

Date de dépôt : 15 décembre 2010

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de M. Roger Deneys : Bus des TPG sans voyageurs : s'agit-il d'une amélioration de l'offre ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 3 décembre 2010, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

Depuis le début de l'année 2010, il semble que les TPG ont multiplié la présence et la fréquence de bus sur lesquels il était indiqué « Sans voyageurs ».

Ces bus circulant de jour comme de nuit, y compris aux heures de pointe et ce, au grand désarroi des usagers qui attendent leur bus préféré, cette pratique semble assez peu compatible avec la nécessité de renforcer l'attractivité des transports publics, notamment en termes de fréquence de l'offre.

On peut penser que la généralisation de cette pratique vient du fonctionnement interne des TPG, qui font terminer le service de certains véhicules non pas au terminus le plus proche du dépôt mais à l'autre extrémité de la ligne, ce qui est assez peu rationnel pour les usagers qui attendent leur bus.

Ma question est la suivante :

Le Conseil d'Etat peut-il nous donner des explications quant à la présence de plus en plus fréquente de bus des TPG roulant « sans voyageurs » y compris aux heures de pointe et nous indiquer ce qu'il pense de cette pratique ?

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat s'est adressé aux Transports publics genevois (TPG), afin de livrer les éléments de réponse techniques ci-dessous.

Haut-le-pied

Tout d'abord, il convient de préciser la signification du terme « haut-le-pied », qui est une expression utilisée dans le monde du transport. Elle désigne tout déplacement non commercial d'un véhicule sur le réseau en raison de contraintes d'exploitation.

Dans le transport routier de voyageurs, le « haut-le-pied » est le déplacement d'un véhicule ne transportant aucun passager.

Un parcours « haut-le-pied » est donc contre-productif puisqu'il n'apporte aucune recette commerciale, tout en générant des coûts de fonctionnement (consommation de carburant, rémunération des agents, etc.). Le graphicaire vise principalement à minimiser les distances « haut-le-pied », à savoir, par rapport aux distances commerciales, en ligne.

Réseaux trolleybus et tramways

L'exploitation de ces deux modes de transport est intimement liée à des infrastructures de lignes de contact, respectivement de lignes de contact et de voies.

Par conséquent, l'injection des véhicules sur le réseau genevois depuis des dépôts situés à quelques encablures des infrastructures ne génère pas de « haut-le-pied ». En effet, les trolleybus et les tramways sont immédiatement en service commercial dès leur sortie du dépôt, de par le fait que les lignes régulières passent à proximité immédiate de ces derniers (Jonction et Bachel-de-Pesay).

Réseau autobus

Il n'en va pas de même pour les autobus. En effet, ce mode de transports collectifs couvre de manière plus large le territoire du canton de Genève et cette situation génère des parcours « haut-le-pied », soit la distance entre les dépôts où la prise de service s'effectue et le terminus des lignes où sont pris en charge les premiers voyageurs.

Cette manière de procéder permet de mettre en œuvre plus rapidement l'offre de transport pour répondre à la demande, principalement la demande des pendulaires qui se déplacent de l'extérieur du canton vers le centre ville

le matin, mais aussi pour répondre à la demande pendulaire du soir, qui est inverse.

Bien évidemment, l'intérêt des TPG est de minimiser ces parcours « haut-le-pied » improductifs.

Il est à noter que l'arrivée des nouveaux trams Bombardier et bientôt Stadler oblige les TPG à remiser leurs bus sur le site de la Jonction et génère ainsi également des trajets « haut-le-pied » supplémentaires.

Lors de ces déplacements « haut-le-pied », la mention « Sans voyageurs » apparaît sur les girouettes des véhicules, ce qui est une pratique usuelle d'autres réseaux suisses et européens.

Les mentions « Réservé » et « Spécial » sur les girouettes concernent des services commandés pour des événements particuliers, tel que des manifestations.

Exploitation

Depuis près de deux ans, les conditions d'exploitation des lignes TPG s'avèrent complexes et perturbées en raison des multiples chantiers liés à la construction des lignes de tram, comprenant également des fouilles pour y faire passer des canalisations, des lignes à haute tension ou des fibres optiques par exemple. C'est dans ce contexte particulier que les TPG doivent exploiter leur réseau.

Les impacts des chantiers d'extension des lignes de tramways section Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) et section Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) sur les conditions de circulation induisent pour les TPG les éléments suivants :

- des modifications de parcours générant :
 - des parcours de sortie des véhicules modifiés (boulevard St Georges, quai des Arénières, tourner à droite à la rue des Deux-Ponts impossible (sortie Jonction), rue du Stand fermée, etc.);
- des retards chroniques provoquant :
 - des remises à l'heure fréquentes (rocares de véhicules et redistribution de ceux-ci sur le réseau);
 - des modifications dans les relèves;
- des ruptures de lignes de trams ou de trolleybus (travaux de Pâques et Pentecôte 2010, ainsi que ceux de juillet induisant de nombreuses navettes bus);
- des trajets « haut-le-pied » supplémentaires.

L'ensemble de ces éléments fait que les courses dites « sans voyageurs » sont en augmentation par rapport à une période « normale ».

Il est important de comprendre que ces courses sont toujours mises en œuvre :

- pour assurer les fréquences des lignes lorsque les TPG ne sont pas en mesure de tenir l'horaire prévu. Les TPG peuvent ainsi garantir aux usagers un service, certes dégradé, mais toutefois d'une certaine qualité et régularité;
- pour assurer et maintenir une desserte optimale des arrêts;
- pour respecter la loi en matière de temps de travail des conductrices et conducteurs (loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics du 8 octobre 1971 – LDT).

Le nombre de plus en plus important de services dit « réservés » lors de manifestations, salons et congrès augmente également le nombre de courses « haut-le-pied ».

Enfin, les conditions météorologiques, telles que les abondantes chutes de neige du début décembre 2010, nécessitent une gestion du réseau extrêmement complexe impliquant de nombreuses rocade de véhicules sur le terrain (courses « haut-le-pied »).

Indépendamment des courses « haut-le-pied » non planifiées dues aux chantiers, aux conditions de circulation et météorologiques, fortement perceptibles par la clientèle, les courses dites « sans voyageurs » planifiées dans le cadre de l'horaire sont en sensible diminution ces dernières années (2008 = 8,5 % des heures voitures; 2009 = 4,0% des heures voitures; 2010 suit la tendance 2009).

Pour des raisons économiques et écologiques, les TPG s'efforcent de limiter constamment les courses dites « sans voyageurs ». En dépit de leur augmentation momentanée, le Conseil d'Etat et les TPG partagent donc l'objectif de les réduire à l'avenir à un strict minimum.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Mark MULLER