

Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 9 septembre 2013: «Pour un modèle réaliste de réseau de tram à cinq lignes».

Rapport de M^{me} Brigitte Studer.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions lors de la séance du Conseil municipal du 9 septembre 2013. La commission l'a traitée lors de ses séances du 30 septembre 2013 et du 20 janvier 2014, sous la présidence de M^{me} Sophie Courvoisier. Les notes de séances ont été prises par M^{me} Tamara Saggini, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 30 septembre 2013

Audition de MM. Jean-Pierre Tschaler, Christian Hauri et Damien Bonfanti, pétitionnaires

M. Bonfanti explique que l'objectif de cette pétition de l'Association transports et environnement – section genevoise (ATE Genève) n'est pas de revenir à la situation antérieure, mais d'améliorer le réseau de tram, duquel les usagers sont en général mécontents. Dans les pôles d'échange tels que Bel-Air, Plainpalais, Cornavin ou Rive, les transbordements sont difficiles, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi pour les autres usagers. De meilleures solutions pourraient être trouvées.

M. Hauri présente les éléments principaux de leur proposition. La pétition demande d'ajouter deux lignes de tram supplémentaires: premièrement celle reliant Carouge et Cornavin, qui devrait être recréée au printemps (2014), et deuxièmement l'ancienne ligne 16 entre les Trois-Chêne et Cornavin. Pour cette ligne 16, il voit deux options de parcours. Il serait possible de rétablir le «tourner à gauche» depuis l'arrêt Stand sur le boulevard Georges-Favon en direction de la rue du Stand. Une autre option serait que le 16 suive le même tracé que le 14 jusqu'aux ponts de l'Ile et puisse ensuite emprunter le quai de la Poste et bifurquer à gauche. Cette variante impliquerait la création d'un court tronçon de voie unique à la place de la Poste.

Quant aux pôles d'échange, il s'agit d'améliorer l'information et la signalétique des horaires et des lieux d'arrêts. Il faudrait également prévoir plus de place pour pouvoir accueillir les passagers en attente de manière satisfaisante.

M. Tschaler précise qu'à la sortie de la rue du Rhône sur la place de Bel-Air ou au rond-point de Rive, les piétons traversent la rue quasi continuellement et empêchent ainsi les bus d'avancer. Il est indispensable de clarifier les priorités dans les pôles d'échange afin de fluidifier le trafic. L'ATE propose d'octroyer une priorité pour les transports publics aux feux de signalisation.

Questions

Est-ce que l'Etat ou la Ville consultent l'ATE pendant les phases de planification du réseau?

M. Bonfanti répond que l'association n'est informée qu'une fois que les décisions ont été prises. Il ajoute que cette pétition ne demande qu'un minimum, rien d'extraordinaire.

Quelles sont les propositions de l'ATE pour faciliter les transbordements à Bel-Air et à Cornavin?

M. Bonfanti précise que cela pourrait être soit une passerelle, soit un souterrain.

Est-ce que les changements récents effectués par les Transports publics genevois (TPG) n'ont pas permis d'améliorer l'efficacité du réseau?

M. Bonfanti cite le professeur Vincent Kaufmann, qui affirme qu'il faut tenir compte des usagers. Le réseau fonctionne en termes techniques, mais ne répond pas aux nécessités des usagers.

A Bel-Air, les bus venant de la rue du Rhône doivent attendre parfois entre quatre et huit minutes. Quelles améliorations seraient envisageables?

M. Tschaler propose d'installer des feux ou de prévoir la présence d'un agent municipal. M. Bonfanti ajoute qu'il serait utile de sensibiliser la population et de modifier les feux, afin de fluidifier le flux des piétons et des automobiles.

Une commissaire constate qu'à Cornavin comme à Bel-Air, aucun mode de transport n'étant priorisé, c'est le chaos. Qu'est-ce qui permettrait d'améliorer cette situation?

M. Bonfanti explique qu'en essayant de satisfaire tout le monde, on crée une situation qui ne satisfait personne. Il n'y a pas de limite de vitesse, les véhicules privés gênent les véhicules publics. Il faudrait en effet déterminer des priorités.

Un commissaire constate que si la prolongation de la ligne 18 a été annoncée (et réalisée aujourd'hui), il n'y a toujours pas de solution pour les habitants qui circulent entre Carouge et la place des Nations.

M. Hauri répond qu'il n'est pas possible que tous les quartiers puissent disposer d'une ligne directe, mais le but est d'en avoir en tout cas une entre Cornavin et la rive gauche. M. Tschaler ajoute que la ligne 16 pourrait aller jusqu'aux Nations.

Est-ce qu'il n'y aurait pas trop de trams pour le pont de la Coulouvrenière?

M. Tschaler explique que la ligne 14 passant par Coutance, il n'y a plus que la ligne 15 qui passe sur le pont. La ligne 16 pourrait donc traverser le pont et ce sans modifications d'horaires.

Qu'est-ce qui se passe avec les tableaux d'annonce des trams et bus?

M. Tschaler répond que les TPG reconnaissent que cela ne fonctionne pas toujours. En outre, les plans de la ville n'indiquent pas de tracé des lignes de tram; on pourrait les ajouter.

Séance du 20 janvier 2014

Audition de MM. Derek Christie, Christian Hauri et Hector Salvador, pétitionnaires

M. Salvador remarque que les pétitionnaires ont déjà été auditionnés à la séance du 30 septembre 2013.

Il rappelle que la pétition concerne d'une part le réseau et d'autre part l'aménagement des pôles d'échange.

Ils avaient proposé la prolongation de la ligne 18 ainsi que l'introduction d'une ligne 16, reliant ainsi les communes de Carouge et de Chêne-Bourg à la gare de Cornavin. L'aménagement des lignes doit se faire en fonction des besoins des usagers et non pas dépendre seulement de l'exploitation.

M. Hauri ajoute que pour la Ville de Genève, l'ATE se focalise sur les points de correspondance afin d'améliorer le confort des usagers des TPG, avec des panneaux d'indications claires, des abris, des kiosques, etc.

M. Christie explique que l'appui de la Ville est important pour le réseau et pour l'amélioration des pôles d'échange. Si un projet est bien ficelé et soutenu par la Ville, cela peut se passer très bien. Pour Cornavin, il propose un accès direct

aux quais, comme cela se faisait par le quai 1 à l'époque. La priorité aux feux est de compétence cantonale, mais ils espèrent que la Ville entrera en matière pour faire des suggestions constructives. Avec un meilleur contrôle et outillage des feux, tous les usagers pourraient voir leurs conditions de circulation améliorées.

Questions

Est-ce que l'ATE a déjà pris contact avec le conseiller d'Etat Luc Barthassat?

Cette démarche est prévue, mais ils veulent lui laisser le temps d'arriver. Après une première rencontre en novembre 2013, une nouvelle séance avec les TPG et la Direction générale des transports (DGT) était prévue, mais annulée suite à la démission de M. Bonzon.

Est-ce que l'aboutissement de l'initiative des Verts «Pour des transports publics plus rapides» permettrait d'améliorer les points qu'ils mentionnent?

M. Salvador acquiesce. M. Christie ajoute qu'il faudrait réaliser une étude pour explorer le potentiel d'un meilleur réglage des feux de circulation.

Est-ce que la commission des pétitions du Grand Conseil les a déjà reçus?

L'audition a eu lieu en septembre 2013.

Une commissaire estime que les feux fonctionnent mal, que le temps qui précède et qui suit le passage d'un tram ou d'un bus est très long.

M. Christie pense que les personnes qui règlent les feux n'ont pas l'habitude d'être dans le bus ou dans le tram, qui doit ralentir et souvent s'arrêter avant que le feu ne passe au vert. Il serait important de ne pas faire perdre de temps aux transports publics. Chaque fois qu'ils ont interpellé la DGT à ce sujet, la réponse était qu'on ne pouvait rien faire car les carrefours sont interdépendants.

M. Hauri ajoute que de manière générale, ils souhaitent que ce soit le politique qui dicte les priorités et non les techniciens.

La présidente les remercie et s'excuse de les avoir à nouveau convoqués.

Discussion et vote

La présidente rappelle que la commission avait voté l'audition du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de la Ville.

Une commissaire propose d'auditionner plutôt la Direction générale des transports (DGT). Un commissaire rappelle que la pétition a aussi été déposée au

Canton. La commission des pétitions du Grand Conseil aura sûrement auditionné la DGT. Il propose ainsi d'entendre en premier le service municipal.

Une commissaire propose de renvoyer cette pétition, qu'elle trouve très claire, directement au Conseil administratif, pour que l'administration puisse faire son travail, sans encore auditionner le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité.

Cet avis est partagé par d'autres membres de la commission.

La demande d'une audition de la DGT est retirée.

Votes

La présidente met au vote l'annulation de l'audition du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité. Cette annulation d'audition est acceptée à l'unanimité.

Mise aux voix, la pétition est acceptée à l'unanimité et donc renvoyée au Conseil administratif.

Annexe: pétition P-310

P-310

Pour une mobilité
d'avenir

Pétition pour un modèle réaliste de réseau de tram à 5 lignes adressée au Grand-Conseil et au Conseil Municipal de la Ville de Genève

Le but de cette démarche de l'Association Transports et Environnement (ATE) n'est pas un retour en arrière, mais un moyen de relier à nouveau efficacement les rives gauche et droite (en particulier la gare de Cornavin) par des liaisons directes, tout en tenant compte des contraintes techniques et de la nouvelle configuration du réseau.

Considérations sur le réseau :

- Le réseau possède actuellement 4 lignes, dont deux (14 et 18) ont un long tracé commun.
- Notre réseau de voies de tram devrait être utilisé de façon optimale ; dans la mesure du possible les trams et trolleybus devraient remplacer les bus qui restent des moyens de transports polluants et bien moins appréciés par les usagers.
- Les bus 61 et 27, proposés comme alternatives aux anciennes lignes 13 et 16, ne desservent pas les mêmes zones que desservaient ces deux lignes ; c'est ainsi que le problème de transport pour les habitants des Trois Chênes et de Carouge subsiste.
- Les pôles d'échange de Cornavin, Bel-Air et Plainpalais ne sont pas satisfaisant pour le transbordement des passagers.

L'ATE propose :

1) Carouge - Cornavin : Prolongation de la ligne 18 vers Carouge

A partir de Bel-Air, elle pourrait rejoindre le parcours du 12 (via la Corraterie) pour terminer au Rondeau de Carouge.

2) Trois Chênes - Cornavin : Réintroduction de l'ancien 16, avec deux options de parcours :

- Option 1) Rétablissement du "tourner à gauche" depuis l'arrêt *Stand* sur le Boulevard Georges Favon en direction de la rue du Stand.
- Option 2) Venant de Cornavin par le même tracé que le 14 jusqu'aux ponts de l'île, le 16 pourrait ensuite emprunter le quai de la Poste et bifurquer à gauche pour rejoindre la rue du Stand par la place de la Poste, ce qui impliquerait la construction d'un court tronçon de voie unique.

Dans les deux options, le 16 nouveau pourrait desservir la Rive gauche au moins jusqu'à Chêne-Bourg.

La prolongation de la ligne 18 et la réintroduction de la ligne 16 ont le même but : faciliter la communication entre les deux rives.

3) Amélioration des pôles d'échange

Quelle que soit l'évolution du réseau ces prochaines années, les pôles d'échange que représentent Cornavin, Bel-Air, Plainpalais et Rive ne sont actuellement pas satisfaisants pour le transbordement des passagers notamment ceux à mobilité réduite. Les solutions proposées le 6 mai dernier par les Verts pour Cornavin et Bel-Air vont dans le bon sens et devraient être réalisées rapidement.

En ce qui concerne le rond-point de Plainpalais, l'ATE suggère l'étude d'un passage souterrain ou d'une passerelle aérienne pour les piétons reliant la Plaine au centre du rond-point facilitant ainsi la fluidité des transbordements entre les arrêts.

4) Priorité aux feux

Depuis de nombreuses années, l'ATE milite pour octroyer la priorité aux transports publics sur le trafic individuel motorisé aux feux de signalisation. Cette mesure d'accompagnement permettrait de fluidifier largement le réseau et d'améliorer la vitesse commerciale des trams.

Les soussigné-e-s demandent la réalisation des quatre points évoqués dans cette pétition.

Nom	Prénom	Adresse	Commune	Signature
-----	--------	---------	---------	-----------

Ville de Genève Secrétariat du Conseil municipal	
R	8 JUL 2013
Avec pour:	
Copies:	

Pour une mobilité
d'avenir



Monsieur Pascal Rubell
Président
Conseil municipal de la Ville de Genève
Rue de la Croix-Rouge 4
1204 Genève

Genève, le 4 juillet 2013

Monsieur le Président,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint une pétition de l'Association transports et environnement – section genevoise (ATE-Genève), intitulée « Pétition pour un modèle réaliste de réseau de tram à 5 lignes ».

Nous restons à la disposition du Conseil municipal pour plus d'informations et nous réjouissons de débattre de cette proposition lors d'une audition à laquelle la Commission des pétitions voudra bien nous convoquer.

Vous remerciant d'avance de la suite que vous donnerez à nos demandes, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Bien à vous

Thomas Wenger
Président

Valérie de Roguin
Secrétaire associative