

Réponse du Conseil administratif à la motion du 17 janvier 2012 de M^{mes} Nicole Valiquer Grecuccio, Vera Figurek, MM. Alberto Velasco, Mathias Buschbeck, Michel Chevrolet, Olivier Fiumelli, Eric Bertinat et Pascal Spuhler: «Préoccupations et demandes légitimes des habitant-e-s du canton de Genève et de la région qui empruntent les transports publics».

TEXTE DE LA MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à prendre contact avec le Conseil d'Etat pour qu'il prenne des mesures urgentes complémentaires à celles déjà prises pour répondre aux préoccupations et demandes légitimes des habitant-e-s du canton de Genève et de la région qui empruntent les transports publics, et aux défis des transports à l'échelle de l'agglomération.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le 11 décembre 2011, les Transports publics genevois (TPG) ont procédé à la refonte complète de leur réseau, avec en particulier une modification du système d'exploitation des trams et le passage d'un système d'exploitation en maillage à un système d'exploitation en lignes individuelles.

Cette modification importante a occasionné la réduction de plus de la moitié du nombre de lignes de trams et occasionné de nouveaux transbordements aux pôles d'échanges de Cornavin, Bel-Air/Stand et Plainpalais. La mise en œuvre du nouveau réseau a généré une forte résistance des utilisateurs, attestée par un abondant courrier de lecteurs, des prises de position sur les réseaux sociaux et des interventions parlementaires dans les communes concernées.

Face à cette situation, la Ville de Genève, par l'intermédiaire du département des constructions et de l'aménagement, a confié un mandat d'étude et d'analyse à la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT), organisme rattaché à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Le rapport, dit «rapport Kaufmann», a été rendu en août 2012. Il conclut à l'intérêt de remettre en service au minimum les deux lignes reliant respectivement Moillesulaz et Carouge à la gare de Cornavin.

Le Conseil administratif soutient cette position. C'est dans ce sens qu'il a transmis ce rapport au Conseil d'Etat, aux TPG, ainsi qu'aux communes concernées.

Les services de la Ville de Genève participent à plusieurs groupes de travail pilotés par la Direction générale de la mobilité (DGM) ayant pour objectifs la mise en œuvre du plan directeur des transports collectifs 2011-2014 et, d'une manière plus spécifique, la résolution des problèmes constatés suite à la mise en place du TCOB et à la réorganisation des lignes de décembre 2011.

Depuis cette réorganisation, des solutions à court terme ont été développées par la DGM et les TPG pour répondre aux problématiques les plus urgentes. Une série de mesures a été mise en place afin d'assurer de meilleures conditions de progression des véhicules de transports publics dans ce contexte nouveau. Plusieurs groupes de travail réunissant les services cantonaux et communaux œuvrent spécifiquement à l'amélioration des interfaces de Bel-Air et Rive. Les premières interventions pour améliorer la progression du tramway sont déjà effectives.

Des solutions impliquant des aménagements et des modifications de régulation ou de schéma de circulation seront développées à moyen terme. Parmi les autres mesures proposées figure la mise en place d'une nouvelle ligne de bus 27 reliant Carouge à la gare de Cornavin, passant par le pont Hans-Wilsdorf et la rue de l'Ecole-de-Médecine.

Bien que généralement disposée à soutenir toute nouvelle ligne de bus qui desservirait l'ensemble de nos communiens, la Ville de Genève s'interroge face à cette proposition élaborée à la hâte dans le seul but de calmer les doléances légitimes des usagers.

En effet, comment justifier cette nouvelle ligne dont l'insertion dans le tissu urbain s'annonce pour le moins délicate, alors que:

- les voies ferrées permettant de relier Carouge à Cornavin en site propre existent, et que d'importants investissements ont déjà été consentis à cet effet;
- les bus ne disposeront pas des gabarits nécessaires pour se croiser, ou croiser un autre poids lourd sur le pont Hans-Wilsdorf;
- l'efficacité en terme de vitesse commerciale n'est pas garantie, du fait qu'à maints endroits elle ne bénéficiera pas d'une progression en site propre;
- la fréquence annoncée est relativement faible et peu attractive, avec 15 minutes aux heures de pointe.

Pour toutes ces raisons, le Conseil administratif a fait part au Conseil d'Etat de son opposition à cette nouvelle desserte, l'informant par ailleurs qu'aucune dépense municipale ne sera affectée à ce projet, dont la mise en service est en principe prévue pour le mois d'avril 2013.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le maire:
Rémy Pagani