

**Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 17 janvier 2012 de M<sup>me</sup> Salika Wenger et M. Pierre Gauthier: «Modifications du réseau TPG».**

**Rapport de M<sup>me</sup> Mireille Luiset.**

Cette motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 17 janvier 2012. La commission a siégé le 13 mars 2012, le 3 avril 2012 et le 22 mai 2012, présidée par M<sup>me</sup> Laurence Felhmann Rielle.

Les notes de séance ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la commission remercie vivement.

**Rappel de la motion**

Considérant:

- que depuis le 11 décembre 2011 la majorité des usagers des Transports publics genevois (TPG) a exprimé sa colère suite à la modification profonde du plan de réseau et à l'augmentation considérable des tarifs des TPG;
  - que la modification ou la suppression des lignes impose aux usagers de nombreux transbordements dans des conditions de confort précaires – en cas d'intempéries – et dans des conditions de sécurité alarmantes (voir le récent accident mortel rue du Rhône);
  - que les personnes handicapées, les personnes âgées, les personnes accompagnées de jeunes enfants et les voyageurs chargés de bagages sont fortement préjudiciés par ces changements et par la pagaille qui s'en est suivie;
  - que, malgré la diminution notoire de l'offre et du confort d'utilisation, les tarifs ont été fortement augmentés;
  - que ni les Conseils municipaux, ni les associations concernées (CITRAP, ATE, UTPG, Avivo) n'ont été consultés au cours du processus de mise en place du nouveau plan de réseau;
  - enfin que, après l'explosion de colère et de mécontentement de la majorité écrasante des usagers suscitée par ce nouveau réseau, les autorités cantonales et les TPG ont finalement reconnu que de graves erreurs ont été commises,
- le Conseil municipal invite le Conseil administratif:
- à intervenir, sans délai, auprès du Département cantonal de l'intérieur et de la mobilité et des TPG afin que ces derniers mettent tout en œuvre:

- pour rétablir les lignes de tramway et de bus disparues et ainsi limiter au maximum le système désastreux des «transbordements»;
- pour que soit respecté le concept de réseau défini par la loi cantonale H1 50 adoptée en 1988, (triangle Rive – Cornavin – Bel-Air et axe Rive – Cornavin par le pont du Mont-Blanc);
- à informer le Conseil municipal afin que ce dernier sache si l’élaboration du nouveau plan de réseau a fait l’objet d’une négociation entre les autorités cantonales, les TPG et la Ville de Genève ou s’il a été imposé au Conseil administratif;
- à analyser les modifications du réseau TPG en ville de Genève afin d’en évaluer l’impact et les conséquences sur la population et sur les conditions de circulation;
- à organiser et mettre en œuvre une consultation de la population afin d’en recueillir directement l’avis et les propositions en ce qui concerne le réseau et les horaires des TPG.

### **Séance du 13 mars 2012**

#### *Audition de M. Pierre Gauthier, motionnaire*

M. Gauthier rappelle les grandes lignes des modifications qui ont eu lieu, ainsi que la vague de mécontentements soulevée depuis la mise en service de la modification du réseau, le 11 décembre 2011.

Il souligne qu’il était prévu la réversibilité des modifications si les changements ne donnaient pas satisfaction, mais que ce fut un immense mensonge, car les voies permettant cette réversibilité ne furent tout simplement pas construites. Il relève que la modification du réseau n’est pas conforme aux principes légaux puisque la H 1. 50 (LRTP) n’a pas été respectée et, plus particulièrement, l’article 4, alinéas 3 et 4 du chapitre.

Toutes les études démontrent que les Transports publics genevois (TPG) sont devenus moins attractifs du fait des modifications de réseau entraînant de fréquents changements et transbordements peu pratiques voir dangereux.

M. Gauthier ajoute que ce plan est issu d’ingénieurs de la RATP et qu’il n’y à aucun point commun entre une ligne de métro et celles des bus et trams, où les transbordements ont lieu en surface au contraire du métro où ils ont lieu de quai à quai.

Les transbordements TPG actuels sont dangereux, notamment pour les personnes âgées et/ou à mobilité réduite. Il mentionne le nombre d’accident qui a augmenté et il pense notamment aux problèmes à la place Bel-Air.

Il parle du troisième élément qui les a fait réagir: les tarifs.

Un délai avait été décidé par le Conseil d'Etat pour repousser d'un an l'augmentation des tarifs suite à une initiative de l'Avivo et, en fin de compte, l'augmentation fut plus forte que prévue, alors que l'initiative de l'Avivo n'a toujours pas été mise au vote, bien qu'elle ait recueilli 14 000 signatures.

On constate que les prestations ont baissées mais que les tarifs ont augmentés de manière injustifiable.

En fait, pour citer M. Kaufmann de l'EPFL, Genève est passé d'un réseau Constellation à un réseau consternation.

M. Gauthier ne sait pas si une résolution a été déposée par le passé.

Il détaille l'invite de sa motion demandant au Conseil administratif d'intervenir pour rétablir le réseau Constellation, ce qui correspond à l'attente de tous. Il ajoute que la motion demande à ce que le concept de réseau, prévu dans la loi, soit respecté. Il signale encore que Rive n'est toujours pas reliée à Cornavin. La seconde invite demande que le Conseil administratif informe le Conseil municipal et qu'il évalue les impacts et les conséquences de ces modifications sur la population. Il termine en mentionnant que la motion demande également à ce que la population soit consultée et qu'elle puisse directement s'exprimer.

### *Question*

Une commissaire se demande les raisons qui ont engendrées cette situation, si ce sont des questions économiques ou les compétences du Conseil d'Etat.

### *Réponse*

Selon M. Jean Spielmann, les TPG ont organisé ce réseau dans le but de faire des économies sur le personnel. Il ajoute que ce dernier est placé sous un stress infernal. Il mentionne que les retards s'accumulent, impliquant que les conducteurs n'ont plus le temps de prendre une pause au terminus.

### *Question*

Un commissaire mentionne quelques affirmations erronées dans la motion. Par exemple, les cadences ont augmenté, comme pour la ligne 3 qui passe toute les 3 minutes. Il lui semble qu'il s'agit principalement d'une mauvaise communication de la part des TPG et d'un problème de transbordements à la place Bel-Air.

*Réponse*

La fréquence n'est pas toujours une amélioration, il suffit de constater le nombre de fois où les bus et trams se suivent à la queue leu leu. L'augmentation de fréquence est un leurre, car le timing ne peut être respecté du fait de l'afflux de passagers à certains arrêts, entraînant des retards bloquant tout le système. Il assène que ce n'est pas le public qui doit être au service du service.

*Question*

Il aborde la problématique de l'arrêt de Plainpalais et signale qu'à l'arrêt Henri- Dunant la situation est aussi dangereuse et il relève l'urgence. Au vu de la lenteur de l'exécutif, il se demande s'il ne faudrait pas secouer un second cocotier afin d'espérer un résultat.

*Réponse*

Le Conseil municipal a peu de moyens coercitifs, à part le projet de délibération. Il pense que le Conseil d'Etat respect les avis du Conseil municipal, mais que les réactions n'ont pas toujours l'effet espéré.

Il déplore le manque de moyens du Conseil municipal et, quant aux autres moyens, il informe qu'il y a d'autres actions, pétitions, rencontres, etc.

Il sait que ce n'est pas une simple motion qui va suffire, mais c'est un signal important à donner.

*Question*

Qu'est-ce qui vous fait penser que cette invite va changer la donne alors que votre magistrat est impliqué dans le dossier et il semble que vous n'ayez pas pu dialoguer avec lui?

Et second point, la baisse d'effectifs est-elle avérée car il semble que les TPG recrutent en permanence?

*Réponse*

M. Pagani n'est pas notre magistrat, mais celui de l'ensemble de la population, et c'est lui qui sera chargé de suivre le dossier.

Nous avouons notre point faible car, malgré nos discussions avec les TPG avant les travaux, nous n'avons pas saisi l'ampleur des difficultés que cela allait engendrer.

Les TPG ont fait le choix d'un système inadapté à Genève.

M. Pagani n'a peut-être pas perçu l'ampleur du désastre qui s'annonçait.

Quant aux conducteurs, dans l'émission «Mise au point» abordant le recrutement, il fut relevé que les horaires étant très contraignants. Il est difficile de recruter du fait des contraintes de la charge.

Les TPG sont en recrutement permanent car il y a un tournus du personnel assez fort.

Une commissaire relève qu'il n'y a pas qu'un seul lieu de transbordement dangereux, c'est généralisé.

Elle pense que demander une évaluation risque de prendre du temps, alors qu'il y a urgence.

### *Réponse*

Quant aux transbordements, il cite M. Kauffmann: nous sommes passés d'un réseau Constellation à un réseau consternation. Lorsque la ligne entre le domicile et le lieu de travail exige plus d'un transbordement, la fréquentation baisse significativement.

Un véritable transbordement se fait quai à quai. A Genève, ce principe n'est pas appliqué.

L'invite est peut-être obsolète car les TPG et le Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement ont déjà lancé une consultation auprès des usagers.

Mais vous savez que, lorsque l'on fait un sondage, la nature de la question influe la nature de la réponse.

### *Question*

En fait, vous voulez revenir en arrière?

### *Réponse*

Ce serait réactionnaire. L'idée est de tenter d'améliorer le système et de respecter la loi en revenant au système Constellation.

### *Question*

Ce qui est important, c'est la rapidité d'action. Ne faut t-il pas plutôt cibler les trajets des trams?

*Réponse*

Ces décisions se prennent au Grand Conseil. Vous y avez une représentation, ce qui n'est pas le cas d'Ensemble à gauche.

*Remarque d'un commissaire*

Le Grand Conseil a déjà agi et les lignes 3 et 7 ont été rétablies rapidement. Il y a 32 nouvelles rames Tangos qui vont avoir une plus grande vitesse.

M. Gauthier se retire, remercié par la commission.

La présidente demande ensuite si les commissaires souhaitent de nouvelles auditions.

Un commissaire aimerait entendre les TPG pour les deux motions.

Une commissaire aimerait que deux rapports soient rédigés, l'un pour la motion M-991 et l'autre pour la motion M-992.

La rapporteuse répond qu'il n'y a pas de problème.

Un commissaire ne comprend pas comment cela se fera. Il remarque ainsi que l'audition des TPG portera sur les deux motions.

La présidente acquiesce et déclare que les deux motions seront traitées ensemble, mais elle mentionne qu'il sera nécessaire de les dissocier selon les débats.

Une commissaire ajoute que les invites sont différentes et elle pense qu'il est nécessaire de respecter l'esprit de ces motions. Elle remarque encore que la motion M-991 ne demande pas de restaurer l'ancien système.

La présidente constate qu'il y a un consensus et aucune opposition au sein de la commission pour l'audition des TPG.

**Séance du 3 avril 2012**

*Audition de M. Pascal Ganty, directeur développement & ingénierie des TPG sur les motions M-991 et M-992*

M. Pascal Ganty informe la commission des caractéristiques du plan directeur 2011-2014, ainsi que du fait que, en septembre 2008, la Direction générale de la mobilité (DGM) a engagé des réflexions sur le sujet des réseaux TPG.

Il ajoute que l'ensemble des communes genevoises a été approchée par la DGM avec les TPG afin de connaître les attentes.

Sur la question des contrats de prestations, Proxybus a été supprimé et le projet sur les trolleybus reporté au prochain plan directeur.

La mise en œuvre du nouveau concept des trams, avec l'entrée en fonction du tram Cornavin-Onex-Bernex, a conduit à revoir 70% des voies de bus et trolleybus.

Le réseau fut restructuré suite aux deux modifications mentionnées.

Du 11 au 24 décembre, un nombre élevé d'incivilité de la part des automobilistes, surpris par les nouvelles lignes de trams, des tempêtes, plus des pannes techniques ont fait que cette première semaine fut calamiteuse. Les usagers et les conducteurs furent obligés de s'informer continuellement afin de suivre les changements.

En deuxième période, du 25 décembre au 8 janvier, ce fut l'observation du réseau. Il est évident que la qualité des services fut insuffisante.

Troisième période, du 9 au 15 janvier, passage aux horaires normaux.

Des mesures d'améliorations sont prises et il y a peu d'incidents majeurs, les choses semblent se normaliser.

Pendant ces quatre périodes s'est mise en place une cellule de suivi d'étapes dirigée par la DGM et les TPG.

Il était prévu des difficultés à régler et, dès le 9 janvier, cette cellule s'est réunie chaque semaine à la demande de M<sup>me</sup> Künzler.

La DGM et les TPG se contactent journallement pour s'informer et prendre des mesures.

De nombreuses mesures d'amélioration sont mise en place, qui ont, par exemple, visé l'inversion des lignes 3 et 7, ainsi que la création d'une voie réservée pour le bus sur le pont du Mont-Blanc. Il précise qu'il s'agit de la ligne 8 qui prend à présent par la rue du Mont-Blanc.

Il s'agit d'un retour au parcours historique des lignes 3 et 7, ainsi qu'un retour à certaines bases. (Arrêts, etc.).

Nous avons porté un gros effort sur les régulateurs de feux de signalisation, ces réglages ne sont pas terminés.

Il mentionne une bonne collaboration avec la gendarmerie pour la mise en place de mesures de sécurité routière et autre.

Les communes ont été entendues, même si leurs demandes n'ont pas souvent été prises en compte.

*Remarque d'un commissaire*

Le plan directeur collectif évoque 35% de développement du réseau, mais là, il n'est question que de trams.

*Réponse*

Ces 35% seront respectés.

*Question*

Y compris le nouveau dépôt d'Enchardon?

*Réponse*

Notre futur dépôt est dimensionné pour répondre aux besoins et on va y garer des autobus, ce qui va libérer la pointe de la Jonction.

*Précision du commissaire*

Il faut payer des gardes pour les véhicules stationnés hors dépôts, ce qui coûte 12 millions par an.

*Question*

Par rapport au plan directeur collectif, comment se sont passées les négociations avec la Ville de Genève?

*Réponse*

Réponse évasive, il n'a pas d'exemple en tête et avance que chaque refus aurait été expliqué.

*Un commissaire*

Avec l'abandon de Constellation se sont développés de gros problèmes à la place Bel-Air, principalement pour les personnes âgées et/ou à mobilité réduite, voire handicapées. Comment allez-vous solutionner cette situation?

*Réponse*

C'est un des quatre ou cinq points où se concentrent nos préoccupations. L'étude de risque montrant qu'il s'agissait d'une problématique réelle, non bloquante, mais réelle.



Malheureusement, force est de constater que nous n'avons pas atteint nos objectifs et qu'il reste bien des points à résoudre.

Le travail n'est pas achevé et se poursuit.

Un commissaire rappelle le fondement des motions qui sont très précises quant aux demandes, et il signale qu'une grande partie de la population continue de râler.

### *Question*

Peut-on revenir en arrière?

Et la ligne 32 est-elle nécessaire? Et le binz des véhicules électriques est-il économique et réaliste?

### *Réponse*

Il n'a jamais été question de revenir en arrière, on est dans une démarche d'amélioration.

Quant à la ligne 32, la desserte du quartier de la Jonction a fondamentalement changé et nous avons estimé qu'elle n'était plus nécessaire.

Dans ce nouveau réseau, la ligne 32 semblait inutile.

Vous avez voté un budget complémentaire pour les véhicules électriques. Nous planifions le rétablissement de la ligne 32 pour le 16 avril prochain.

Il y a des micros lignes, 35, 32, et nous imaginons l'opportunité de fusionner ces 2 lignes.

Il signale alors que le véhicule électrique est un moyen pertinent pour cette ligne 32 mais il remarque qu'il ne pourra plus être utilisé lorsque cette ligne aura fusionnée. Il ajoute que ce véhicule pourrait être réemployé pour la ligne de la Vieille-Ville.

### *Question*

Que pensez-vous du fait d'électrifier les lignes?

### *Réponse*

J'ai proposé d'électrifier la ligne 36 plutôt que la 32, car cela me semble plus indiqué.

En tant que représentant des TPG, je pense que c'est une bonne idée.

*Question*

Un commissaire ne voit pas comment des études techniques résoudraient le fait de devoir traverser la rue, à moins de construire une passerelle pour les problèmes de transbordements.

Il parle des grappes et des difficultés de maintenir les cadences, et il pense qu'il faudrait pouvoir empêcher les gens de retenir les portes.

Et comment empêcher les retards?

*Réponse*

Idéalement, pour exploiter la ligne 12, il faut 22 convois de 53 mètres, lesquels pourront embarquer et débarquer les passagers plus rapidement.

Il rappelle alors que l'ensemble du réseau n'est pas en site propre et qu'il est clair que le moindre incident entraîne ce phénomène. Il signale encore que la ligne 12 est la seule ayant des boucles de rebroussement.

*Question*

Le nombre de transbordement n'a-t-il pas une influence sur le taux de fréquentations?

*Réponse*

Non, c'est le temps de transport et non le nombre de transbordement qui influe la fréquentation.

*Question*

Est-ce qu'une étude a été menée sur cette question?

*Réponse*

Le Service du marketing des TPG a mené des études. Je répète qu'il n'était pas possible de conserver le réseau précédent et d'atteindre les objectifs fixés par le Conseil d'Etat. Je mentionne que le nouveau réseau présente également des avantages. Je signale, par exemple, qu'un trolleybus a décâblé la veille et, par le passé, tout le réseau aurait été perturbé, ce qui n'a pas été le cas.

*Question*

Une commissaire dit qu'elle a l'impression que le réseau est géré par des enfants.

Pourquoi ne vous êtes-vous pas adressé par exemple à l'EPFL afin de connaître les besoins des usagers?

Les choix faits provoquent des pertes de temps importants, et elle relève les changements de trajets sur certaines lignes, ce qui fait qu'on ne sait pas avec certitude où on va aboutir lorsqu'on monte dans un bus. Elle signale en outre que le bus 3 a modifié son parcours de manière incompréhensible.

Elle demande pourquoi ne pas s'adresser à des spécialistes afin de satisfaire les usagers et non les TPG ou la DGM?

*Réponse*

Ce sont des contraintes opérationnelles qui contraignent les bus de la ligne 3 à changer de parcours à certains moments, pour les retours au dépôt par exemple.

Nombre de spécialistes sont intervenus dans la réflexion.

Les usagers doivent s'habituer au changement et à un confort moindre lors de leurs déplacements, ils doivent s'habituer à certaines contraintes.

La commissaire se déclare insatisfaite de la réponse et relève les transbordements, par exemple, Bernex et croisée de Confignon, etc.

*Question*

Il paraît que la conception du réseau vient d'un bureau RATP de Lyon?

*Réponse*

C'est sous la réflexion de la DGM et des TPG et de mandataires locaux qu'a été menée la conception de ces modifications.

*Question*

Combien coûterait le retour à l'ancien réseau?

*Réponse*

On ne peut pas revenir en arrière pour le réseau tram, car il faudrait défermer le réseau existant et n'a aucune idée du coût.

Il n'est pas question de se remettre en question, mais de s'obstiner à chercher des solutions.

*Question*

Les transbordements de Cornavin et Bel-Air sont très dangereux, en êtes-vous conscient?

La population est mise en danger.

*Réponse*

Le transbordement est englobé dans une optique globale, et on travaille sur ce sujet.

*Remarque*

Les nouveaux Tango ne sont pas adaptés pour les personnes âgées, à cause des marches à l'intérieur.

*Réponse*

Il y a des marches en effet, mais aussi des places près des portes. Je ne crois pas que ce type d'usagers tente de traverser tout le tram.

*Question*

Pensez-vous avoir bien communiqué?

Surtout au sujet du changement de 70% des lignes et horaires?

Il y a eu un couac, quand même.

*Réponse*

On a communiqué en masse l'an passé.

Mais peut-être qu'on n'a pas été parfait.

*Question*

Pour la place Bel-Air, qui a foiré dans cet aménagement?

Pouvez-vous dire si la Ville a vraiment participé à l'aménagement de la place Bel-Air?

*Réponse*

On n'a pas pensé à l'aménagement lui-même, nous avons programmé les arrêts et transbordements, dans l'ensemble, tout le monde a foiré. La réflexion s'est surtout portée sur les flux plus qu'à l'aménagement lui-même.

*Question*

L'aménagement est donc de la compétence de la Ville?

*Réponse*

Il s'agit de coresponsabilité Canton/Ville, car les arrêts ont été cofinancés par l'Etat.

*Question*

A Plainpalais, on a financé l'arrêt du 15, direction Acacias, maintenant on s'arrête dix minutes avant l'arrêt.

*Réponse*

C'est pour une question de symétrie et sécurité, car les gens auraient traversé les voies avec la disposition précédente et se seraient retrouvés en conflit avec le tram.

Il répète alors qu'il y a une incivilité extraordinaire de la part des voitures, des cyclistes et des piétons et il considère que les risques se situent à ce niveau.

*Question*

Un commissaire ne comprend pas où est la notion de sécurité car, de toute façon, le piéton doit traverser la chaussée.

Une commissaire rappelle alors qu'il y a eu un mort par un bus durant la période d'essai, et elle remarque que les études démontrent que, plus il y a de transbordements, moins l'attractivité est bonne. Elle se demande alors s'il ne faudrait pas demander aux employeurs et à l'école de modifier leurs horaires afin de ne pas bloquer le réseau, car la DGM et les TPG ne semblent pas avoir de solution à cette gabegie.

Elle remarque également qu'il est plus rapide de venir à pied en Vieille-Ville depuis Cornavin qu'en tram ou en bus. Elle se demande encore si les trams ont été conçus pour le confort de tous les utilisateurs, vu leurs aménagements intérieurs.

### *Question*

Pour les vélos, pensez-vous qu'il y ait amélioration de cohabitation avec les bus et les tram?

### *Réponse*

Cela ne sera pas le cas sur les sites propres. Seules les zones où les deux modes doivent cohabiter peuvent être améliorées. Il précise que la DGM veille aux aménagements. Il signale, par ailleurs, que les TPG ont mis en place un système de caoutchouc dans les rails au boulevard Georges-Favon afin d'éviter les accidents de vélos.

M. Ganty se retire à 20 h.

### **Séance du 24 avril 2012**

Sujet reporté.

### **Séance du 22 mai 2012**

#### *Discussion et votes*

La présidente passe à la motion M-991 et ouvre la discussion.

Un commissaire déclare que cette motion lui semble très bien et précise.

Une commissaire propose de supprimer la première partie de la première invite pour rester cohérent. «*Pour que soit respecté le concept du réseau*» serait ainsi conservée.

Une commissaire rejoint sa préopinante sur sa proposition. Elle se demande ensuite pourquoi ce serait au Conseil administratif de faire ce travail et non aux TPG.

Une commissaire remarque que le Conseil municipal a des compétences très restreintes sur ce dossier et elle ne voit pas très bien ce qui pourrait être fait avec cette motion.

Un commissaire déclare souhaiter qu'il y ait un tram de Chêne-Bougeries à la gare, et de Meyrin jusqu'aux Palettes. Il pense que ces motions sont peut-être un coup d'épée dans l'eau, mais il remarque qu'il s'agit de l'expression d'un mécontentement. Et il ne croit pas que ce soit aux TPG d'imposer leur vision technocrate du déplacement.

Une commissaire propose encore de supprimer la troisième et la quatrième invite. Elle ne croit pas que la consultation de la population soit le rôle du Conseil

municipal.

La présidente passe au vote de la proposition d'amendement du Mouvement citoyens genevois, elle est acceptée par 10 oui (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 2 UDC, 1 LR) contre 2 non (EàG) et 1 abstention (LR).

La présidente passe au vote de la motion M-991 ainsi amendée, qui est acceptée par 8 oui (2 Ve, 2 S, 2 UDC, 2 MCG) contre 2 non (LR) et 3 abstentions (1 S, 2 EàG).

### *PROJET DE MOTION AMENDÉ*

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à intervenir, sans délai, auprès du Département cantonal de l'intérieur et de la mobilité et des TPG afin que ces derniers mettent tout en œuvre pour que soit respecté le concept de réseau défini par la loi cantonale H1 50 adoptée en 1988, (triangle Rive – Cornavin – Bel-Air et axe Rive – Cornavin par le pont du Mont-Blanc);
- à informer le Conseil municipal afin que ce dernier sache si l'élaboration du nouveau plan de réseau a fait l'objet d'une négociation entre les autorités cantonales, les TPG et la Ville de Genève ou s'il a été imposé au Conseil administratif.