

**Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 5 mai 2025: «Pour une nouvelle ligne de bus n° 90-99».**

*7 octobre 2025*

**Rapport de M. Didier Lyon.**

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions lors de la séance du Conseil municipal du 5 mai 2025. La commission l'a étudiée, sous la présidence de M<sup>me</sup> Fabienne Aubry-Conne, lors de sa séance du 26 mai 2025 et de M. Christian Steiner, le 22 septembre 2025. Le rapporteur remercie M<sup>me</sup> Zana Begluk pour ses excellentes notes de séance.

**Texte de la pétition**

(Voir annexe.)

**Séance du 26 mai 2025**

*Audition de M. Jean Zahno et de M<sup>me</sup> Daniela Matei, pétitionnaires*

M. Zahno indique que la pétition est née de réflexions formulées par des habitant-e-s du quartier de Champel. Certain-e-s fréquentant le club des seniors, lui auraient confié utiliser leur voiture en raison de l'absence de ligne de bus ou de navette. A ses yeux, Champel dispose pourtant d'une structure intéressante, avec notamment une maison de quartier (MQ), plusieurs établissements scolaires, l'école Peschier (avenue Dumas), l'école Mosaic (avenue Dumas) et un centre hébraïque. Il observe que les abords de ce centre sont régulièrement encombrés par des véhicules stationnés en double file.

Il mentionne également que le parc Bertrand attire de nombreuses personnes. Pour sa part, il a toujours regretté l'absence de liaison directe permettant de se rendre au Musée d'Art et d'Histoire (MAH). Il précise avoir écrit à ce sujet aux Transports publics genevois (TPG). La réponse indiquait que son idée serait transmise à un forum participatif. Toutefois, un an plus tard, ne voyant aucun développement, il aurait recontacté les TPG. Ceux-ci lui auraient alors répondu que cela relevait des compétences de la Ville.

A propos des navettes, il explique qu'il s'agit d'un système établi au niveau fédéral, mais que leur mise en œuvre dépend des communes. Il évoque ensuite avoir rencontré M<sup>me</sup> Daniela Matei lors d'un festival de films, où il aurait commencé à récolter des signatures. La pétition aurait ensuite été présentée à plusieurs entités locales: le RAC (réseau des aîné-e-s de Champel), la MQ et le club des anciens. Il souligne que plusieurs conseiller-ère-s municipaux-ales et un maire ont signé cette pétition, dont M. Michel Rossetti ou encore M. Jacques Hämmerli.

Il insiste sur le fait que ce projet ne doit pas se limiter à un usage restreint, mais qu'il doit répondre à divers besoins, notamment ceux des aîné-e-s, des élèves, des jeunes ou des habitant-e-s de zones moins bien desservies. Il évoque par exemple un club de football du quartier qui compterait environ 900 membres. Il mentionne également les jeunes filles du quartier qui préparent et vendent des pâtisseries pour financer leurs voyages qui se déplaceraient souvent à pied depuis le bus 11 jusqu'à Vessy, où se trouvent notamment des terrains de football et de rugby, ainsi qu'un restaurant qui pourrait devenir plus accessible aux personnes âgées grâce à une meilleure desserte en transports publics.

Il rappelle l'importance d'une liaison directe vers le MAH depuis les avenues Dumas ou Peschier. Toutefois, il reconnaît que les importants travaux prévus dans ce secteur, pour une durée estimée à dix ans ou plus, ont restreint les possibilités de parcours. Il estime qu'une étude plus approfondie devrait être conduite, en lien avec les MQ, le RAC et d'autres acteurs et actrices connaissant les besoins du terrain. Il précise avoir partagé à la fois ses observations personnelles et celles recueillies auprès d'autres habitant-e-s.

Enfin, il évoque l'espoir que ce projet permette de désengorger certaines zones, notamment l'avenue Dumas entre 16 h et 16 h 30, où plusieurs voitures stationnent en double file. Il indique avoir déjà formulé des propositions et que la police municipale étudierait également la situation, tout en soulignant que les démarches sont longues.

### *Questions des commissaires*

La présidente demande où est située la MQ.

M. Zahno précise qu'elle se trouve au 32, avenue Peschier.

La présidente évoque le cas du bus 92, qui part de la place de Neuve, monte dans la Vieille-Ville et revient à son point de départ. Elle indique que cette ligne a récemment modifié son itinéraire, causant certains désagréments pour les habitant-e-s de la Vieille-Ville, et se demande si un point de départ ou un itinéraire avait été envisagé pour la boucle proposée dans le cadre de la pétition.

M. Zahno répond qu'il ignorait que le bus 92 allait jusqu'à Claparède. Il explique qu'avec l'Association des intérêts de Champel, ils avaient à l'époque initié la ligne 35, qui est devenue la ligne 91, laquelle relie aujourd'hui Champel à la Jonction. Il estime que les petites navettes sont intéressantes, car elles sont mobiles et flexibles.

Un commissaire demande si la pétition a été transmise au Canton.

M. Zahno répond avoir envoyé une copie de la pétition, qui a été refusée pour défaut de transmission des signatures originales. Il précise que, s'agissant des TPG, la question des tarifs relève effectivement de la compétence cantonale. Cependant, le document lui a été retourné. Il indique que, si une suite devait être donnée à cette démarche, ce serait à la Ville de Genève de se rapprocher du Canton pour les éléments qui ne relèvent pas de ses compétences ou pour ceux nécessitant une coordination, comme la question du financement ou de la gratuité des transports.

M. Zahno revient sur le quartier concerné, en précisant qu'il s'agit de la zone située derrière l'avenue Eugène-Pittard, où se trouvent de nombreux immeubles construits il y a une vingtaine d'années. Il souligne que cette rue est relativement étroite, ce qui rend l'idée d'une navette particulièrement pertinente. Il évoque également la possibilité d'un itinéraire allant jusqu'à Vessy, sans que cela ait encore été précisément défini.

Une commissaire demande si des signatures ont été effectivement récoltées auprès du RAC, de la MQ et du club des anciens, ou si le projet s'est limité à une simple présentation.

M. Zahno explique avoir présenté la pétition au club des anciens lors d'une séance animée par M<sup>me</sup> Christine Maupetit, ancienne professeure de la Haute école de santé Genève (HEDs). Il lui a présenté le projet et celle-ci s'est montrée tout de suite intéressée. Toutefois, il précise ne pas lui avoir demandé de récolter des signatures, estimant qu'il aurait été possible de tripler le nombre de signataires, mais qu'il ne souhaitait pas importuner le club senior ni M<sup>me</sup> Maupetit. Il souligne que le club senior représente environ 240 membres à Champel. Il indique également que la MQ regroupe des activités différentes, souvent destinées aux jeunes, et notamment des grillades organisées deux soirs par semaine.

Il affirme s'être rendu sur place, avoir rencontré les responsables d'activités, qui ont signé la pétition. Leurs noms figurent sur les feuilles de signatures.

Un commissaire souhaite savoir si une telle demande a déjà été formulée.

M. Zahno estime être la première personne à avoir officiellement formulé une telle demande. Il mentionne que d'autres habitant-e-s avaient évoqué, dans

le passé, l'idée d'un petit train, et que des démarches avaient été entreprises via l'Association des intérêts de Champel, sans qu'il en ait eu de retour.

M. Zahno exprime également sa reconnaissance envers une personne qu'il souhaitait associer à la démarche: M<sup>me</sup> Matei, en précisant qu'il s'agit d'une résidente d'origine étrangère. Il explique lui avoir signalé qu'une pétition pouvait aussi être signée par des personnes étrangères, ce qui l'a motivée à s'impliquer dans le projet.

M<sup>me</sup> Matei intervient pour préciser qu'elle a été conseillère municipale dans son pays d'origine, la Roumanie. Elle explique avoir débuté son engagement politique en Norvège, avant de résider également en Espagne.

#### *Discussion et suite des travaux*

Une commissaire propose d'auditionner les TPG.

Un commissaire suggère de renvoyer la pétition au Conseil administratif afin de permettre une évaluation de la possibilité d'un suivi avec le Canton. Il exprime toutefois des doutes quant à la marge de manœuvre du Conseil municipal sur ce point.

Un commissaire estime qu'auditionner les TPG ne serait pas pertinent, car cela ferait doublon avec le travail que pourrait effectuer un-e représentant-e du Conseil administratif. Il précise qu'une telle audition pourrait certes apporter quelques éléments de compréhension au Conseil municipal, mais qu'elle risquerait d'être inefficace, puisque seule l'administration peut agir concrètement.

Une commissaire indique partager l'idée de renvoyer la pétition au Conseil administratif.

#### *Vote*

Mise aux voix, l'audition des TPG est acceptée par 8 oui (2 LC-VL, 1 UDC, 1 MCG, 1 EàG-UP, 3 PLR) contre 4 non (S) et 2 abstentions (Ve).

#### **Séance du 22 septembre 2025**

*Audition de M. Emmanuel Fankhauser, responsable développement et adjoint de direction marketing, ventes et communication, et de M. Alexandre Genton, responsable du développement du réseau TPG*

M. Fankhauser rappelle en introduction que l'offre de transports publics est définie par le Canton, via l'Office cantonal des transports relevant du Départe-

ment de la santé et des mobilités (DSM), et qu'elle repose sur un budget validé par le Grand Conseil. Il précise que, dans le cadre d'une pétition de ce type, les TPG consultent systématiquement leur autorité, ce qui a été fait afin que leur avis soit partagé avec le financeur des prestations.

M. Genton présente ensuite le périmètre concerné par la pétition. Il indique que les rues Dumas, Peschier et Pittard, mentionnées dans le texte, se situent à proximité d'arrêts TPG déjà existants. Tous ces arrêts se trouvent dans un rayon de trois cents mètres à vol d'oiseau et sont desservis par des lignes urbaines à forte cadence. Il précise que deux points d'intérêt évoqués par les pétitionnaires, le Musée d'art et d'histoire au nord et le centre sportif de Vessy au sud, sont ou seront desservis. Depuis le 18 août, le centre sportif de Vessy bénéficie déjà d'une desserte provisoire par la ligne 97, en attendant que la ligne 7 soit prolongée en décembre jusqu'au plateau de Vessy.

Il rappelle également que dès décembre, la ligne 7 desservira à la fois le Musée d'art et d'histoire et le centre sportif de Vessy. A moyen terme, entre mi-2026 et fin 2026, l'arrivée des nouveaux bus électriques entraînera une réorganisation du réseau. La ligne 3 sera alors doublée par la ligne 19, ce qui offrira à Champel deux liaisons directes vers le centre-ville, renforçant ainsi la desserte du quartier et du musée.

Il explique que l'équipe a tenté de retravailler le parcours proposé dans la pétition, tout en soulignant les difficultés liées aux sens uniques, aux ralentisseurs et aux contraintes d'exploitation. Le trajet envisagé représenterait environ vingt-cinq minutes entre les deux terminus, auxquelles s'ajouteraient les marges nécessaires à chaque extrémité. Un aller-retour durerait ainsi environ soixante minutes, ce qui implique des coûts dimensionnés par le nombre de véhicules engagés.

Sur la question du financement, M. Genton rappelle que cette ligne n'est pas prévue dans le Plan d'action des transports collectifs 2024-2028 du Canton. Elle ne serait donc pas financée par le Canton, à moins qu'une décision politique ultérieure intervienne. Il ajoute que la Ville aurait toutefois la possibilité de financer intégralement une telle ligne, ce qui représenterait environ 500 000 francs par an pour un véhicule circulant du lundi au samedi en journée, et environ un million pour une fréquence à la demi-heure.

Il relève enfin plusieurs éléments problématiques: la concurrence directe avec des lignes urbaines déjà fréquentes, le caractère peu structurant du tracé, le manque de pôles de correspondance, et une fréquentation potentielle limitée. Selon lui, les destinations mentionnées dans la pétition relèvent surtout de trajets occasionnels et ne permettent pas de justifier une offre supplémentaire. Au vu de l'offre existante et des projets déjà planifiés, le Canton ne prévoit donc pas d'entrée en matière sur cette demande.

Une commissaire relève que la ligne 7 est déjà fortement fréquentée et souvent surchargée, et que certains bus sont ponctuellement supprimés, obligeant les usagers à attendre jusqu'à dix-sept minutes. Elle demande si, dans le cadre de la prolongation de cette ligne jusqu'au plateau de Vessy, les TPG prévoient d'augmenter la cadence et d'assurer une meilleure régularité.

M. Genton explique que des suppressions ponctuelles surviennent en raison de problèmes techniques liés aux bus électriques en service sur la ligne 7. Certains véhicules ont dû être envoyés en rétrofit afin d'être mis au niveau des dernières séries. La faillite du constructeur initial en Belgique a entraîné des retards, réduisant temporairement la disponibilité du parc. Il précise qu'en conséquence, quelques courses ont pu être annulées.

Concernant la fréquentation, il note qu'une forte hausse de la demande a été constatée, soit environ six mille passagers supplémentaires par jour par rapport à l'année précédente. Cette situation est directement liée aux travaux de la rue de Carouge, qui se poursuivront jusqu'au retour du tram en décembre. Pour l'avenir, il indique que le Plan d'action des transports collectifs prévoit un renforcement de l'offre aux heures creuses et en soirée, mais pas aux heures de pointe.

La même commissaire insiste, en soulignant que malgré cette augmentation de passagers, il n'est pas prévu d'accroître la cadence.

M. Genton confirme que les moyens actuels ne permettent pas d'ajouter des véhicules. Il rappelle que, d'un point de vue d'exploitation, il est normal d'avoir des passagers debout aux heures de pointe, selon les critères définis par le Canton. Les données mensuelles ne mettent pas en évidence de surcharge structurelle, même si certains trajets peuvent paraître plus chargés ponctuellement.

Une commissaire demande si le coût de 500 000 francs par an annoncé pour la création d'une ligne comprend bien le salaire du chauffeur.

M. Genton confirme que ce montant inclut l'ensemble des frais, y compris les salaires.

Une commissaire souhaite des précisions sur la future ligne 19, qu'elle associe actuellement à l'axe Vernier-Onex, et demande pourquoi elle apparaîtrait désormais à Champel.

M. Genton explique que l'arrivée progressive des bus électriques et la disparition des lignes à fils imposent une réorganisation du réseau. Le principe est de doubler certaines lignes sur un même axe, afin d'augmenter la capacité et de multiplier les possibilités de correspondances au centre-ville. La ligne 3 sera ainsi renforcée par la ligne 19, qui circulera entre Bel-Air et Champel, tandis que la ligne 3 conservera sa desserte jusqu'à Rive. Les bus de la ligne 19 seront bi-articulés de 24 mètres, offrant davantage de places.

La même commissaire demande ensuite quelle sera la nouvelle configuration complète de la ligne 19.

M. Genton précise qu'elle reliera l'Hôpital de la Tour à Bel-Air, via Vernier et la zone industrielle de Meyrin, avant de reprendre une partie de l'actuel tracé de la ligne 3 jusqu'à Champel.

M. Fankhauser ajoute que l'ensemble du futur réseau de bus électriques est décrit dans le Plan d'action des transports collectifs, disponible sur le site de l'Etat de Genève.

La commissaire souhaite savoir comment les TPG effectuent les comptages de passagers.

M. Genton explique que sous chaque porte des véhicules se trouve un capteur, fonctionnant comme un damier permettant de distinguer les entrées et les sorties. C'est ainsi que toutes les portes de tous les véhicules comptabilisent la fréquentation. Il précise que le système est bien calibré, même si de petites erreurs peuvent parfois apparaître. Contrairement aux CFF, les TPG n'ont pas besoin de procéder à des sondages, car leur dispositif permet une connaissance précise de la fréquentation.

Un commissaire demande comment les TPG identifient les besoins, puisqu'aucun besoin particulier n'a été reconnu concernant la ligne visée par la pétition P-541.

M. Genton répond que les lieux mentionnés, tels que le Musée d'art et d'histoire ou le Centre sportif de Vessy, ne constituent pas des pôles générateurs suffisants pour créer une nouvelle ligne. Selon lui, il s'agit de besoins occasionnels, qui ne mobilisent pas une masse d'usagers quotidienne. Il rappelle que le réseau structurant existant et planifié permet déjà de relier ces destinations, parfois avec un simple changement. Dans certains cas, cette correspondance offre même un temps de parcours plus rapide qu'une nouvelle ligne spécifique.

Une commissaire souhaite clarifier les explications données sur la ligne 7. Elle rappelle que les travaux de la rue de Carouge ont entraîné un report de 6000 passagers, mais s'interroge sur le fait que ce report ne semble pas directement identifié sur cette ligne.

M. Genton confirme que des voyageurs supplémentaires ont effectivement rejoint la ligne 7, en particulier des usagers des secteurs proches des Augustins ou de la Pédiatrie. Ces passagers devraient cependant disparaître dès la réouverture du tram en décembre, la ligne retrouvant alors une fréquentation plus habituelle.

M. Fankhauser ajoute que la population de Carouge, qui utilisait auparavant la ligne 12 pour rejoindre Bel-Air ou Rive, se reporte actuellement sur la ligne 7, ce qui explique l'augmentation provisoire de la charge.

La même commissaire demande alors pourquoi, durant cette période transitoire, il n'est pas possible d'augmenter la fréquence de la ligne 7, afin de répondre à ce report et d'éviter les problèmes signalés par les usagers.

M. Genton réaffirme qu'aucun véhicule supplémentaire n'est disponible pour renforcer cette ligne. Il précise que, malgré une augmentation des passagers, la situation n'équivaut pas à une surcharge au sens technique du terme: aux heures de pointe, il est normal d'avoir une ou deux personnes debout par mètre carré, tandis qu'aux heures creuses la plupart des passagers disposent d'une place assise.

Une commissaire rappelle que la pétition mentionne aussi la question de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et demande si les nouveaux arrêts prévus seront adaptés.

M. Genton précise que l'adaptation des arrêts relève de la compétence de la Ville de Genève. Plusieurs arrêts ont déjà été mis en conformité et d'autres figurent dans un paquet transmis à la Ville, mais leur réalisation dépend du budget alloué.

### *Prises de position*

Une commissaire du Centre – Vert'Libéraux considère que, au vu des difficultés soulevées et surtout du coût que cela engendrerait pour une utilisation estimée à 10 ou 20%, la pétition peut être classée. Elle souligne que le quartier est déjà bien desservi et estime que les habitant-e-s peuvent faire l'effort de marcher 500 m.

Une commissaire, pour le Mouvement citoyen genevois, rappelle que la présentation a montré que la ligne 7 sera prolongée jusqu'au centre sportif de Champel-Vessy, ce qui répond déjà au troisième point de la pétition. Elle indique que les représentant-e-s des TPG ont bien expliqué que le financement relève de la Ville et qu'il s'élèverait à environ 1,2 million de francs. Compte tenu du nombre très restreint de personnes qui utiliseraient la ligne pour se rendre au MAH, le Mouvement citoyen genevois propose de classer la pétition, d'autant qu'une grande partie des besoins est déjà couverte. Concernant l'accessibilité, elle estime qu'il faut vérifier avec la Ville et contacter M<sup>me</sup> de Chastonay afin de s'assurer que les trottoirs seront conformes d'ici la fin de l'année, comme M<sup>me</sup> Perler s'y était engagée lors d'une précédente question.

Un commissaire pour le Parti libéral-radical annonce que son parti souhaite classer la pétition. Selon lui, la présentation était claire et les éléments exposés montrent qu'il n'y a pas lieu d'aller plus loin, d'autant que le coût serait très élevé.

Un commissaire du Parti libéral-radical précise qu’il s’abstiendra sur ce vote, en raison de son activité professionnelle à l’Office cantonal des transports, qui est l’autorité de tutelle des TPG.

Une commissaire, pour le Parti socialiste, déclare que son groupe soutient le classement, estimant qu’il n’a pas été démontré qu’il existe un véritable besoin.

Une commissaire des Vert-e-s relève qu’un plan est déjà prévu et que la situation n’apparaît pas suffisamment grave au vu des explications données par les TPG. Elle rappelle toutefois que les Verts défendent le renforcement du tissu des transports publics. Au nom de son groupe, elle annonce une abstention.

Un commissaire de l’Union démocrate du centre observe que le coût serait particulièrement élevé. Il relève que la ligne allant jusqu’au centre sportif de Vessy est prolongée au-delà, en direction d’une zone encore peu habitée, mais appelée à être fortement urbanisée, avec, notamment, une maison pour personnes âgées. Selon lui, ce tracé représente un détour considérable et n’est pas le plus pertinent pour relier efficacement les futur-e-s habitant-e-s au centre-ville. Il note que les nouveaux immeubles en construction au centre devraient générer un important flux d’usagers. Dans l’immédiat, toutefois, il juge la dépense disproportionnée et propose de classer la pétition.

La commissaire d’Ensemble à gauche – Union populaire indique que sa position rejoint celle des Verts. Son groupe est favorable au développement des transports publics et de la mobilité douce, mais au vu des éléments présentés, il subsiste des doutes sur la pertinence du projet. Ensemble à gauche s’abstiendra donc lors du vote.

#### *Vote*

Mis aux voix, le classement de la pétition est accepté par 10 oui (2 MCG, 1 PLR, 1 LC-VL, 2 UDC, 4 S) et 3 abstentions (2 Ve, 1 EàG-UP).

*Annexe: pétition P-541*

P-541

Jean Zahno

Ville de Genève  
Secrétariat du Conseil Municipal  
Rue de la Coulouvrenière 44  
1204 Genève



Genève, le 15 avril 2025

A QUI DE DROIT Pétition

Madame, Monsieur,

Nous vous remettons en annexe une Pétition pour une nouvelle ligne no 90 -99 avec buts principaux de mieux desservir les habitants de la région Champel MAH Champel Eugène Pittard Champel Centre sportif Vessy.

Une demande a été envoyée en 2024 aux TPG lesquels m'avaient assuré un forum Web mais la demande est restée sans réponse.

Aujourd'hui après réflexion nous présentons un nouveau projet de navette pour accompagner les personnes âgées, les personnes handicapées et tous les autres passagers pensant que cette ligne complètera l'offre existante

I pour se rendre de Dumas ou **PESCHIER au MAH**

II pour desservir les nombreux immeubles construits dans les années 2000 à **E. Pittard**

III pour desservir **CHAMPEL CENTRE SPORTIF VESSY**

Le parcours de cette nouvelle ligne bus est détaillé ci-après

-Centre sportif Vessy Bout du Monde Aubert Florissant E. Pittard Aubert Peschier  
Contamines Athénée Lefort MAH

Retour

-Lefort Athénée CMU Peschier Aubert Centre sportif Vessy

L'été le bus pourrait être plus léger voir découvert.

Une information a été donnée au RAC réseau aînés de Champel Mme C. Maupetit Professeure retraitée de la HEDS Champel

Une Pétition identique est envoyée au Secrétariat du Grand Conseil pour la gestion du projet Cantonal et des infrastructures avec TPG

Dans cette attente je vous présente, Madame, Monsieur, mes cordiales salutations.

Signataires Jean Zahno et Daniela Matei

Annexe 1 plan Google Maps

Zahno  
Daniela Matei

