

VILLE DE GENEVE - CONSEIL MUNICIPAL

Commission des pétitions

No. **345 A**

Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition no. 43 de l'Association des usagers des transports publics (AUTP) demandant le prolongement de la ligne TPG no. 11 dans le quartier Frank-Thomas / Grange-Canal. (*1)

Rapporteur : M. Michel Ducret

La commission des pétitions a examiné cet objet lors de ses séances des 10 et 17 mai 1993, sous la présidence de M. André Kaplun. Madame Yvette Clivaz Beetschen prenait les notes de séance ; qu'elle en soit remerciée ici.

1. Texte de la pétition

Considérant la création des nouvelles lignes 11 et 14 jusqu'à la Gare des Eaux-Vives ;
considérant l'extension très rapide de la population dans le quartier de l'avenue Frank-Thomas et le chemin de Grange-Canal ;
considérant la nécessité d'améliorer très rapidement le réseau des TPG pour mieux répondre à la demande accrue des usagers et la recherche d'une diminution du trafic des voitures ;

les personnes soussignées demandent aux autorités de la Ville de Genève, du Canton et à la direction des Transports publics genevois de tout mettre en œuvre pour que les lignes 11 et/ou 14 des TPG soient prolongées jusqu'à l'avenue Frank-Thomas et le chemin de Grange-Canal dès le mois de septembre 1993.

(suivent les signatures, dont 363 avaient été décomptées à l'envoi au Conseil municipal en date du 24 mars 1993).

2. Audition des pétitionnaires

Lors de sa séance du 10 mai 1993, la commission a procédé à l'audition des pétitionnaires, représentés par M. Pierre Marti, conseiller municipal, président de l'AUTP, Mme Chantegrail, habitante du quartier et directrice du Foyer pour personnes âgées de Saint-Paul, ainsi que M. Pierre-Alain Wyss-Chodat, membre de l'AUTP.

Monsieur Marti présente brièvement son association, créée en 1987 pour exiger des TPG de répondre au « quotidien » des usagers, relevant en outre la difficulté que ceux-ci auraient, d'après l'AUTP, d'obtenir directement des informations auprès de l'entreprise.

L'AUTP a interpellé les TPG au début de l'automne 1992, lors de l'annonce des modifications de tracé des lignes de ceinture (11, 14 et 18). Il était relevé qu'il paraissait regrettable que la ligne dite « de moyenne ceinture » marque son terminus à la Gare des Eaux-Vives, alors même que ce ne sont pas moins de 500 nouveaux logements à Frank-Thomas et 386 à Grange-Canal qui sont soit en construction, soit déjà réalisés. A cela s'ajoutent les 112 pensionnaires et les 80 employés du Foyer Saint-Paul, ainsi que les usagers de l'école primaire de Pré-Picot, dont l'ouverture est prévue pour la rentrée scolaire d'automne 1993.

L'association a adressé en date du 15 octobre une lettre à ce propos à M. Christoph Stucki, Directeur général des TPG.

Les TPG ont répondu par une lettre de 3 novembre 1992 qu'un éventuel prolongement ne pouvait être envisagé avant l'achèvement des travaux d'élargissement de la rampe de la route du Bout-du-Monde, prévue pour 1995, lorsque l'entier de la ligne 11 pourra être exploité directement par les TPG avec des autobus standards. Jusque-là, seuls les bus de petite taille d'un exploitant sous-traitant des TPG peuvent être utilisés sur cette partie de la ligne, entre la Gare des Eaux-Vives et le Stade du Bout-du-Monde.

Madame Chantegrail relève que la distance du Foyer Saint-Paul à l'arrêt du tramway no. 12 à Grange-Canal est de 600 mètres (*2), ce qui est trop pour la plupart de ses pensionnaires âgés.

Quant à M. Wyss-Chodat, il estime que les TPG ne sont pas assez proches des usagers. M. Marti cite les exemples des lignes des quartiers de la Jonction et de l'Hôpital, où la régie cantonale n'entre à priori en matière que si la charge financière correspondante est assumée par la Commune. Hors, pour M. Marti, il n'est pas question que la Ville de Genève doive prendre en charge une partie des coûts des transports publics qui sont du ressort du Canton. La présente pétition est une démarche qui vise à obtenir un appui, et non pas un financement.

A la question d'un commissaire, concernant la façon dont l'organisation du terminus en haut du chemin Frank-Thomas est envisagée par les pétitionnaires, il est répondu par ces derniers « qu'ils estiment la route suffisamment large pour prévoir quelque chose ou qu'il pourrait aussi se faire devant le Foyer Saint-Paul ». Ils pensent qu'une vaste boucle terminale pourrait aussi être organisée en passant par le chemin de Grange-Canal, via la montée de la route de Chêne, et descente par le chemin Frank-Thomas et l'avenue de la Gare des Eaux-Vives.

Lors de l'échange de vues qui suit, il est relevé par les commissaires qu'il est étonnant, voire déplorable, que les TPG, respectivement l'Etat de Genève, ne se préoccupent pas d'avantage qu'une desserte attractive par les transports publics soit en place au moins au moment où les logements et les emplois d'un secteur en plein développement commencent à être occupés.

3. Audition de Monsieur Eric Grasset, ingénieur, Directeur de la division « Planification et Installations » des TPG.

En préambule, M. Grasset explique qu'il s'occupe de développement du réseau et des installations fixes ; il remet une documentation sur les TPG à chacun des commissaires.

Par rapport à la demande de prolongement de la ligne 11, M. Grasset relève que les décisions concernant le réseau et les horaires pour le changement d'horaire de septembre prochain sont déjà prises. En conséquence, il ne pourrait en aucun cas être répondu favorablement au souhait des pétitionnaires dans le délai demandé.

D'autre part, en ce qui concerne le tracé de ce prolongement, s'il est vrai qu'il peut s'effectuer en direction du chemin de Grange-Canal, une autre solution intéressante à examiner serait aussi d'aller en direction de l'avenue William-Favre, pour offrir une correspondance à Merle-d'Aubigné avec les lignes 2 et 7 circulant dans le bas du quartier des Eaux-Vives.

Dans tous les cas, il ne conteste pas qu'un prolongement de cette ligne représenterait une amélioration ; mais les coûts d'exploitation seraient augmentés d'autant, chaque chose ayant son prix.

Dans l'hypothèse à l'examen de la commission des pétitions, ce n'est pas un problème d'investissements, car le coût des aménagements nécessaires serait probablement insignifiant.

./.

Par contre, un prolongement de la ligne impliquerait la mise en route d'un autobus supplémentaire dont le coût d'exploitation annuel (comprenant les salaires des conducteurs + l'entretien, la consommation et l'amortissement du véhicule) peut être estimé à environ 500'000.— francs, qui devraient être couverts. Ce montant est à mettre encore en regard avec un espoir de recettes plutôt faible et un nombre limité d'usagers concernés.

Hors, il souligne que le plan quadriennal adopté par l'Etat de Genève ne prévoit aucune augmentation des fonds mis à disposition des TPG, ceci malgré l'introduction prochaine de la nouvelle ligne de tramway 13 et de la nouvelle desserte du Mandement, avec l'augmentation des coûts d'exploitation qui en découle ! Toute charge d'exploitation nouvelle et supplémentaire doit être couverte financièrement. Aucun autre crédit n'est prévu pour le développement du réseau avant 1995.

Un espoir pourrait être que, dès l'achèvement des travaux de la route du Bout-du-Monde, la ligne 11 pourra être exploitée sans temps d'attente pour la correspondance au Stade entre ses tronçons séparés ; ce temps pourrait donc être « récupéré » pour rouler et peut-être permettre ainsi une extension de la ligne sans augmentation trop sensible du coût d'exploitation.

Un commissaire relève que les pétitionnaires ont souligné le fait que les bus stationnaient longtemps devant la Gare des Eaux-Vives et que c'était du temps perdu qui pourrait être mis à profit pour étendre la ligne. Monsieur Grasset répond que le temps d'arrêt à un terminus, même s'il est encore un peu compressible dans ce cas particulier, doit impérativement être prévu dans un horaire, car outre le repos et les nécessités pour les conducteurs, il est indispensable pour pouvoir rééquilibrer l'horaire.

Un report du terminus plus loin implique aussi le report de ce même délai d'attente au nouveau terminus, et ce temps-là ne peut donc être récupéré pour rouler plus.

Monsieur Grasset indique encore qu'une étude de faisabilité a été effectuée pour le cas qui nous occupe, et qu'elle a démontré qu'il était indispensable de rajouter un véhicule. Ceux qui affirmeraient le contraire ne sont simplement pas sérieux.

Une commissaire s'étonne de ce que M. Grasset puisse affirmer que ce prolongement ne serait pas « rentable » et n'intéresserait qu'un nombre limité d'usagers, et lui demande sur quels éléments il se base. M. Grasset répond que c'est l'expérience du réseau qui donne les ordres de grandeur d'utilisation des lignes en fonction de la densité des quartiers desservis. Dans le cas précis, il s'ajoute encore l'inconvénient majeur que l'essentiel de la demande des usagers va vers le centre de la ville et que la ligne 11 est une ligne de ceinture qui précisément ne va pas dans cette direction.

Par rapport à l'hypothèse d'exploitation d'une vaste boucle route de Chêne - Grange-Canal - Frank-Thomas - Gare des Eaux-Vives, rappelée par d'autres commissaires, M. Grasset répond qu'une telle exploitation pourrait être étudiée, mais qu'elle n'est guère attractive pour les usagers. Le temps d'attente à un terminus placé au milieu d'une telle boucle est désagréable pour les passagers déjà installés, qui ont la sensation de perdre leur temps, et la desserte qui en résulte est de mauvaise qualité, dégradant l'image des transports publics pour des avantages mineurs.

Un autre commissaire souligne qu'il retient surtout le fait que, dans un cas comme dans l'autre, un prolongement implique d'abord des moyens financiers à disposition des TPG. Il demande donc à M. Grasset qui, selon lui, pourrait avancer les fonds pour qu'une telle desserte puisse être introduite ? Monsieur Grasset répond qu'il se demande si c'est bien le rôle des techniciens de réfléchir au financement, et si ce n'est pas là le rôle des autorités politiques. Des possibilités existent comme, par exemple, dans le cas de la desserte de la Vieille Ville ou de la Jonction, où un financement mixte Commune + Etat est appliqué.

4. Discussion et vote

Un commissaire estime qu'il faut renvoyer cette pétition au Conseil administratif afin qu'il prenne des mesures allant dans le sens des pétitionnaires.

Un autre souligne qu'au-delà des souhaits des pétitionnaires, il s'agit d'abord d'un problème de financement. Au sens de la loi genevoise sur les transports publics, presque tout l'ensemble de ce quartier est considéré par le Canton comme étant desservi par les transports publics, et une desserte supplémentaire doit donc être financée autrement. Il est à noter dans ce contexte que, si la Ville de Genève est bien concernée par une part de ce secteur, la bonne moitié des habitants (et les plus éloignés des lignes existantes des TPG) ainsi que le Foyer Saint-Paul sont sur la commune de Coligny, à laquelle cette pétition aurait donc du être en conséquence également adressée.

Il n'en est pas moins vrai que ce secteur ne peut être considéré comme bénéficiant d'une très bonne desserte par les TPG, ce qui est regrettable. Si la demande des pétitionnaires est judicieuse dans son principe, que la solution proposée peut paraître bonne, et que le Conseil administratif pourrait appuyer cette demande d'une meilleure desserte dans son principe, il n'en reste pas moins que la décision est du ressort cantonal, et que la présente pétition a également été adressée au Grand Conseil (*3), le Canton restant par ailleurs l'autorité responsable et coordinatrice de l'offre des transports publics, particulièrement dans un tel cas, où plus d'une commune est concernée.

Il est également à noter que ce quartier est traditionnellement tourné vers Grange-Canal et la ligne de tramway 12, mais semble ignorer que la ligne d'autobus 9 est, elle, assez proche. Ceci s'explique sans doute par le fait que durant de nombreuses années, il a été difficile de la rallier dans des conditions acceptables, sans traversée directe possible des grandes propriétés du secteur des hauts de Frontenex et par un chemin de Grange-Canal mal aménagé pour les piétons. En ce sens, la Ville de Genève peut apporter beaucoup par l'aménagement du territoire prévu dans ce secteur, notamment dans le cadre de la réalisation de l'école de Pré-Picot. En effet, le passage ouvert aux piétons au travers de celle-ci rapprochera très considérablement le quartier, et plus particulièrement le Foyer Saint-Paul, de l'arrêt « Frontenex » de la ligne 9, laquelle offre des prestations équivalentes à la 12 tout en étant relativement moins éloignée (environ 350 mètres) une fois ce passage ouvert.

Les pétitionnaires ayant eux-mêmes précisés qu'ils ne souhaitent pas par leur demande une participation financière de la Ville de Genève aux coûts d'exploitation de ce prolongement, aucun commissaire ne voit dès lors d'objection à appuyer une telle requête, tout en admettant ensuite des explications reçues que le délai souhaité ne pourrait en aucun cas être respecté. La commission reconnaît également qu'il semble qu'une solution « en grande boucle » ne soit pas la meilleure. Par contre, à l'achèvement des travaux de la rampe de la route du Bout-du-Monde, la possibilité et l'opportunité de ce prolongement devrait au moins être réétudiée.

Au vote, c'est à l'unanimité des 15 membres présents que la commission accepte le renvoi de cette pétition au Conseil administratif, en lui demandant de prendre des mesures appropriées dans le sens des considérations ressortant de la discussion rapportée plus haut.

(*) **Remarques :**

- 1) L'intitulé a été modifié avec l'accord des pétitionnaires lors de la séance du 10 mai 1993, ensuite du changement de numérotation de la ligne TPG no. 14 (dite « de moyenne ceinture ») en no. 11.
- 2) Distance vérifiée sur une carte officielle : environ 450 mètres.
- 3) Cette pétition a également été déposée auprès du Grand Conseil.

5. Informations ultérieures et commentaires du rapporteur

Le rapporteur prie le Conseil municipal de bien vouloir excuser un retard certain dans la remise du présent document, essentiellement dû à un « classement vertical » qui a laissé cette affaire dans l'oubli.

Entretemps, le Grand conseil, dont les commissions des pétitions puis des transports s'étaient également penchées sur cette pétition (*4), a décidé en date du 25 avril 1994 le dépôt sur le bureau à titre de renseignement de la pétition de l'AUTP, association qui par ailleurs s'est surtout fait remarquer depuis lors par un silence remarquable.

Ce laps de temps a par contre l'avantage d'offrir l'occasion de faire le point sur les éléments contenus dans le présent rapport. A cet effet, le rapporteur a pris contact avec M. Grasset, qui avait été auditionné en tant que représentant des TPG, afin de savoir ce qu'il en était.

1) Desserte future par le TCSP :

Les études de développement du réseau des Transports publics genevois ont démontré l'intérêt pour Genève et sa région de réaliser en lieu et place du trop coûteux métro automatique léger une extension du réseau de tramways à voie métrique sous la forme d'un métro léger transfrontalier reliant le CERN à Annemasse en passant par Meyrin, Cornavin, Rive puis, dès la Gare des Eaux-Vives, le tracé de la ligne de chemin de fer actuellement exploitée à grands frais par la SNCF pour le compte de l'Etat de Genève.

Cette ligne, sorte de tramway moderne essentiellement en site propre ou réservé, maintenant appelée « TCSP » (pour Transports en commun en site propre), doit bénéficier de manière considérable au quartier de Saint-Paul, un arrêt dénommé « Frank-Thomas » étant prévu au droit de l'issue ouest du tunnel de Grange-Canal (*5,6).

Dès lors, les usagers du secteur pourront accéder directement et en quelques minutes au centre de la cité, voire parvenir sans changement à différentes destinations telles que, par exemple, Cornavin, la Servette, Meyrin, Lancy ou même encore la Place des Nations.

Ce concept fait actuellement l'objet devant le Grand Conseil d'un projet de changement de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) qui a reçu un préavis favorable de notre Conseil municipal en janvier 1998. D'insatisfaisante, la desserte de ce quartier pourrait devenir dès lors excellente.

2) Prolongement de la ligne 11 :

Dans ce contexte, on comprend aisément que les TPG envisagent de préférence un prolongement de la ligne d'autobus 11 vers Merle-d'Aubigné, confirmant sa vocation de ligne de ceinture, et qui offrirait à la fois une liaison entre le bas et le haut des Eaux-Vives sans détour par Rive, ainsi qu'un rabattement vers le TCSP à la Gare des Eaux-Vives.

3) Amélioration provisoire par détournement de la ligne 9 :

D'autre part, il a été envisagé, à titre provisoire et en attendant la mise en service du TCSP, de détourner la ligne d'autobus 9 entre les arrêts « Montchoisy » et « Gradelle » en passant par le chemin Frank-Thomas, ainsi que cela avait été le cas pour le seul sens montant durant les travaux du collecteur sous la route de Frontenex.

Outre l'inconvénient de l'abandon de deux arrêts (« Cuisine » et « Frontenex ») desservant de nombreux logements ainsi que le haut du parc des Eaux-Vives et le stade de Frontenex, une étude sommaire a démontré que les aménagements à consentir aux carrefours et pour permettre aux autobus de circuler dans les deux sens (ce qui est absolument indispensable pour l'attractivité de la ligne) sur les chemins Frank-Thomas et de Grange-Canal, étaient importants, donc coûteux pour la collectivité.

Qui plus est, ces aménagements seraient en parfaite contradiction avec les buts poursuivis par la Ville de Genève qui a récemment aménagé ce parcours pour les cyclistes. Il a donc été décidé de renoncer à poursuivre dans cette voie.

Conclusions :

On voit donc que pour l'heure, seule semble raisonnable l'attente de la mise en service du TCSP, à l'origine prévue dans ce secteur en première étape, soit à l'horizon 2002 environ, mais qui pourrait être reportée de deux à six ans suite aux tergiversations des partenaires français concernés et des doutes semés par certains de nos concitoyens qui rêvent d'un réseau de chemin de fer régional qui devrait, selon eux, forcément emprunter l'itinéraire retenu pour le métro léger transfrontalier. Il est à noter que si leur thèse était retenue, une desserte du quartier par un autre moyen devrait alors être étudiée, le train, outre ses nuisances sonores, ne pouvant assurer le même service urbain que celui offert dans le concept de ce TCSP.

Par contre, la réalisation de l'école de Pré-Picot permet maintenant de rallier l'arrêt « Frontenex » de la ligne 9 par un cheminement pour piétons essentiellement à l'écart de la circulation automobile, ainsi que cela avait été évoqué plus haut. Sans être hautement attractive, cette nouvelle disposition représente tout de même une amélioration sensible de la situation d'une partie des usagers des transports publics de ce quartier en plein développement.

De l'avis du rapporteur, ces éléments nouveaux ne changent aucunement les conclusions de la commission, en ce sens que la suggestion d'une amélioration à terme plus sensible de la desserte de ce secteur est judicieuse, et que le Conseil administratif doit veiller à ce qu'elle ne soit pas perdue de vue.

(*) Remarques :

- 4) Pétition no. P 986, déposée par l'AUTP le 24.03.1993, transmise à la commission des pétitions le 01.04.93, renvoyée à la commission des transports le 29.04.93, déposée sur le bureau le 25.03.94.
- 5) In « Rapport de synthèse des études d'avant-projet du métro léger franco-genevois » ; février 1997 ; pages 24, 25 et 38
- 6) A titre indicatif, cette station se situerait à 250 mètres environ du Foyer Saint-Paul.

