

Forum Saint-Jean – Charmilles

PV DU FORUM DU 15 JUIN 2004

Olowine Rogg souhaite la bienvenue à toute l'assemblée et remercie les intervenants de leur venue.

Comme d'habitude, la soirée sera découpée en deux parties. Les infos-quartier et ensuite le sujet de la soirée « transports publics dans le quartier ».

Lecture des infos-quartier, qui sont disponibles à l'accueil, et prochainement sur le site Internet de la Maison de quartier.

Jean-Claude Cima parle du projet du CEVA prévu pour 2010 ou 2012. Réseau RER. En décembre 2004, mise en service d'une nouvelle halte CFF pour La Praille.

M. Bernard Zurbrügg, dév. TPG, Jean Spielmann, député, dossier ferroviaire, Charles Zufferey, délégué CFF aux affaires gen., M. Jean-Pierre Rigotti de l'AVIVO.

Halte RER

Roland Beltrami : nous sommes là pour défendre certains acquis. La halte RER de St-Jean est déjà prévue dans le PLQ adopté en 1994. A fin décembre 2004, la ligne Coppet/Genève/Pont-Rouge sera concrétisée, les travaux sont en cours. A Saint-Jean on va voir passer le train sans que rien ne se fasse. Il faut secouer les politiques qui avancent un faux prétexte de perte de temps sur le trajet. La halte n'est pas en contradiction avec le projet du CEVA, on peut coordonner les dessertes. On voit mal les arguments mis en avant pour faire barrage à ce projet.

M. Spielmann : Il remercie pour l'invitation, il est préoccupé depuis des années par les questions des transports publics à Genève. L'introduction d'un RER modifie les habitudes de transports, ce qui amène à modifier les transports en surface (exemple de Zurich). Le tram ne permet pas de répondre à un déplacement Meyrin - Centre-ville, car c'est trop long et qu'il doit s'arrêter souvent. Le RER peut être une alternative à ce genre de parcours. Un tram ne peut pas en dépasser un autre. Les plans du CEVA sont élaborés, cela représente 350 mille mètres carrés de SBP sur terrains déclassés et engendre des plus values (20 % prix de construction), soit 350 millions de francs déjà prévues ; le coût étant d'environ 400 millions, la grande partie des financements est donc déjà couverte. On a les moyens financiers de mettre en place les structures (haltes, tec...) le RER va chercher les gens le plus près de chez eux pour leur éviter de prendre leurs véhicules (bilatérales, constructions aux abords de Genève). L'ensemble du réseau des TPG devra être modifié en conséquence. En plus du CEVA, la ligne de Meyrin et la ligne au pied du Jura mériteraient d'être alimentées. Le parcours du RER verra les situations changer. Les habitudes des gens changent, les quartiers doivent être servis correctement, c'est mis sur plan, on est à bout touchant, les constructions pourraient commencer vers 2005-2007. Le quartier de Saint-Jean a tout intérêt à se mobiliser aujourd'hui pour espérer voir le train s'arrêter sans report de délais.

M. Zufferey : Faisabilité d'une halte RER à Cayla. D'un point de vue technique nous savons réaliser des haltes même dans des tranchées en courbe comme cela se présente. Le PLQ prévoit la réalisation d'un immeuble de 5 étages sur rez ; pas trouvé de financement pour ce projet à ce jour. La réalisation comprendrait des quais latéraux dans la tranchée, et une passerelle, qui relierait les quais (et le quartier), Cette halte (planifiée) coûterait entre 8 et 11 millions de francs, voire 3 millions sous sa forme la plus simple

Pourquoi pas d'arrêt dans le cadre du projet CEVA ? Conçu comme épine dorsale du trajet Cornavin-Annemasse, à part l'arrêt au Pont-Rouge, au Bachet et à l'hôpital, les haltes ont été supprimées. La halte de Saint-Jean a été jugée moins importante que les autres arrêts, qui ont un meilleur « couplage » avec le réseau de tram et TPG en général (Bachet et Chêne-Bourg, entre autres). Elle est dans le projet, mais ne se justifie pas dans un premier temps. La question n'est pas définitivement abandonnée ; il y a des problèmes de priorités et de financement.

Les TPG proposent de réfléchir ensemble car pas de projet tout fait. Dans les transports, il y a des hiérarchies, ici dans le train régional. A Saint-Jean on a des arrêts de bus au Rond-point Jean-Jacques et au Contrat Social ; avec le RER on doit créer un nouvel arrêt, il faut fusionner les arrêts pour minimiser les déplacements à pied entre les TPG et CFF. Aucun transport public pour les habitants de Châtelaine.

Jean-Claude Cima, on pourrait faire quelque chose à un coût tout à fait raisonnable en faisant un arrêt tout simple.

Questions :

Q : faire une halte ou pas, mais faire une paroi antibruit le long du parc du Promeneur Solitaire, devant la tour de Saint-Jean où au moins 100 trains circulent par jour, trains marchandise c'est pénible, trains voyageurs vont plus vite et font moins de bruit.

R : il y a une obligation légale d'assainir les habitations près des voies ; les programmes sont faits pour toute la Suisse, mais le cadastre du bruit fixe aussi des priorités. Les CFF travaillent aussi sur les roulements des trains pour les rendre plus silencieux, sinon parois ou barrières antibruit, on peut faire des talus.

Q : avec la cadence à la demi-heure qui va venir en décembre y a-t-il quelque chose de prévu.

R : non les délais sont trop serrés.

Q : Depuis un certain temps les trains se mettent à siffler en se croisant.

R : les cheminots ont d'autres moyens de communiquer

Q : RER à Genève, Russin, La Plaine peu d'habitants il y a des arrêts, à Saint-Jean il y a plus de 25000 pers. et on ne s'arrête pas.

R : projet à l'étude une halte à Châtelaine vers le viaduc de l'Ecu

R : matériel roulant, horizon d'une dizaine d'années, les grands constructeurs se mettent en route pour changer le matériel roulant, ça fait moins de bruit dedans mais dehors aussi. On va pouvoir réduire l'émission du bruit car on ne peut pas mettre de murs anti-bruit partout. Avec ce RER on peut faire des lignes qui vont beaucoup plus vite ; des gens viendront de Bourg ou de Bellegarde et ne voudront pas s'arrêter partout. On peut moduler les déplacements et faire des gares comme à Saint-Jean pour les déplacements urbains.

Q : qu'est-ce qui justifie une halte à Sécheron qui est à deux pas de la gare ?

R. L'idée d'arriver à stopper le flot de voitures qui rentre à Genève avec un P + R

R : au niveau des emplois, Serono et les organismes internationaux = facteur 3 ou 4 par rapport à Saint-Jean.

Q : Dans le projet Citycoop on a vu des cartes de dessertes des TPG selon densité. Saint-Jean est moins bien desservi, ça peut être un argument pour une halte à Saint-Jean, et on a pas parlé du Lignon.

R : c'est lié à la modification du réseau dans le projet CEVA.

Q : Il y a peut-être moins de travailleurs qu'à Sécheron à Saint-Jean mais beaucoup de gens y vivent et prennent aussi les transports. Saint-Jean est le seul nœud ferroviaire à Genève, mais il n'y a pas d'arrêt.

Q : pas beaucoup de gens qui prennent le train à Pont-Rouge.

R : la fréquentation n'est pas merveilleuse, mais on va l'améliorer.

Q : on a beaucoup de millions à disposition, combien y a-t-il de gens qui utiliseraient cette halte. On joue aux enfants gâtés ils peuvent prendre les TPG.

R. environ 1000 pers. par jour et plus pour Bellegarde

R : la mise en valeur du site de la Praille comprend un investissement pour le futur à Pont-Rouge.

Fréquences des TPG

Pierre Varcher rappelle qu'une pétition a été lancée en 2003 à Saint-Jean, aux Libellules et à Aïre-Le Lignon. Cette pétition a été élaborée par le groupe de pilotage du Forum Saint-Jean qui a invité des associations intéressées par la question à s'y joindre (Association des habitants des Libellules, Maison de Quartier d'Aïre-Le Lignon). Cette pétition permettait de formuler des demandes précises pour répondre à une des préoccupations des habitants exprimées dans le cadre de la démarche Citycoop (quels enjeux prioritaires pour le quartier ?) : il était en effet apparu que le rapport entre la desserte des TPG dans le quartier et le nombre de population était très faible (distances moyennes assez élevées entre les lieux d'habitation et les arrêts et surtout fréquences très basses comparativement à des quartiers semblables). Ce problème est apparu dès que Saint-Jean a bénéficié d'une ligne directe pour la gare par la ligne 27 qui est, par ailleurs, fort appréciée. Mais les TPG ont parallèlement diminué de 50% la fréquence de la ligne 7. Les usagers ont eu alors l'impression qu'on leur avait enlevé des bus ce qui se traduit par des attentes de 8 minutes aux heures de pointe et d'un quart d'heure aux autres heures pour se rendre à Bel-Air et dans les Rues Basses. Tous les autres quartiers ont bénéficié du dédoublement de leurs lignes, notamment pour rentrer du travail le soir : il suffit de se rendre au pôle d'échange où les deux lignes quittent le centre ville (par exemple Cornavin pour les quartiers de la Servette ou des Charmilles) et l'on y trouve aux heures de pointe un bus toutes les 4 minutes. Rien de tel sur les lignes 7 et 27 qui n'ont quasiment aucun point de contact au centre ville si ce n'est à la place des Eaux-Vives et à Métropole. Les usagers en direction de Saint-Jean et du Lignon voient donc leur temps d'attente doubler par rapport aux usagers des autres quartiers. Par ailleurs, le bus 27 s'arrêtait à 19 heures au Contrat-Social et ne circulait pas le week-end en direction du Lignon.

Une pétition fut alors adressée au Grand Conseil et aux TPG en automne 2003 avec plus de 1000 signatures pour demander plus de fréquence sur les lignes 7 et 27 et un prolongement de la ligne 27 jusqu'au Lignon pour toutes les courses.

Suite à cette pétition, deux améliorations notables ont été enregistrées : les bus 27 ont tous été prolongés jusqu'au Lignon et le parcours du 27 a été modifié à la montée : dorénavant les bus passent par la rue du Rhône où ils roulent en alternance avec ceux de la ligne 7 offrant ainsi une fréquence dédoublée et comparable à celle offerte aux autres quartiers.

Une délégation du groupe de pilotage et des associations ayant soutenu la pétition a été reçue par la Commission des Transports du Grand Conseil et par les TPG ; ce fut l'occasion de relever les améliorations apportées mais aussi de réitérer les demandes concernant le renforcement des fréquences sur la ligne 7 qui est, par ailleurs, une des seules à ne pas poursuivre sa route au-delà du centre ville et qui offre ainsi moins de possibilités de correspondances.

Les demandes de la délégation ont été bien reçues au Grand Conseil et aux TPG qui ont laissé entendre aux pétitionnaires que des solutions pourraient être trouvées.

M. Zurbrügg expose la position des TPG : la ligne 27 a offert un accès direct à la gare pour les quartiers de Saint-Jean, Libellules et Aïre-Le Lignon ce qui est une amélioration des dessertes. Il rappelle qu'un contrat de prestation a été passé entre les TPG et l'Etat et que chaque étape du développement du réseau représente des coûts. Suite à la pétition, les TPG ont pu pousser la ligne 27 jusqu'au Lignon pour toutes les courses. En ce qui concerne la ligne 7, tout ce qui peut être fait pour le prochain horaire, compte tenu des données économiques, est d'augmenter les

fréquences pendant les heures creuses : on passera d'un bus toutes les 15 minutes à un bus toutes les 10 minutes. Mais, corollaire de cette offre mise en place pour décembre 2004, la ligne 27 va retourner sur le Pont du Mont-Blanc à la montée, pour répondre à d'autres demandes et parce qu'il y a une augmentation de fréquence sur la ligne 7.

Questions :

Q : La délégation du groupe pétitionnaire a été reçue au mois d'avril par la direction des TPG. Celle-ci a été beaucoup plus positive qu'aujourd'hui : elle a évoqué le projet de doubler la ligne 7 par une ligne 23 qui partirait du Contrat-Social et roulerait en alternance avec la 7 jusqu'à Rive avant de continuer sur la Gradelle pour doubler la ligne 9 sur la rive gauche. Cette solution garantissait un doublement des fréquences entre Saint-Jean, Bel-Air et Rive ce qui correspond aux demandes de la pétition. De plus, à moyen terme, il a été dit que la ligne 7 serait prolongée depuis Rive vers l'Athénée pour rejoindre la ligne 3 soit jusqu'à la Cité universitaire soit jusqu'à l'Hôpital. Or aucun de ces projets n'a été évoqué aujourd'hui. Pourquoi ? La direction des TPG a-t-elle cherché à faire diversion en évoquant alors des possibilités propres à calmer les pétitionnaires après leur audition au Grand Conseil ? Pourtant la seule incertitude qui semblait planer sur ces projets au moment de l'audition était la décision de l'Etat concernant le renouvellement du contrat de prestations des TPG. Or celui-ci a été reconduit. Rien ne légitime alors que ces projets ne soient pas évoqués aujourd'hui et on devrait plutôt parler de leurs possibilités de réalisation et de délais concrets. Les propos tenus aujourd'hui par les représentants des TPG sont très décevants et sont en net recul avec ce qui a été discuté.

R : Le plan directeur se déploie jusqu'en 2006 ; il n'y a pas eu de promesses pour cette année. Pour la fin 2004, les TPG ont décidé d'ouvrir une petite ligne budgétaire pour augmenter les fréquences aux heures creuses sur la ligne 7. La ligne dénommée 23 est prévue pour un avenir plus lointain et l'extension de la ligne 7 en direction de l'hôpital, c'est dans le projet, c'est prévu pour décembre 2005. Ce sont des enveloppes budgétaires qui déterminent les étapes de développement du réseau et on ne peut pas satisfaire tous les quartiers en même temps.

Q : Comme le 27 ne passera plus par la rue du Rhône, est-ce que le dessert du soir dans la rue du Rhône en direction de nos quartiers sera améliorée car elle est particulièrement faible ?

R : Dans la rue du Rhône, ça ne va pas s'arranger.

Q : M. Zurbrügg a omis de dire qu'en 2004, il y a 9 bus en moins par semaine au rond-point Jean-Jacques par rapport à 2003. C'est dire que l'attente dure plus longtemps aux arrêts.

R : La diminution est un problème de rentabilité. Il faut voir à quelles heures ces bus ont été supprimés, les suppressions sont ciblées. Il est suggéré de regarder les itinéraires des TPG pour ne pas poireauter aux arrêts.

Q : Le dimanche, les correspondances entre le 7 et le 11 sont mauvaises.

R : A certaines heures, c'est normal, mais les coûts ne sont pas supportables pour l'Etat de faire des horaires qui conviennent à tout le monde. Les TPG ne sont pas un service de taxis.

Q : Dans le bus 7, il y a un problème par rapport aux écoles, aux heures de fin de cours. A ces heures-là il n'y a pas assez de place pour tout le monde. Ne pourrait-on pas faire quelque chose ?

R : Le phénomène du cycle n'est pas local, il y a deux techniques pour y répondre : le DIP peut financer des courses pour doubler les bus à l'horaire pendant les heures de pointe. Mais le DIP a de moins en moins de moyens à consacrer à cela. Autre solution : faire rouler à ces heures-là des véhicules à deux articulations. Les TPG ont commandé un méga trolleybus pour aller sur des courses spécifiques qui sont saturées.

Q : L'accessibilité aux bus pose problème notamment pour les fauteuils roulants.

R : De nouveaux bus vont être commandés qui amènent ce genre d'amélioration ; le problème sera résolu de manière définitive lorsque le quai sera au niveau du plancher du véhicule. Des travaux ont déjà permis de rehausser les quais par rapport aux trottoirs.

Q : Pour la sécurité des personnes âgées, les travailleurs sociaux des UAC leur ont recommandé de presser sur le bouton bleu quand elles montent ou descendent. Mais certains se sont fait engueuler par le conducteur.

R : Ce n'est pas très correct de la part du chauffeur.

Tarifs TPG

Jean-Pierre Rigotti présente les griefs des personnes âgées par rapport aux tarifs des TPG. C'est une atteinte à leur liberté de se promener et de se déplacer. Supprimer le _ tarif des retraités, d'augmenter de 166 % le tarif ce n'est pas acceptable. On fait du bénéfice sur le _ tarif qui était valable jusqu'à fin décembre. AVIVO a reçu des centaines de courriers. Beaucoup de personnes reprennent leur voiture. Elles ont fait le calcul et en allant à 4 dans la même voiture, elles font encore des économies. AVIVO a réagi tranquillement. Ont pris contact avec les autorités et la direction des TPG, ont informé qu'ils feraient une pétition (3 réunions en tout) déposé plus de 17000 signatures au Grand Conseil. La pétition a été renvoyée à la commission des transports. AVIVO a expliqué la situation, mais attendent toujours une concrétisation à leurs demandes. Politique discriminatoire, on prend toujours plus aux retraités, et d'autre part on fait des cadeaux aux fonctionnaires internationaux, à membres du TCS, etc.

AVIVO veut faire une harmonisation, on pourrait garder ces 50 % de réduction, c'est faisable.

M. Buri technicien des tarifs TPG : il était prévu une adaptation tarifaire pour début 2003, qui a été repoussée fin mars et puis fin 2003. Les TPG avaient anticipé cette modification de tarif en décembre 2002 déjà. La réaction de l'AVIVO a tardé. L'installation des nouveaux appareils a dû se faire en juillet, soit avant la suppression du tarif réduit fin décembre, elle était avalisée par qui de droit.

Concernant la modification tarifaire avec une hausse de 166 % et la suppression du demi-tarif, il s'agit à présent d'un autre produit . Les usagers peuvent utiliser la carte à bonus, qui donne des rabais de 10 à 28 % (précision : réductions accordées sur la valeur d'achat des cartes, et par l'offre d'une carte de fr. 20.-- contre remise de cartes usagées pour un montant de fr. 200.--, ainsi qu'un billet de fr. 2.60 pour 10 centimes restant sur une carte).

Cette carte n'est pas avantageuse pour les voyageurs occasionnels. Les TPG ont proposé à l'AVIVO de nouvelles cartes à prix réduits, pour une circulation de 9h. à 16h., sauf le samedi (cartes « temps libre »).

Sinon les TPG cherchent en effet à trouver des accords avec des entreprises, avec le TCS par exemple il s'agirait d'offres attractives pour les automobilistes qui pourraient devenir des voyageurs TPG ; à l'ONU apparaîtra peut-être la volonté de l'employeur de financer une partie des abonnements.

La politique des TPG est de mettre des bus en place, mais aussi de les remplir.

M. Rigotti : L'AVIVO ne veut pas être l'intermédiaire d'une politique qu'elle ne défend pas. Concernant cette carte « temps libre », au lieu de fr. 8.-- on paie fr. 5.-- et l'on est contraint de voyager entre 9h et 16h. Les personnes âgées n'arrêtent pas leurs activités à 17 h. S'ajoute à cela le fait qu'elle n'est pas utilisable le samedi; voilà pourquoi l'AVIVO n'a pas accepté cette proposition.

M. Buri : C'est exact, mais les TPG étaient prêts à continuer ces discussions. A noter qu'ils ont développé une nouvelle carte plus intéressante (dénommée « tout Genève dès 9 h00 »), qui sera proposée d'ici la fin de l'année 2004.

Questions

Q : il y a d'autres endroit avec des abonnements de ce type, avec horaires limités. (style fitness et autre).

Q : pourquoi à Saint-Jean on change de zone alors qu'à Champel on peut aller jusqu'au Bout-du-Monde, alors que la distance est moins grande depuis le centre ville.

R : c'est en rapport avec la fréquentation, mais des changements devraient intervenir.

Q : les TPG nous disent que l'objectif principal est d'arriver à un transfert modal pour décourager les gens à prendre leur voiture.

Le souci, c'est les finances : avec l'augmentation des tarifs des TPG et CFF on arrive à équilibrer les comptes mais on diminue la fréquentation des transports publics. Est-ce qu'on est dans la cible ?

R1 : M. Buri nous informe que la fréquentation est à la hausse.

R2 : M. Spielmann (en tant que membre du conseil d'administration des TPG) : l'ambition est d'augmenter de 20 % les personnes transportées, les TPG vont acheter de nouveaux véhicules, d'où l'augmentation des tarifs. On souhaite que les TPG améliorent leur offre pour encourager les gens à prendre les TPG.

Q : les enfants et préadolescents vont aussi prendre le bus plus tard. Il faut les habituer à utiliser les TPG.

R : le tarif junior est de Frs. 45.-- par mois et Frs. 450.-- par an

R : les TPG n'étaient pas soumis à l'ICHA avec la TVA ils ont été taxés. Le Grand Conseil a subventionné cette différence, il n'y a pas eu d'augmentation à ce propos.

Par contre, le prix du café a été augmenté et il n'y a pas eu de tollé pareil.

Conclusion

Le groupe de travail lancer une pétition au Grand Conseil pour la halte RER, une motion est déposée au Grand Conseil, ainsi qu' au municipal

M. Cima encourage les gens à prendre des feuilles de pétition et de les ramener à la MQ, il y en aura aussi dans les commerces.