

Le commissaire comprend donc que les pétitionnaires dénoncent le fait qu'un transbordement soit nécessaire pour se rendre à l'aéroport. Il propose, après le départ des pétitionnaires, l'audition des TPG afin d'éclaircir cette situation, proposition qui est acceptée par la commission.

Lundi 30 mars 2015, audition de M. Emmanuel Fankhauser, responsable Développement du réseau TPG, accompagné de M. Thierry Wagenknecht, directeur technique des TPG

M. Fankhauser nous informe que les TPG peuvent assurer que la ligne 23 va continuer son parcours jusqu'à fin 2016 et qu'à cette date, cette ligne sera modifiée en raison de l'introduction de l'électricité sur cette voie. Il précise que des compensations devront être discutées au vu des modifications de trajet qui devront être apportées.

M. Wagenknecht ajoute qu'il s'agit en l'occurrence du projet TOSA, et que le parcours de la ligne 23 sera légèrement modifié et optimisé, notamment sur le Lignon. L'idée est de transformer ce gain d'efficacité en une desserte de remplacement. Il précise que des contacts ont déjà été pris avec les communes concernées comme Vernier et qu'une ligne inter-quartiers sera proposée en direction de Balexert afin de maintenir la desserte en direction de l'aéroport. Il rappelle alors que ce projet TOSA fera l'objet d'un projet de loi pour son financement, un projet de loi qui sera présenté au Conseil d'Etat dans quelques mois.

M. Fankhauser ajoute encore que la ligne 28 sera également modifiée et amenée sur le Lignon, ce qui augmentera la desserte dans le quartier.

Le Président remarque que les pétitionnaires craignent d'attendre trop longtemps les véhicules. M. Fankhauser lui répond que les TPG ne veulent pas dégrader l'offre actuelle et que la substitution par la ligne 28 permettra de maintenir la prestation, ce dans les deux sens. Il ajoute que la cadence sera toutefois de 15 minutes plutôt que de 10 minutes.

Quant au parcours de TOSA, M. Fankhauser répond que l'idée est de créer une ligne tangentielle, de l'aéroport à Lancy. Il ajoute que le parcours passerait donc par le pont Butin, ce qui lui ferait gagner 9 minutes dans un sens, et 4 minutes dans l'autre. Il précise que le parcours n'est pas encore validé, mais la commune a accueilli favorablement la proposition.

M. Wagenknecht ajoute que la validation doit être ensuite terminée en juillet 2016.

M. Fankhauser confirme à un commissaire (MCG) que la ligne 23 ne descendra plus vers la Tour pour des raisons d'efficacité, mais que c'est également le profil des voyageurs qui fait opter pour ce choix, car 18% des passagers sont en transit au Lignon et 13% des usagers utilisent cette ligne pour aller du Lignon vers l'aéroport, des usagers qui auront une autre ligne.

M. Wagenknecht confirme également au commissaire, qu'il reste encore quatre lignes de desserte dont les lignes 6 et 9 qui restent.

Le commissaire demande si les TPG ont les plans de la ligne 23 actuelle et de la ligne 23 future.

M. Fankhauser acquiesce et remarque que le Lignon deviendra un terminus pour ces lignes et M. Wagenknecht rappelle que le premier projet TOSA passait tout droit, un projet qui avait suscité une forte réaction de la part de Vernier. C'est la raison pour laquelle les TPG ont changé leur fusil d'épaule.

M. Fankhauser précise que la pétition prend en compte justement ce premier scénario.

Un commissaire (UDC) soulève la question de la navette supplémentaire inter-quartiers et s'interroge quant à son parcours.

M. Fankhauser répond que le trajet serait Tour du Lignon – Balexert – Les Avanchets – Vernier-Village – Parfumerie. Il confirme que les usagers pourront reprendre la ligne 23 et ajoute que toutes les destinations restent offertes, certaines avec un transbordement comme c'est le cas actuellement. Quant au financement de la navette, c'est l'accélération de la ligne 23 qui permet une économie laissant la possibilité de créer cette navette.

M. Wagenknecht ajoute que la transformation de la ligne 28 ne constitue pas une grande différence, mais que l'économie due à cette modification permet de financer les $\frac{2}{3}$ du budget de la navette pour la participation financière de la commune, les négociations étant encore à faire.

Discussions

Le groupe UDC propose le dépôt de cette pétition. Pour eux, les TPG ont amené une réponse satisfaisante puisqu'une ligne viendra remplacer et compenser la modification de la ligne 23. Ce groupe trouve aussi que se baser sur les dires d'une tierce personne pour déposer une pétition est un peu léger.

Un commissaire (PLR) suit cette proposition.

Pour la commissaire (Ve) c'est la manière de faire des TPG qui la dérange, car ils modifient des trajets en prétendant que le dernier tronçon est de nature communale. Elle ajoute que le but est bien d'alléger le budget des TPG et donc de l'Etat en reportant une partie des coûts sur les communes. Mais c'est vrai que cet aspect ne relève pas de la pétition et elle ne sait pas quoi faire de cette pétition.

Un commissaire (UDC) rappelle que les communes payent déjà maintenant une partie des réseaux TPG. Puisque ce projet revient à ajouter une nouvelle desserte avec une navette, c'est légitime de déterminer qui payera la plus grosse part de cette nouvelle offre. Il serait donc logique que la commune paye la plus grosse partie de cette offre si c'est elle qui l'a sollicitée, mais elle ne sera pas seule à la financer.

Pour le MCG, un commissaire déclare que son groupe déposera cette pétition sur le bureau, mais il relève le mérite des deux dames pétitionnaires qui s'intéressent à la vie de leur quartier. Il remarque que les choix inhérents aux TPG ne sont pas toujours très simples puisque ce sont des décisions techniques mais également humaines dont il est question.

La commissaire (Ve) aimerait encore proposer l'audition de la commune de Vernier.

L'UDC pense que ce n'est pas nécessaire.

La commissaire (EAG) ne se sent pas à l'aise avec le choix du dépôt. Pour elle, les dames avaient raison de s'inquiéter au vu de l'audition des TPG et en l'occurrence il y a eu un déficit de communication. Elle observe par ailleurs que la question du transfert de charge se pose également à présent. Enfin, pour elle, cette pétition n'est pas sans objet puisque ces pétitionnaires n'avaient pas d'informations.

Un commissaire (MCG) pense que c'est beaucoup de bruit pour rien. Pour lui, les dames ont agi comme elles pensaient devoir le faire au vu des informations qu'elles avaient reçues, d'ailleurs les TPG ont confirmé l'existence d'un premier scénario, puis supprimé celui-ci au profit d'une autre version qui allait continuer à desservir le bas du Lignon. Vouloir une audition complémentaire c'est couper les cheveux en quatre.

La commissaire (Ve) pense que c'est un problème de fond et qu'il est nécessaire de s'informer, et elle voudrait savoir si c'est la commune qui a demandé d'intensifier la desserte. De plus, le changement est prévu en 2016, et elle ne croit pas qu'il soit trop tôt pour intervenir.

Un commissaire (S) confirme que son groupe soutiendra la demande d'audition. Il ajoute que c'est une question qui se pose également dans d'autres communes.

Le Président passe alors au vote de l'audition de la commune de Vernier :

Oui : 5 (3 S, 1 Ve, 1 EAG)

Non : 9 (3 MCG, 3 PLR, 1 PDC, 2 UDC)

L'audition est refusée.

Le Président passe au vote du dépôt sur le bureau de la P 1929 :

Oui : 9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Non : 5 (3 S, 1 Ve, 1 EAG)

Le dépôt sur le bureau est accepté.

Conclusion

Mesdames et Messieurs les députés, la majorité de la Commission des pétitions vous demande de suivre la décision de dépôt sur le bureau du Grand Conseil de la P 1929.

En effet, si tout le monde reconnaît que la démarche des pétitionnaires pouvait être justifiée dans un premier temps, l'évolution du dossier et les modifications de dessertes répondent pleinement aux besoins des habitants et permettent l'évolution des TPG en les laissant mettre en place, pour 2016, un projet d'avenir qui est le projet TOSA.

Enfin un courrier, signé par M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat, transmis le 30 mars 2015, vient confirmer que le DETA est chargé du dossier, que celui-ci va prendre toutes les mesures afin de satisfaire tout le monde et que ces modifications répondent également à une ancienne demande de la commune.

Pétition (1929)

pour le maintien de la desserte de l'arrêt TPG Tour du Lignon par la ligne 23

Mesdames et
Messieurs les députés,

Nous constatons que, dans le projet de Plan directeur des transports en commun (PDTC) pour les années 2015-2018, l'arrêt Tour du Lignon ne serait plus desservi que par 3 lignes au lieu des 4 actuellement (9, 7, 23, 51). En effet, la ligne 23 qui dessert aujourd'hui l'arrêt Tour du Lignon dans le sens ZIPLO-aéroport ne ferait plus que l'arrêt Cité Lignon, délaissant ainsi les quelques 1500 à 2000 habitants du bas du Lignon. Ce changement, non justifié ni expliqué dans le rapport du Conseil d'Etat, aurait pour objectif de faire gagner 4 minutes à la ligne 23. En résumé, le canton améliorerait la vitesse de la ligne 23 sur le dos des habitants du bas du Lignon.

Si cette mesure est effectivement mise en œuvre, elle est totalement inacceptable.

Pour rappel, la ligne 23 permet non seulement de relier le Lignon notamment aux zones d'activités de l'aéroport ou de la ZIPLO, mais également elle rattache le Lignon à l'axe de la route de Vernier, permettant d'aller à Vernier village avec un transbordement au Bois-des-Frères ou à Philibert-de-Sauvage. Dès lors que le PDTC mettrait en œuvre cette suppression, un habitant des tours souhaitant se rendre à la Mairie en transports publics devrait prendre un bus (7 ou 9) à l'arrêt Tour du Lignon, faire un transbordement à l'arrêt Cité Lignon pour prendre le 23, puis faire un deuxième transbordement à l'arrêt Philibert-de-Sauvage pour attraper le 6 ou le 19 jusqu'à Vernier-école, soit l'obligation faite à près de 2000 habitants du Lignon de passer par deux changements pour un trajet de 4 km entre deux quartiers d'une même commune !

Ce changement équivaut à décourager la population d'utiliser les transports publics.

Par la présente pétition et compte tenu des éléments ci-dessus, nous demandons au Conseil d'Etat de maintenir la desserte de l'arrêt Tour du Lignon par la ligne 23.

N.B. 354 signatures

*p.a. Association des locataires
du Lignon*

Case postale 32

1219 Le Lignon

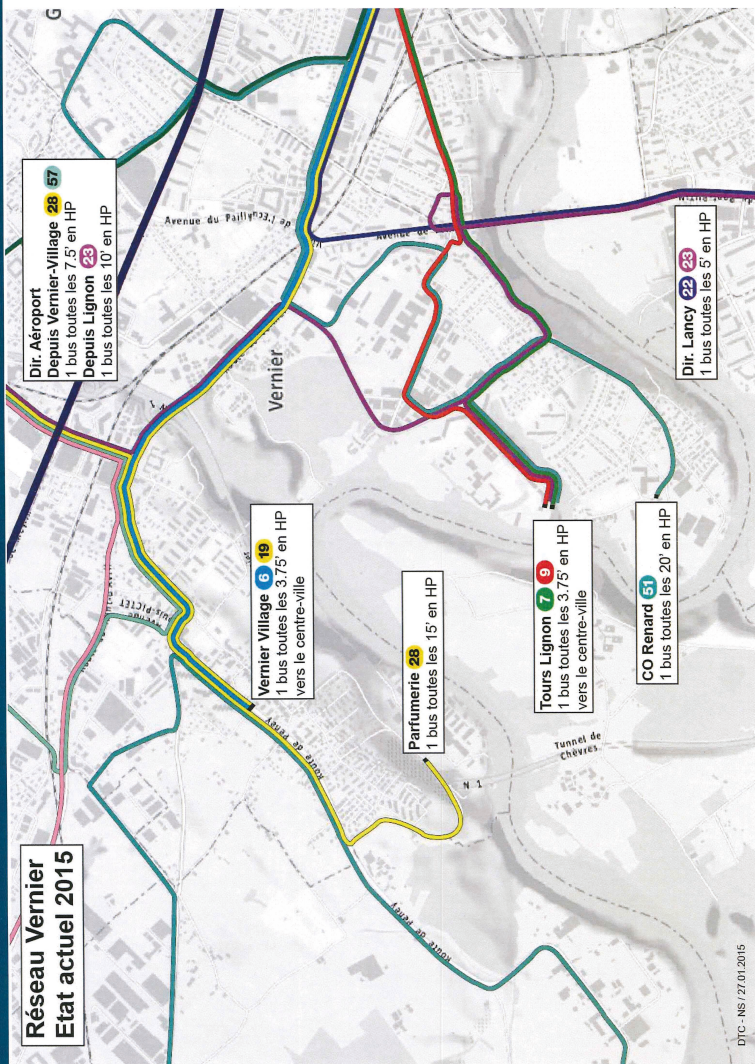
*p.a. Association des locataires
de la Grande Tour*

Case postale 82

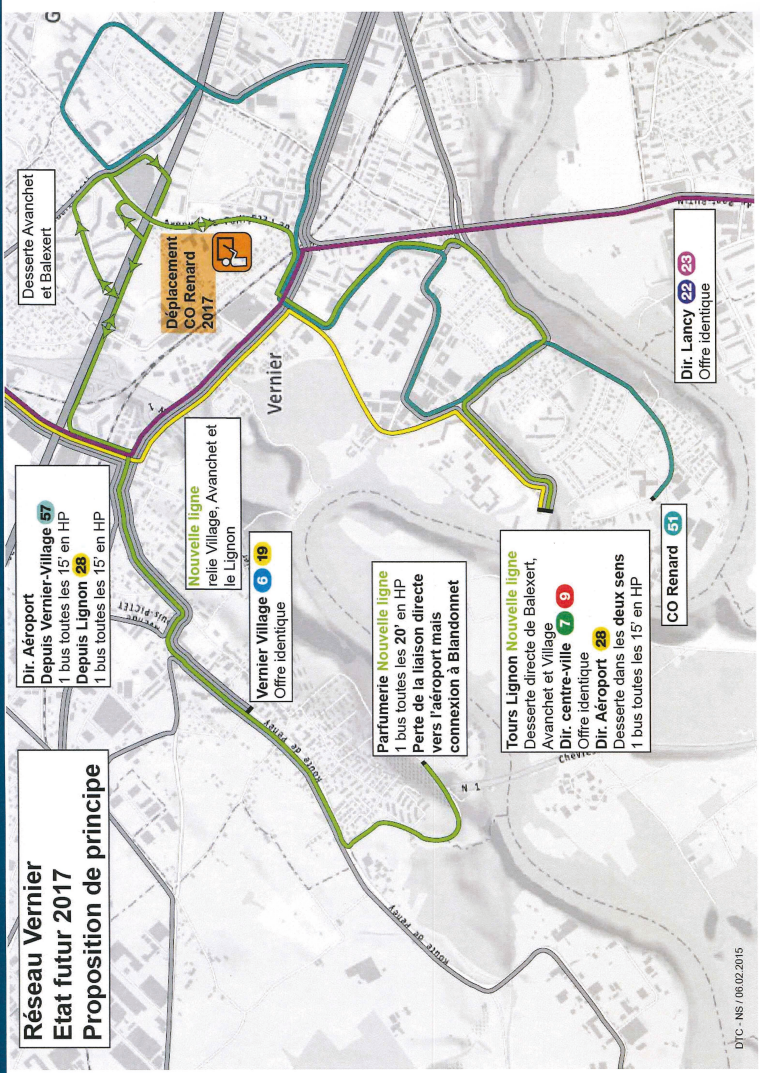
1219 Le Lignon

TOSA LIGNE 23 – DESSERTE DE VERNIER

Réseau Vernier
Etat actuel 2015



TOSA LIGNE 23 – DESSERTE DE VERNIER EN 2017





REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Le Conseiller d'Etat

DETA
Case postale 3918
1211 Genève 3

Grand Conseil
Monsieur Jean Romain
Président de la commission des Pétitions
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

N/réf. : LB/DF/BP/INS/602671-2015

Genève, le 30 mars 2015

**Concerne : P 1929 concernant la ligne 23 au Lignon - Commission des pétitions du
lundi 30 mars**

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'instruction de la pétition citée en objet, votre commission a souhaité l'audition des Transports publics genevois (TPG) pour présenter le contexte, les raisons, ainsi que l'offre complémentaire relatifs à la suppression de la desserte de l'arrêt *Tours Lignon* par la ligne 23 prévue au changement d'horaire 2017, soit en décembre 2016.

En préambule, je souhaite préciser que l'offre des transports collectifs sur le territoire genevois est planifiée, organisée et commandée par mes services et que le DETA finance cette offre. Les TPG n'ont ainsi pas la décision finale sur la modification de l'offre, telle que celle qui fait l'objet de la présente pétition, quand bien même ils en sont l'exploitant principal.

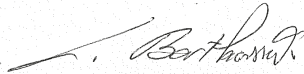
La suppression de la desserte de l'arrêt *Tours Lignon* par la ligne 23 dès décembre 2016 s'inscrit dans le contexte du déploiement de la technologie TOSA sur cette ligne. A cette occasion, plusieurs adaptations du tracé de la ligne seront apportées. Il est notamment prévu de ne plus desservir le quartier du Lignon dans son ensemble avec cette ligne 23 puisqu'elle passera par l'avenue de l'Ain et la route de Vernier. Cette modification du tracé de la ligne permettra l'économie d'un véhicule, ce qui permettra de financer une ligne interquartier reliant les différents pôles de la Commune de Vernier. Une demande de longue date de la commune sera ainsi satisfaite. Le nouveau principe de desserte a été élaboré en étroite collaboration avec les techniciens de la commune et a été reçu favorablement par la commission municipale de la mobilité de Vernier le 17 février 2015.

Finalement, les habitants du quartier du Lignon bénéficieront d'une offre plus importante de/vers l'aéroport qu'actuellement, ainsi que la possibilité de relier directement Balexert ou la mairie par exemple, dans l'objectif d'une meilleure cohésion du territoire communal.

./.

J'espère que ces explications, ainsi que celles des TPG, permettront à la commission d'appréhender en toute connaissance de cause le contexte de cette modification de l'offre, ainsi que les nouveaux avantages dont bénéficieront les habitants du quartier du Lignon, ainsi que plus largement tous les Verniolans.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.



Luc Barthassat

Copie pour information : TPG

Date de dépôt : 21 avril 2015

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Sarah Klopmann

Mesdames et
Messieurs les députés,

Un manque de communication de la part des Transports publics genevois sur ses plans de modifications de lignes est à l'origine de cette pétition. C'est officieusement seulement que l'Association des locataires du Lignon et l'Association des locataires de la grande tour ont eu vent du projet de suppression de la desserte du bas du Lignon par la ligne 23, à destination de l'aéroport. Cette ligne étant utile à près de 2000 personnes, les deux groupements ont lancé la pétition « pour le maintien de la desserte de l'arrêt TPG Tour du Lignon par la ligne 23 ».

Ne disposant pas de plus d'éléments que les habitant-e-s, la commission a décidé d'auditionner les TPG. Nous avons appris que, effectivement, la ligne 23 ne desservira plus le Lignon, mais qu'une nouvelle navette tournera entre les arrêts Tours Lignon, Balexert, Avanchets, Vernier-Village et Parfumerie.

Le parcours sera moins direct, un transbordement sera nécessaire, mais le problème semble partiellement réglé pour les habitant-e-s du bas du Lignon. La majorité de la commission est donc satisfaite.

Une chose pourtant m'inquiète.

Nous avons aussi entendu en commission que cette navette sera une desserte communale. Ces mots sont sortis un peu par hasard, noyés dans une phrase plus générale. Ils sont pourtant lourds de sens. Pourquoi une desserte communale ? Généralement, cela signifie que la municipalité a expressément demandé la mise en place d'une ligne supplémentaire, non planifiée par les TPG. Celle-ci sert l'intérêt de la commune uniquement et sa fréquentation est très faible. Evidemment, la municipalité met pour cela la main au porte-monnaie.

Dans le cas qui nous intéresse ici, l'économie liée à la modification des lignes et à la diminution des fréquences de bus dans ce secteur permet de

financer les $\frac{2}{3}$ du budget de la navette. Bien. Qui complétera ? « Cela reste à discuter », nous dit-on. Malheureusement les TPG doivent réduire les frais. Reste donc la commune... Mais quel intérêt à réduire des lignes pour gagner de l'argent, si on compense ensuite avec une navette coûtant plus que le bénéfice obtenu ?

On peut légitimement craindre que cela devienne une stratégie d'économie plus globale. Les lignes normales sont diminuées, le dernier tronçon est alors desservi par des navettes qu'on considérera communales, et ces dessertes deviendront petit à petit à charge des communes. Nous assisterions en quelque sorte à un transfert de charge des TPG aux communes. Cette manœuvre est compréhensible si l'on se place du côté de la régie publique, prise à la gorge. Mais elle n'est pas acceptable et risque de péjorer grandement l'offre des transports publics en périphérie.

Lors de la discussion, un commissaire dit trouver normal que la commune de Vernier paie cette desserte, si elle l'a demandée. Mais nous ne le savons pas ! Nous n'avons même pas pu le lui demander, puisqu'une majorité de la commission, scandaleusement, a refusé d'auditionner la commune en question. Et même si cette desserte était le résultat d'une requête particulière de la municipalité, nous ne pouvons pas admettre qu'elle soit considérée comme un ajout spécifique. Les TPG diminuent la ligne normale et cette hypothétique revendication n'aurait été que la conséquence directe de cette décision unilatérale.

Bien que ce point ne soit pas formellement lié à la demande des pétitionnaires, nous devons en discuter. Ce procédé va-t-il devenir pratique courante ?

En conséquence, la minorité vous demande, Mesdames les députées, Messieurs les députés, de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat afin de faire la lumière sur cette question.