

Date de dépôt : 26 février 2013

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

- a) P 1815-A Pétition : Nouveau réseau des TPG**
- b) P 1836-A Pétition pour le retour à un système de transports publics efficace**

Rapport de M. Patrick Lussi

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports, sous la présidence de M. Antoine Droin, a examiné ces deux pétitions les 4 et 11 décembre 2012 ainsi que les 8 et 29 janvier 2013. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Aurélien Riondel. Nous l'en remercions vivement.

M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat, département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, DIME, M. Blaise Hochstrasser, directeur général de la DGM, M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs, DGM, M^{me} Delphine Gabbaï, juriste, direction des services généraux, DGM, ont assisté aux travaux de la commission.

La Commission des transports a décidé la rédaction d'un seul rapport pour les P 1815 et 1836.

1. Pétition 1815, audition des auteurs

Le Président accueille MM. Christian Grobet, Jean Spielmann et Pierre Gauthier, membres du comité de l'Association des usagers des TPG et des transports publics.

M. Grobet commence par annoncer que l'association qu'il représente existe depuis le mois de décembre 2011. Il rappelle que celle-ci a déposé la

pétition pour laquelle la commission l'auditionne de même qu'une motion au Conseil municipal de la Ville de Genève.

Il déclare que le réseau des trams a été démantelé avec le changement d'horaires 2011 et la diminution du nombre de lignes à trois. M. Grobet annonce que l'association qu'il représente demande le retour à l'ancien système. Il signale qu'il est indispensable de réintroduire une ligne de tram entre Rive et Cornavin, soit par le pont de la Coulouvrenière, soit par le pont du Mont-Blanc.

Il précise à ce propos que la ligne réservée aux bus sur ce dernier pont est une bonne chose, mais n'est pas suffisante : selon lui, il faut y construire une ligne de tram.

M. Grobet continue en rappelant que les voitures continuent d'emprunter la rue du Rhône (de même que le quai de la Poste et les ponts de Bel-Air), ce qui est à ses yeux inacceptable. Il évoque la volonté du Conseil d'Etat de prolonger les lignes de tram vers la périphérie et la France voisine (entre autres : ligne du Grand-Saconnex, de Saint-Julien), ce qui est, selon les pétitionnaires, moins urgent que de compléter le réseau urbain.

M. Grobet regrette enfin que seuls certains automates à billets acceptent la carte bonus.

M. Spielmann insiste sur le fait que, une année après la mise en place du nouveau réseau, les problèmes restent importants. Il déplore à son tour le fait que différents modèles d'automates cohabitent. Il déclare que les pôles d'échanges ne fonctionnent pas et qu'ils sont dangereux.

M. Spielmann indique que la cadence des trams a, de surcroît, diminué, ce qui est inacceptable. Il estime que le système instauré à Genève est absurde et qu'il ne sert à rien de jouer la montre pour essayer de faire accepter les changements à la population.

M. Spielmann indique que les Genevois ont beaucoup souffert des désagréments des nombreux travaux des nouveaux trams et qu'ils se retrouvent maintenant avec un système de tram ineffectif, ce qui explique leur déception. Il termine en rappelant que le mécontentement à l'égard du nouveau réseau demeure grand parmi la population.

M. Gauthier commence, en signe de boutade, par évoquer l'attribution du prix Champagnac à M^{me} Künzler, preuve de l'échec du nouveau réseau. Il évoque les motions déposées au sujet des TPG au conseil municipal de la Ville, qui ont donné naissance au rapport de M. Vincent Kaufmann qui fustige le nouveau réseau de tram. Il insiste sur le fait que celui-ci est inadapté aux personnes à mobilité réduite ou avec des enfants, tout particulièrement aux pôles d'échange, par exemple à Bel-Air.

M. Gauthier déplore vertement que le Grand Conseil a décidé d'expulser du conseil d'administration le représentant du conseil administratif de la Ville, ce qui est à ses yeux parfaitement incroyable dans la perspective d'amélioration de la collaboration entre l'Etat et la Ville. M. Gauthier rappelle que les pétitionnaires ne souhaitent pas le retour à l'ancien réseau, mais le retour à un réseau maillé. Il termine en affirmant que les TPG, qui sont au service du plus grand nombre, doivent être mieux priorisés par rapport au TIM, afin d'améliorer la vitesse commerciale des TPG.

Le Président passe la parole aux commissaires pour leurs questions et remarques.

Un commissaire demande d'abord pourquoi les pétitionnaires font référence aux TPG et non à Unireso. Il demande ensuite aux auditionnés de s'exprimer sur le fait que l'aménagement de la place Bel-Air, qui est une catastrophe, est dû à la politique de la Ville. Il demande encore aux pétitionnaires s'ils sont contre la piétonisation du centre-ville, étant donné qu'ils s'opposent à la construction du parking des Clés-de-Rive. Enfin, il indique qu'il est tout à fait en accord avec la position des auditionnés lorsqu'ils déclarent qu'il est nécessaire d'équiper le pont du Mont-Blanc d'une ligne de tram, mais les met au défi de la construire.

M. Spielmann répond qu'Unireso n'en est encore qu'à ses balbutiements, en raison de la petite taille du réseau ferroviaire dans le canton, et qu'il n'existera vraiment qu'avec la mise en service du CEVA.

Concernant la construction du parking des Clés-de-Rive, M. Spielmann rappelle que le site retenu – avec piétonisation de la surface et parking en sous-sol – est un pôle d'échange entre les lignes de bus de campagne et le réseau urbain. Il s'oppose au déplacement de ce pôle d'échange vers la campagne. Il déclare que son opposition au parking s'explique uniquement par la suppression du dispositif TPG qui occupe aujourd'hui le site retenu.

Un commissaire demande aux audités s'ils sont favorables à la construction d'un cinquième pont enjambant le lac ou le Rhône, afin d'apaiser la situation sur les quatre ponts existant au centre-ville, que les pétitionnaires souhaitent largement dédier aux TC et à la MD.

M. Grobet répond que la décision appartiendra en dernier lieu à la Confédération. Il rappelle la nécessité de mettre en place une ligne de tram sur le pont du Mont-Blanc, qui doit devenir la colonne vertébrale du réseau de tram. Il se demande si le but du Conseil d'Etat est de diminuer le nombre de passage au-dessus du Rhône. Il se prononce pour la piétonisation (avec une bonne desserte TC) du périmètre situé entre le pont du Mont-Blanc et celui de la Coulouvrenière.

M. Grobet estime que la collaboration n'est pas suffisante entre la Ville d'une part et l'Etat et les TPG de l'autre. Il ne s'oppose finalement pas fondamentalement à la construction d'un parking dans le secteur de Rive.

M. Gauthier estime que les aménagements de Cornavin et de Bel-Air sont des échecs. Il demande à Mme Künzler quelle est la part de décision de la Ville dans le choix de l'emplacement des lignes de tram et des arrêts. M. Gauthier reconnaît par ailleurs que celle-ci a fait des erreurs dans le choix du mobilier urbain. Il se demande également si la Ville et l'Etat collaborent de façon satisfaisante.

Une commissaire demande aux pétitionnaires s'ils estiment que la mise en place de leurs solutions permettra d'augmenter la vitesse commerciale des TPG. Elle remarque au passage que celle-ci s'est améliorée ces dernières années grâce aux changements instaurés.

M. Grobet répond que le problème est la faiblesse de la vitesse commerciale dans le triangle formé par Cornavin, Bel-Air et Rive. Il reconnaît que cette vitesse – et la situation du réseau en général – est satisfaisante en dehors de ce périmètre. Il déplore le fait que le tram 14 doive faire le détour de la gare et rappelle que la situation de la place des Vingt-Deux-Cantons est catastrophique. Enfin, M. Grobet s'insurge contre le fait que des automobilistes continuent d'emprunter la rue du Rhône.

Une commissaire se réjouit d'entendre que les pétitionnaires sont satisfaits de la situation des TC, du moins en dehors de l'hyper-centre. Elle souscrit à l'argument des pétitionnaires lorsqu'ils décrient les pôles de transbordement de Cornavin, Rive et Bel-Air. Enfin, elle leur demande d'éclaircir le point numéro 6 de leur pétition et ce qu'ils entendent par « des mesures prioritaires immédiates ».

M. Grobet répond qu'il s'agit de prioriser au maximum les TC dans le triangle Cornavin-Bel-Air-Rive. Il exemplifie sa réponse avec le cas des Rues-Basses, où le tram circule très bien, ce qui contraste fondamentalement avec la situation de la rue du Rhône, où des voitures bloquent les bus, ce qui est inacceptable.

M. Spielmann rappelle que le réel problème est que certaines liaisons directes ferroviaires n'existent plus et que les points de transbordements sont insatisfaisants. Il indique que la vitesse commerciale n'a pas augmenté de façon suffisante, ce qu'un retour à un réseau de maillage permettrait. M. Spielmann termine en rappelant qu'il faut : soit repenser les pôles d'échange, soit revenir à un réseau en maillage.

Une commissaire rappelle que l'on transborde au maximum qu'une seule fois. Elle demande s'il est exact que les pétitionnaires veulent prioriser les TC par rapport au TIM.

M. Spielmann confirme les propos et ajoute que les différents arrêts de tram à un même pôle d'échange ne doivent pas être autant éloignés les uns des autres.

M. Spielmann précise que les usagers qui transbordent ne devraient pas traverser une voie de circulation empruntée par des voitures.

Pour conclure, M. Grobet rappelle l'urgence de construire une ligne de tram sur le pont du Mont-Blanc, ce qu'il juge plus prioritaire que la construction de lignes périphériques.

2. P 1836 pour le retour à un système de transports publics efficace

Le Président déclare que les signataires de la P 1836 n'ont pas pu venir devant la commission, mais qu'ils ont envoyé une prise de position écrite confirmant leur pétition.

3. Audition de M^{me} la conseillère d'Etat Künzler

M^{me} Künzler rappelle que les pétitions datent de janvier 2012, moment où la situation était catastrophique. Elle indique que les questions soulevées par ces pétitions sont récurrentes. Elle passe la parole à M. Hochstrasser pour un exposé de la situation.

M. Hochstrasser annonce que sa présentation se concentrera sur la justification de l'existence de trois lignes au lieu de huit. Il commence par dresser un bref bilan historique du changement de réseau de décembre 2011. Il rappelle que les études ont commencé en février 2009, dont les conclusions ont été adoptées par le Conseil d'Etat en octobre de la même année.

M. Hochstrasser signale que le plan directeur se base principalement sur : le bilan de l'utilisation des lignes existantes, les projections de population et d'emploi (projet d'agglomération), les « coups partis » : TCOB, CEVA, trams transfrontaliers, projets d'aménagement (MICA, Vergers, Genève Sud, etc.), le résultat d'une large concertation avec les communes et le cadrage financier.

M. Hochstrasser indique qu'un réseau à 8 lignes aurait été inexploitable pour deux raisons principales : (i) impossibilité de synchroniser les horaires des lignes qui convergent sur le même axe depuis 2, 3 ou 4 provenances avec, comme conséquences, des grappes de trams sur les tronçons communs, l'impossibilité d'adapter l'offre à la demande sur une seule ligne et la

contagion d'une perturbation à l'ensemble du réseau ; (ii) risque d'auto-blocage accru aux interfaces où les lignes se croisent (Cornavin, Stand, Plainpalais), à moins de supprimer le trafic TIM à ces interfaces.

M. Hochstrasser présente ensuite ce qu'aurait été la situation aux points de croisement avec un réseau à 8 lignes. Il montre que les conflits entre les trams auraient été incroyablement plus importants. M. Hochstrasser affirme qu'une des raisons qui a conduit à la mise en place d'un réseau à 3 lignes est la simplification des points de croisement. Pour faire le lien avec l'audition des pétitionnaires, il indique que faire passer un tram sur le pont du Mont-Blanc est une bonne idée, mais que cela impliquera soit la reconstruction de l'ouvrage, soit son renforcement important.

M. Hochstrasser déclare qu'on peut affirmer, se basant sur les chiffres de l'enquête origine/destination de 2007, que 24 % des 55 300 usagers des trams gagnent du temps, 47 % gagnent du confort, mais que 15 % perdent une liaison directe.

Il aborde ensuite le thème des transbordements, élément central du changement du réseau de tram. Il présente d'abord le cas de l'axe de Chêne. M. Hochstrasser indique que, sur les 13 460 passagers de cet axe, environ 60 % descendent avant Bel-Air, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas concernés par la question des transbordements. Il déclare que ceux-ci bénéficient d'un confort accru avec le nouveau réseau. Il signale que les 22 % des passagers qui se déplacent en direction de Carouge ont aussi vu leur situation s'améliorer (augmentation de la fréquence). En revanche, M. Hochstrasser reconnaît que 16 % des usagers de cet axe doivent effectuer un transbordement supplémentaire. Il affirme néanmoins que le réseau à 3 lignes permet, sur l'axe de Chêne, de satisfaire le maximum d'usagers et de péjorer la situation pour le minimum d'entre eux. Il signale que le passage à un réseau en axes a d'une part augmenté les transbordements, mais qu'il les a d'autre part diminués, par exemple en supprimant la ligne 17, avec laquelle de nombreuses personnes devaient transborder pour se rendre à destination.

M. Hochstrasser présente ensuite le même raisonnement pour l'axe de Carouge, qui accueille 12 680 passagers par jour. Il annonce que 46 % des usagers gagnent du temps, 34 % gagnent du confort et 20 % ont un transbordement supplémentaire. M. Hochstrasser résume les avantages et inconvénients du réseau à trois lignes. Du côté des premiers, il mentionne : une adaptation des cadences aux besoins de chaque ligne (les lignes devenant indépendantes les unes des autres), une facilité de lisibilité du réseau pour la clientèle, une meilleure affectation du matériel roulant (monodirectionnel sur la 12, bidirectionnel sur les 14 et 15), une économie d'infrastructure par la simplification des nœuds prévus pour le TCOB, une économie de

fonctionnement chiffrée par les TPG. Toutefois, il rappelle que le nouveau réseau a le désavantage de concentrer les transbordements à Bel-Air et à Plainpalais.

M. Hochstrasser annonce ensuite que la fréquentation a augmenté de + 5,3 % sur l'axe de Chêne entre les 3 premiers mois de l'année 2011 et la même période pour 2012, et de + 6,3 % sur celui de Carouge, ce qui dément l'argument qui prétend que la population a délaissé les TPG au profit de leur voiture. M. Hochstrasser présente la synthèse de la thématique du transbordement. Il rappelle que les flux de transbordements sont plus faibles que ceux qui avaient été simulés, malgré une augmentation de la fréquentation des trams (augmentation de 30 % des flux de transbordement à Bel-Air, 78 % simulés ; augmentation de 110 % des flux à Plainpalais, 230 % simulés).

M. Hochstrasser affirme en conséquence que les problèmes demeurent, même moins importants. Il signale en outre qu'il existe des possibilités de transborder à d'autres endroits en utilisant les bus, dont le réseau peut être considéré comme le maintien d'un réseau de maillage.

M. Hochstrasser présente ensuite certaines des 30 mesures qui seront prises lors du prochain changement d'horaire : suppression des terminus intermédiaires sur la ligne 12 (Augustins et Chêne-Bourg), adaptation des temps de parcours de la ligne 14 pour garantir ses horaires, intervalles réguliers sur la branche Bernex de la ligne 14, augmentation de l'offre sur la ligne 15, prolongement des heures de pointe du soir de 19h à 20h, identification de la ligne Bel-Air/CERN par la création de la ligne 18. M. Hochstrasser détaille ensuite le tracé de la future ligne 27, qui reliera Carouge à Cornavin en passant par le quartier de la Jonction avec une fréquence au quart d'heure en semaine et à la demi-heure le soir et le week-end. Il signale que ces bus mettront un tout petit plus de temps que ne le fait le voyageur qui utilise la ligne 12 et qui transborde. Il annonce que les TPG tablent sur une mise en service le 9 février 2013.

M. Hochstrasser présente ensuite une nouvelle ligne qui reliera Annemasse à Cornavin, dont l'objectif est double : proposer une liaison directe et rapide entre Chêne-Bourg et Cornavin (même principe que la future ligne 27) ; remplacement de la desserte entre Annemasse et Chêne-Bourg assurée jusqu'alors par les trains (qui disparaissent en raison des travaux du CEVA). Il indique que cette nouvelle ligne, qui n'a pas encore de nom, permet encore de proposer un service qui ressemblera au CEVA.

M. Hochstrasser signale que la ligne comporte des arrêts réguliers sur le tronçon français (notamment à cause de l'impossibilité pour un bus d'en

dépasser un autre) et très peu à partir de Moillesulaz, afin de proposer un temps de parcours optimal. Il ajoute que la fréquence sera la même que pour la ligne 27 (15 minutes en semaine, 30 minutes le soir et le week-end) et que le temps de parcours est, là aussi, à peu près le même qu'en empruntant le tram et en transbordant.

La parole est donnée aux commissaires.

Un commissaire demande pourquoi le nombre de personne qui, sur l'axe de Chêne, ne circulent que sur le tronçon qui était commun aux lignes 12, 16 et 17 varie selon le numéro de la ligne.

M. Hochstrasser répond que cela s'explique par la méthode de calcul.

Ce commissaire demande des précisions au sujet de l'augmentation de la fréquentation du réseau de tram. Il estime qu'il faudrait aussi prendre en compte la fréquentation du réseau des bus.

M. Hochstrasser répond qu'il n'a pas voulu, en apportant ce chiffre, donner un indice de satisfaction, mais que la finalité était simplement de réfuter l'argument selon lequel un grand nombre de gens ont abandonné le tram pour prendre leur voiture.

M^mc Künzler précise que la fréquentation globale du réseau a augmenté de + 3 % et de + 15 % sur le réseau de tram. Elle rappelle que les comptages sont effectués sur le tronçon entre le bout de la ligne et les points de transbordement du centre, afin d'éviter de les compter plusieurs fois. Elle précise que la mise en service du TCOB participe de cette augmentation.

Le commissaire demande s'il ne serait pas possible d'abandonner les horaires.

M. Hochstrasser répond que, pour les fréquences inférieures à 7,5 minutes, les usagers ne s'intéressent pas vraiment aux horaires. Pour les lignes aux passages plus espacés, les horaires sont nécessaires. En revanche, M. Hochstrasser précise que l'abandon des horaires serait très compliqué pour les conducteurs, qui ont tendance à réfléchir en termes d'horaires, même si ce qui intéresse plus la DGM est la distance entre deux trams.

Un commissaire demande si le nouveau réseau n'est pas venu trop tôt et s'il n'aurait pas dû être mis en place simultanément que le CEVA.

M^mc Künzler confirme partiellement le point de vue du député. Elle rappelle que le CEVA aurait dû être déjà en fonction si la construction s'était passée avec moins d'entraves. Elle signale qu'il aurait été impensable de ne pas faire circuler de tram sur la nouvelle ligne TCOB.

M. Hochstrasser ajoute que la ligne sans nom entre Annemasse et Cornavin sera supprimée à l'entrée en fonction du CEVA. M. Favre rappelle

que la ligne 12 est surchargée, malgré la grande capacité du matériel roulant genevois. Il explique que cette nouvelle ligne de bus a également pour but de décharger la 12, dans l'attente de la mise en service du CEVA.

Un commissaire demande s'il serait possible d'améliorer la situation aux pôles d'échange.

M^{me} Künzler répond qu'un groupe de travail avait été mis en place et qu'une réflexion est menée au sein de la Ville. Toutefois, elle reconnaît que la situation a peu de chance de se décanter prochainement.

Le commissaire demande si les TPG ont assez de chauffeurs et de matériel roulant. M. Hochstrasser répond qu'il ne peut apporter une réponse très précise et qu'il faudrait poser la question aux TPG. Il est d'avis que les TPG fonctionnent à flux tendu, mais que la situation est gérable. M^{me} Künzler ajoute que les TPG sont en train de former un nombre important de nouveaux chauffeurs, notamment des personnes en provenance de l'OCE.

Une commissaire demande pourquoi le temps de parcours des futures lignes entre Carouge et Cornavin et entre Annemasse et Cornavin est si élevé.

M. Hochstrasser répond qu'il n'était pas possible de mettre en place une ligne express entre Annemasse et Moillesulaz, en raison de l'étroitesse de la route sur le tronçon français et de l'impossibilité de doubler sur ce tronçon. Il rappelle en revanche que très peu d'arrêts sont prévus sur le tronçon suisse. Concernant la ligne de Carouge, M. Hochstrasser annonce que la DGM et les TPG ont essayé de la faire la plus rapide possible, ce qui n'a été qu'en partie possible. De ce fait, il a été jugé préférable de créer une réelle nouvelle ligne urbaine, qui puisse aussi répondre à d'autres besoins que celui de voyager entre Carouge et Cornavin. Il précise que cette ligne ne sera certainement pas supprimée avec la mise en service du CEVA.

4. Audition de M. Bonzon, directeur des TPG

M. Bonzon commence par rappeler que les pétitions 1815, 1836 ne sont pas récentes et proviennent d'une époque perturbée, ce que n'ignorent pas les commissaires. Il remarque que plusieurs éléments figurant dans les textes pour lesquels la commission reçoit les TPG sont erronés. M. Bonzon relève que la disparition des lignes de tram 13 et 16 est un des motifs principaux de mécontentement. Il évoque la récente présentation de M. Hochstrasser devant la commission, lors de laquelle ce dernier avait développé un argumentaire auquel les TPG souscrivent sans réserve.

M. Bonzon indique que les TPG reçoivent actuellement moins de réclamations que ce n'était le cas en 2010. Il relève que certaines revendications présentes dans les pétitions sont soutenues par les TPG (plus

de sites propres, meilleures interfaces), mais rappelle que ces décisions ne relèvent pas de la compétence de l'entreprise qu'il dirige. M. Bonzon signale que les deux rapports d'analyse importants publiés sur le réseau TPG – celui de M. Vincent Kaufmann et celui d'actif-traffic – critiquent principalement la faiblesse de la vitesse commerciale et la médiocrité des interfaces, critiques reprises en partie par les pétitions.

M. Bonzon rappelle qu'il n'est pas possible, à Genève, de tester les nouvelles lignes de tram avant leur mise en service. Il signale que, contrairement à ce qu'affirme une des pétitions, les retards dans la livraison des trams n'ont pas préjudicié les TPG.

M. Bonzon annonce que la remise en service de lignes de trolleybus entre Bernex et Bel-Air n'est pas envisageable. Il estime que les mesures d'accompagnement déjà mises en place et celles qui sont en cours de réalisation représentent la réponse des TPG face à la demande d'amélioration de la situation dans le triangle Cornavin-Bel-Air-Rive.

Au sujet du rapport Kaufmann, M. Bonzon indique que la plus grande critique formulée à l'égard du réseau des TPG est que les TC ne sont pas assez priorités, ce avec quoi il est d'accord. Il rappelle que les autres grandes villes mentionnent toutes dans leur législation – soit dans la constitution, soit dans une loi – que les TC sont priorités.

M. Bonzon estime qu'il n'est pas normal qu'un tram attende entre deux arrêts et appelle les commissaires à valoriser les efforts entrepris par la construction de nouvelles lignes de tram.

M. Bonzon annonce finalement que les TPG font des efforts de concertation avec les différents acteurs et utilisateurs du réseau. Il signale que les TPG sont en contact avec ces partenaires, qui sont écoutés.

M. Bonzon rappelle les trois éléments les plus importants aux yeux des clients TPG : la fréquence, la vitesse commerciale et l'existence de lignes directes. Il estime primordial de ne pas péjorer ces éléments.

M. Forestier rappelle d'abord que les TPG ne maîtrisent qu'une partie des éléments dont se plaignent régulièrement les clients, ce que ces derniers ignorent le plus souvent. Il revient ensuite sur la première grande consultation organisée entre les TPG et leurs clients. Il indique qu'une centaine de personnes se sont retrouvées à Palexpo début octobre et que ce genre de rencontre sera désormais renouvelé au moins une fois par année.

M. Forestier signale que les thématiques abordées ont été celles de la qualité de la prestation TPG, mais pas le thème du réseau. Il déclare que le bilan de cet événement est très positif.

Le Président remercie MM. Bonzon et Forestier pour leur présentation et passe la parole aux commissaires pour leurs remarques et questions.

Un commissaire demande s'il serait possible de prolonger la ligne 18 jusqu'à Plainpalais, afin de faire la liaison entre la ligne 12 et celle de Meyrin.

M. Bonzon répond que cette mesure a été étudiée, tant du point de vue de l'exploitation et de la demande des clients, mais qu'elle n'a pas été jugée opportune ni sur le premier ni sur le second plan. Il ajoute que la prolongation de cette ligne aurait un coût et qu'il a été décidé, d'entente avec la DGM, qu'il était préférable de les allouer à d'autres fins.

M. Bonzon mentionne que le prolongement jusqu'à Place Neuve a également été étudié, mais sans arriver à une conclusion positive.

M. Favre reconnaît que le terminus actuel de la 18 n'est pas idéal et annonce que celui-ci a fait l'objet d'une réflexion au sein de la DGM. Il indique à son tour que l'objectif final est de faire monter tous les trams jusqu'à Bernex, mais que cela n'est pas judicieux à l'heure actuelle.

M. Favre rappelle que les passagers qui désirent se rendre à la gare depuis Plainpalais peuvent déjà emprunter la ligne 15. Enfin, il insiste sur le fait qu'un tel prolongement complexifierait le réseau et réintroduirait des mouvements de trams coupant les flux automobiles à Plainpalais.

Un commissaire affirme d'abord qu'un gouvernement devrait être à l'écoute des besoins de la population, plutôt que ce soit celle-ci qui écoute les recommandations de son gouvernement. Il demande ensuite, d'une part, si les TPG ou le département entendent protéger les usagers de la pluie et de la bise à la place Bel-Air et, d'autre part, quelles réponses ont été envisagées par les TPG par rapport à la demande du retour à un système d'axes, partiel ou total.

M. Bonzon partage l'avis du commissaire au sujet de Bel-Air. Il rappelle que les TPG n'ont aucune emprise sur l'aménagement des interfaces et des arrêts, question qui relève de l'autorité communale.

M. Bonzon signale que les TPG ont fait part de ce problème à la Ville à de nombreuses reprises, et ce dès une année avant la mise en place du nouveau réseau. Il indique que les conditions de transbordement à Plainpalais pourraient également être améliorées par de petits aménagements spatiaux. M. Bonzon signale qu'il est plus facile pour les TPG de négocier avec d'autres communes qu'avec la Ville, peut-être en raison du fait que les investissements y sont moins importants.

Concernant le système des axes, il estime qu'un tel retour représenterait une erreur à la fois stratégique et politique. Il rappelle que tout changement

entraîne des améliorations et des péjorations et convient tout à fait qu'une part des usagers (environ 10 %) ont été perdants avec le changement de réseau. M. Bonzon déclare que toutes les études menées confirment qu'il est préférable de conserver un réseau organisé en lignes. Il signale en outre que les personnes qui sont satisfaites se font toujours moins entendre que celles qui sont mécontentes.

Un commissaire demande pourquoi il n'y a aucune information sur les tarifs aux arrêts ou sur les distributeurs, par exemple sur la validité des cartes journalière pour deux personnes le week-end.

M. Forestier répond que les TPG communiquent énormément sur les tarifs, que ce soit à travers différents supports papier ou sur le site internet. Il indique que les informations tarifaires ne sont pas pertinentes au moment de l'acte d'achat (présence sur le distributeur).

M. Forestier rappelle que la durée de l'acte d'achat doit être réduite au maximum, afin d'éviter au maximum les queues aux distributeurs. Il signale qu'il est important que les informations tarifaires soient disponibles lors de préparation des voyages, par exemple lors de recherches d'itinéraires.

Ce commissaire estime que la plupart des gens ne lisent pas les documents évoqués par M. Forestier ou qu'ils ont oublié une partie des informations qui s'y trouvent entre la lecture et l'acte d'achat. Il estime que la réduction du temps d'utilisation des distributeurs pourrait être possible par la simplification de la procédure, qu'il juge trop complexe.

M. Forestier lui assure à que l'enjeu de l'information ne se situe pas au niveau de la machine. M. Forestier confirme que la durée de la transaction représente un enjeu. Il indique que la durée moyenne d'une transaction en espèce avec les anciennes machines était de trois secondes, alors que la même transaction avec les nouvelles machines est de six secondes. Il signale que la durée moyenne d'un achat par carte avec les nouveaux distributeurs est de 17 secondes.

M. Forestier termine en signalant qu'une solution serait de supprimer l'étape d'entrée du code, mais que cette décision est du ressort de l'association des banques suisses, qui, pour l'instant, n'y est pas favorable, malgré les demandes régulières des TPG.

M. Bonzon précise que les nouvelles machines sont moins souvent en panne que les anciennes, mais qu'elles subissent plus de déprédations : acides, bouchage de trous à l'aide de chewing-gums ou de cales en bois...

M. Forestier ajoute que les pannes sont normalement signalées automatiquement, ce qui permet une réparation rapide, mais qu'un distributeur dont l'écran a été brûlé au briquet n'envoie pas de signal de

panne. Ceci explique qu'il peut s'écouler plusieurs jours entre l'acte de vandalisme et la réparation. Il confirme que les nouvelles machines sont deux fois plus stables que les anciennes.

M. Bonzon estime que la question des déprédations est un problème sociétal général. Il annonce que les TPG ont passé de nouveaux contrats avec des entreprises de sécurité privées et qu'un système d'alarme relié aux postes de police est en train d'être installé sur certains distributeurs dans les zones sensibles.

Un commissaire rappelle que celui qui n'arrivait pas à faire fonctionner les anciens distributeurs n'arrivera pas à utiliser les nouveaux modèles, légèrement plus complexes. Il se demande pourquoi des panneaux d'informations proposant un plan de réseau et des informations tarifaires ne sont pas installés aux arrêts.

M. Forestier inscrit la remarque dans la problématique générale de la qualité des transbordements à travers l'aménagement des pôles d'échanges. Il rappelle que ces questions ne sont pas du ressort des TPG. M. Forestier précise qu'il ne souhaite pas dédouaner les TPG, qui doivent faire des progrès en matière d'information, tant au niveau statique (signalétique) que dynamique. Il annonce qu'il n'est par exemple pour l'instant pas possible d'installer un écran d'information à Bel-Air. Il ajoute que les TPG ont parfois installé des aménagements sans avoir toujours obtenu l'autorisation au préalable, comme par exemple à Cornavin.

M. Favre annonce que la remarque touche à la problématique complexe de l'aménagement, qui concernent de nombreux acteurs (communes, législation de protection du bâti, entreprises de publicité, etc.). Il confirme que le département a parfois enjoint les TPG à enfreindre un certain nombre de règles. M. Favre évoque la possibilité de modifier la législation afin d'attribuer aux TPG la compétence de l'aménagement des arrêts (abribus, panneaux d'information), comme cela se passe déjà dans de nombreuses villes, à l'instar de Bâle et Lausanne. Il annonce finalement qu'il est nécessaire d'améliorer la situation afin que le confort des usagers le soit également.

Les TPG n'ont pas de problématique tarifaire aux arrêts. M. Forestier annonce que les clients se demandent plutôt s'ils montent dans le bon véhicule ou où est-ce qu'ils doivent transborder.

Pour illustrer la situation, M. Bonzon donne l'exemple du passage de la Monnaie, dans lequel les TPG ont voulu installer un écran avec toutes les informations nécessaires, ce qui n'a pas été possible. Il mentionne d'autres problèmes dans la transmission de l'information à Cornavin. Il rappelle

qu'aucun distributeur de billet de Suisse ne donne d'informations tarifaires précises.

Un commissaire demande s'il ne serait vraiment pas possible de revenir à un système d'axes.

M. Bonzon le confirme.

Le commissaire rétorque que, lors du vote du changement de réseau, des garanties concernant un éventuel retour en arrière avaient été apportées.

M. Bonzon rappelle qu'un retour au système des lignes impliquerait une péjoration de la situation des TPG par les TPG eux-mêmes. Il juge un retour en arrière irréaliste. Il ajoute qu'il faudrait procéder à des aménagements, qui n'ont pas été réalisés lors de la construction du TCOB. M. Favre confirme qu'un retour en arrière créerait des problèmes au niveau du matériel roulant et des infrastructures.

Un commissaire demande s'il serait possible que les automates se souviennent de la dernière opération effectuée par une carte de crédit.

M. Forestier répond que tous les distributeurs automatiques de titres de transport de Suisse fonctionnent sur la même interface homme-machine, selon les recommandations de l'Union des transports publics suisses. Il signale que chaque machine enregistre l'ensemble des transactions et propose aux clients le top de celles-ci quatre sur l'écran.

M. Forestier indique finalement que les informations détenues par les cartes de crédit ne sont pas du ressort des TPG, mais des établissements bancaires qui les délivrent.

Un commissaire affirme qu'il n'est pas recommandé de revenir à l'ancien réseau. Il demande à M. Favre pourquoi le Conseil d'Etat ne propose pas un projet de loi qui attribuerait aux TPG des prérogatives en matière d'aménagement des arrêts, comme c'est le cas dans d'autres villes. Il demande ensuite aux TPG où en est le processus d'introduction de la carte sans contact et s'il existe une possibilité d'introduire l'achat des billets à l'aide d'un téléphone.

M. Forestier répond que le billet SMS est en projet au sein des TPG et que l'introduction de cette nouvelle possibilité est agendée à l'automne 2013. Quant à la carte sans contact, il annonce que les TPG et les CFF ont pris énormément de retard à ce sujet. A l'heure actuelle, il est raisonnable d'imaginer l'introduction d'un tel système, compatible au niveau national, pour décembre 2015.

Un commissaire annonce aux commissaires qui souhaitent le retour en arrière de le proposer. Il est convaincu que la population se rendra alors

compte des avantages du nouveau réseau. Il affirme que, techniquement, il est possible de revenir à un système d'axes. Il met le doigt sur la contradiction énoncée par M. Bonzon, qui demandait plus de priorité aux feux, avant de reconnaître que les véhicules TPG sont équipés d'un dispositif de déclenchement de la signalisation lumineuse. Il termine en suggérant que la vitesse commerciale des TPG puisse être améliorée par la suppression de certains arrêts trop proches les uns des autres.

M. Bonzon répond que la priorité aux feux n'est pas à l'œuvre partout. Il estime dommage que Genève ne valorise pas les infrastructures onéreuses qui ont été construites. En réponse au commissaire qui affirmait qu'il était illusoire de vouloir atteindre une vitesse commerciale élevée lorsque le tram fait des détours à travers une zone dense (par exemple entre Cornavin et Stand), M. Bonzon reconnaît que la question de savoir où doivent circuler les TC mérite d'être posée.

5. Décisions de la commission

Le Président ouvre les débats sur la pétition 1815.

En l'absence de demande de prise de parole, il annonce qu'il procédera au vote et demande aux commissaires quelle option ils souhaitent soumettre au vote.

Un commissaire propose le dépôt sur le bureau du Grand Conseil.

Un commissaire propose quant à lui de classer la pétition.

Les commissaires acceptent de classer la P 1815 par :

Pour : 10 (2 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 2 (2 S)

Abstention : 1 (1 Ve).

Le Président ouvre les débats sur la pétition 1836.

En l'absence de demande de prise de parole, il annonce qu'il procédera au vote et demande aux commissaires quelle option ils souhaitent soumettre au vote.

Un commissaire demande le dépôt sur le bureau du Grand Conseil.

Les commissaires acceptent de déposer la P 1836 sur le bureau du Grand Conseil par :

Pour : 10 (2 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC)

Contre : –

Abstentions : 2 (2 MCG)

Le Président propose qu'un seul rapport traite des deux pétitions, proposition à laquelle personne ne s'oppose.

Catégorie de débat : 3

6. Conclusions

Ces deux pétitions ont été examinées voire fouillées dans tous les détails que les pétitionnaires entendaient porter à la connaissance du Grand Conseil.

La lecture de ce rapport vous édifiera tant sur les questions induites posées par les commissaires que sur les réponses apportées par Mme la conseillère d'Etat et son équipe d'experts.

Certes, ces deux pétitions ne peuvent être suivies dans la rigueur des demandes présentées mais les réponses puis les améliorations déjà exécutées et celles prévues ont conduit les commissaires à estimer qu'il n'était en l'état pas judicieux d'avoir de plus amples exigences.

Pour ces raisons, la Commission des transports vous recommande :

- De classer la pétition 1815.
- De déposer sur le bureau du Grand Conseil la pétition 1836.

Pétition (1815)

Nouveau réseau des TPG

Mesdames et
Messieurs les députés,

Depuis le 11 décembre 2011, les usagers sont victimes de la gabegie entraînée par le nouveau réseau des TPG, mis en place sans consultation, ni auprès des communes, ni des associations concernées. Les TPG ont mis les usagers devant le fait accompli. Ceux-ci sont à juste titre très en colère. C'est pour cette raison que l'Association des Usagers des TPG et des transports publics (UTPG) vient d'être créée. Elle défend les usagers des TPG et des transports publics et intervient auprès des autorités et des TPG.

Le nouveau réseau modifie 70% des lignes des TPG (!), alors qu'il aurait suffi d'adapter la nouvelle ligne Bernex – place Bel-Air, sans créer un tel chamboulement. Cette pagaille provoque – tout particulièrement à la place Bel-Air – des retards, des trams bondés à toutes heures et notamment l'obligation pour de nombreux passagers de changer de trams pour atteindre leurs destinations.

Ces transbordements au centre-ville ont sensiblement augmenté la durée de chaque voyage. Les usagers ont, de plus, des difficultés à entrer dans les véhicules surchargés des TPG, tout particulièrement les trams. Les personnes handicapées, les aînés et les personnes ayant des bagages ou accompagnant des jeunes enfants sont les plus vulnérables. Le site de la place Bel-Air, mal éclairé de nuit, est dangereux.

Le réseau des sept lignes de tramways a été amputé et ramené à trois lignes seulement, alors qu'au contraire, les passagers s'attendaient à en avoir deux supplémentaires (!) + une nouvelle extension du trolleybus de la ligne 10 à partir de Bel-Air, dans une autre direction que celle d'Onex.

Il en résulte que les prestations des différentes lignes de trams ont été fortement diminuées, alors que les tarifs des TPG ont augmenté !

1. Le fait accompli !

Faute d'information anticipée, les TPG ont mis les passagers devant le fait accompli, comme pour l'augmentation simultanée des tarifs des TPG. En conséquence, la presse n'a pas pu informer la population, de sorte que les

passagers n'ont pu que constater, dès le 11 décembre 2011, la déroute du réseau.

2. Le démantèlement du réseau des tramways

Le démantèlement du réseau des sept lignes de tramways va à l'encontre du principe du réseau des tramways des TPG, adopté en 1993, par le Grand Conseil, après de longues études. Une importante extension du réseau a été adoptée en août 2004, en annexe de la loi sur le réseau des TPG.

Ce réseau des tramways a précisément pour but d'aménager diverses destinations pour éviter des transbordements de passagers, tout particulièrement en ce qui concerne les lignes qui traversent le Rhône dans les deux sens.

En effet, il n'y a que quatre ponts pour relier les deux rives, de sorte que la mobilité exige un fort développement des transports publics, en augmentant le nombre des lignes de trams pendulaires circulant d'un côté à l'autre du Rhône, afin d'atteindre les divers terminus des uns et des autres sans transbordements.

3. Les trams n'ont-ils pas été livrés ?

L'extension des lignes de tramways a permis de créer de nouvelles lignes, selon le réseau 2004 du Grand Conseil, en augmentant toutes les diverses destinations, conformément au but voulu. Or, le démantèlement de ce réseau est inexplicable.

Ce retournement à 180 degrés viole grossièrement les buts du réseau tramways ou alors les trams nécessaires, pour la nouvelle ligne Bernex – place Bel-Air, n'ont peut-être pas été commandés à temps. Il en résulte que des tramways ont dû être prélevés des lignes existantes, afin de mettre en service la nouvelle ligne. Tel n'est pas le cas en ce qui concerne les trolleybus, de sorte qu'ils peuvent rester sur leur ligne initiale.

Résultat de cette erreur, il a fallu supprimer quatre lignes de trams (!), ce qui explique que la conseillère d'Etat Michèle Künzler refuse totalement de rétablir les lignes de trams précédentes, alors qu'elle a pu rétablir rapidement les lignes de trolleybus 3 et 7, quand bien même elle prétendait que les TPG ne pouvaient rétablir aucune ligne des TPG jusqu'aux changements d'horaires de juin et décembre, comme chaque année, ce qui s'est avéré faux.

4. La 1^{ère} revendication : rétablir toutes les lignes de tramways

Le Conseil d'Etat se doit de s'expliquer à ce sujet et de se prononcer sur la prochaine livraison de trams, pour remédier à cette grave erreur. M^{me} Michèle Künzler reconnaît ses erreurs, mais elle ne les corrige pas ! Il n'empêche que notre association exige que les lignes de tramways soient rétablies immédiatement pour les motifs ci-dessus.

5. La solution immédiate

Rétablir les trolleybus affectés à la ligne Bernex – place Bel-Air jusqu'au 11 décembre dernier, dans l'attente des tramways supplémentaires.

6. La paralysie de la circulation

Il est urgent que le réseau des tramways soit rétabli au centre-ville pour qu'il fonctionne efficacement, alors que tel n'est pas le cas. Le déplacement des véhicules des TPG devient toujours plus difficile, et ils se heurtent à de nombreux obstacles importants, qui provoquent de nombreux blocages. Il suffit d'un accident et c'est la paralysie, tout particulièrement lors des heures de pointe.

Il est donc urgent d'agir. Notre association revendique des mesures prioritaires immédiates et l'application du réseau des trams à brève échéance.

7. La 2^{ème} revendication : les mesures immédiates

- 1) Réserver exclusivement aux trams et véhicules des TPG à la rue du Rhône depuis le carrefour rue Pierre-Fatio jusqu'à la place Bel-Air, y compris les ponts à cet endroit, sous réserve des livraisons et des taxis.
- 2) Rétablir les vitrages verticaux le long du pont de Bel-Air, rive gauche, pour protéger les utilisateurs de la bise en hiver et adapter l'éclairage du site.
- 3) Maintenir le terre-plein de la rue Pierre-Fatio au carrefour de Rive pour le passage des trams et des bus des TPG ainsi que le stationnement des véhicules de campagne. Il faut ainsi renoncer au projet de parking souterrain à cet endroit, ne serait-ce que les travaux de chantier !

8. La 3^{ème} revendication : l'achèvement du triangle Cornavin – Bel-Air – Rive

- 4) **Réaliser la colonne vertébrale du réseau des tramways** depuis le carrefour de Rive jusqu'à la gare de Cornavin, en aménageant deux sites réservés aux tramways sur le pont du Mont-Blanc, conformément au

réseau des tramways envisagé en 1990 et adopté par le Grand Conseil en 2004, qui avait été retardé en raison des fortes récriminations des automobilistes. **Cet aménagement est une priorité absolue pour que le réseau des trams fonctionne au centre-ville**, ce d'autant plus que le pont du Mont-Blanc devra certainement être reconstruit tout comme ceux de l'île de Bel-Air ou celui de la Jonction, ce qui permettrait de l'élargir.

- 5) Confirmer la proposition de notre association d'aménager quatre couloirs sur le pont Mont-Blanc dans le sens rive gauche – rive droite : trois pour les automobiles et un site propre pour les véhicules des TPG. Quant aux deux autres couloirs dans l'autre sens, ils sont suffisants pour le trafic automobile ; de plus, les véhicules des TPG bénéficient de feux de signalisation leur accordant la priorité sur les voitures au départ du pont.
- 6) Réaliser le triangle gare Cornavin – Bel-Air – Rive, les deux lignes de tram pourront ainsi bénéficier d'un site propre sur le pont du Mont-Blanc.
- 7) Aménager les trois sites de la gare Cornavin – Bel-Air – Rive ainsi que le terre-plein de Rive en de réels pôles d'échange réservés exclusivement aux véhicules et aux passagers des TPG.
- 8) Supprimer le projet de construction du parking sous cet emplacement, afin de le réserver au passage et au stationnement des véhicules des TPG, qui étaient les tramways en son temps.

9. 4^{ème} revendication : experts indépendants et consultation

- 9) Instituer une commission d'experts, tels que Vincent Kaufmann, professeur EPFL, Christophe Stucki, ancien directeur général des TPG, Jean Spielmann, ex-syndicat SEV et ancien membre de la Commission des transports du Conseil national, etc.
- 10) Consulter les communes et les associations concernées sur les modifications du réseau des TPG.

N.B. 1 signature

*p.a. Association des usagers des TPG et
des transports publics*

Pour le Comité :

M. Arthur Cohen

M. Jean Spielmann

M^{me} Salika Wenger

M. Christian Grobet

Case postale 148

1211 Genève

Pétition (1836)

pour le retour à un système de transports publics efficace

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant que le nouveau réseau TPG introduit à Genève le 11 décembre dernier lèse les usagers et en particulier les personnes à mobilité réduite; génère de nombreux retards; réduit l'autonomie des enfants dans leurs déplacements; induit des tensions entre employés des transports publics, usagers, automobilistes; génère des coûts injustifiables (prix du billet mais aussi mobilisation des services de police pour gérer la circulation); se révèle inefficace, voire dangereux,

Nous, usagers, demandons:

- Que le « concept » de transbordement soit abandonné à Plainpalais et à Bel-Air, et donc le retour des trams 13 et 16;
- Le maintien de la ligne 14 jusqu'à Bernex;
- Que les clients soient dorénavant associés, par l'intermédiaire des associations (CITRAP, ATE, AVIVO,...), aux futurs projets des TPG/Unireso.

N.B. 1500 signatures
p.a. Sophie Anne Roh
13, rue de Veyrier
1227 Carouge

RÉSEAU DE TRAM 2012

HISTORIQUE ET BILAN



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2011-2014

> CALENDRIER

- FÉVRIER 2009: DÉBUT DES ÉTUDES; SUIVI DGM / TPG
- OCTOBRE 2009: VALIDATION PAR LE CONSEIL D'ETAT

> UN PLAN DIRECTEUR SE BASE PRINCIPALEMENT SUR :

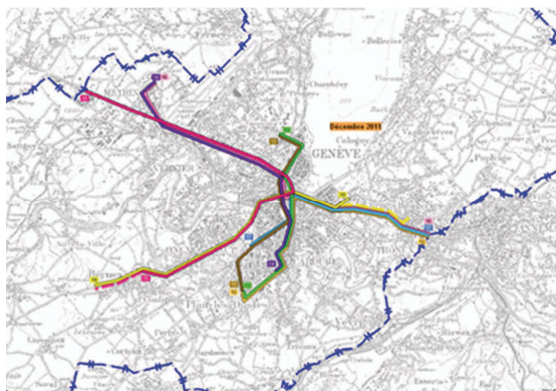
- LE BILAN DE L'UTILISATION DES LIGNES EXISTANTES,
- LES PROJECTIONS DE POPULATION ET EMPLOIS (PROJET D'AGGLO),
- LES «COUPS PARTIS»: TCOB, CEVA, TRAMS TRANSFRONTALIERS, PROJETS D'AMÉNAGEMENT (MICA, VERGERS, GENÈVE SUD,...),
- LE RÉSULTAT D'UNE LARGE CONCERTATION AVEC LES COMMUNES,
- LE CADRAGE FINANCIER.



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

PDTC 2011-2014 : IMPACT DU TCOB SUR LE RÉSEAU DE TRAM

>L'INTÉGRATION DU TCOB EN DÉCEMBRE 2011 BASÉE SUR LE CONCEPT DES AXES AURAIT DONNÉ **UN RÉSEAU DE 8 LIGNES**



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

PDTC 2011-2014 : IMPACT DU TCOB SUR LE RÉSEAU DE TRAM

>**CE RÉSEAU DE 8 LIGNES ÉTAIT INEXPLOITABLE POUR DEUX RAISONS PRINCIPALES :**

- **L'IMPOSSIBILITÉ DE SYNCHRONISER LES HORAIRES DES LIGNES QUI CONVERGENT SUR LE MÊME AXE DEPUIS 2, 3 OU 4 PROVENANCES AVEC, COMME CONSÉQUENCES :**
 - grappes de trams sur les tronçons communs,
 - impossibilité d'adapter l'offre à la demande sur une seule ligne,
 - contagion d'une perturbation à l'ensemble du réseau.
- **RISQUE D'AUTO-BLOPAGE ACCRU AUX INTERFACES OÙ LES LIGNES SE CROISENT (CORNAVIN, STAND, PLAINPALAIS), SANS SUPPRIMER LE TRAFIC TIM À CES INTERFACES.**



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

PDTC 2011-2014 : IMPACT DU TCOB SUR LE RÉSEAU DE TRAM

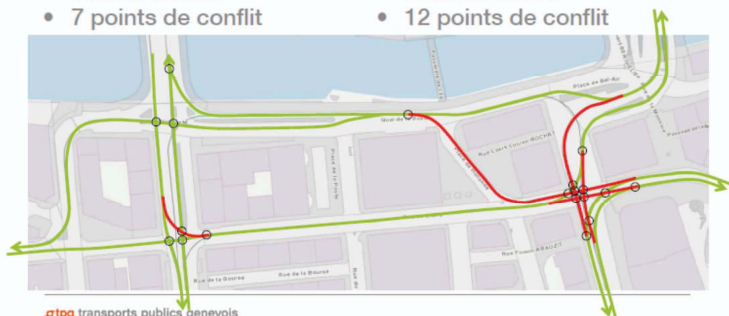
> RÉSEAU 8 LIGNES À BEL-AIR: POINTS DE CROISEMENT MULTIPLIÉS ET RISQUES DE CONFLITS

Stand:

- 6 mouvements
- 7 points de conflit

Bel-Air:

- 8 mouvements
- 12 points de conflit



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

PDTC 2011-2014 : IMPACT DU TCOB SUR LE RÉSEAU DE TRAM

> RÉSEAU 3 LIGNES À BEL-AIR: CROISEMENTS LIMITÉS

Stand:

- 5 mouvements
- 5 points de conflit

Bel-Air:

- 4 mouvements
- 0 point de conflit



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

PDTC 2011-2014 : IMPACT DU TCOB SUR LE RÉSEAU DE TRAM

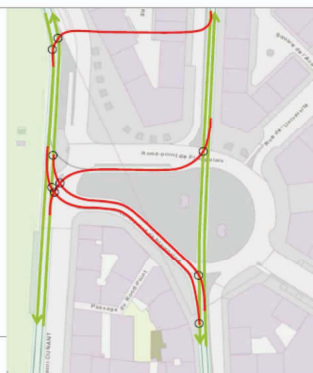
> RÉSEAU 8 LIGNES À PLAINPALAIS: POINTS DE CROISEMENT MULTIPLIÉS ET RISQUES DE CONFLITS

Barreau De-Saussure:

- 5 mouvements
- 2 points de conflit

Rd-Point de Plainpalais:

- 7 mouvements
- 7 points de conflit



atpg transports publics genevois



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

PDTC 2011-2014 : IMPACT DU TCOB SUR LE RÉSEAU DE TRAM

> RÉSEAU 3 LIGNES À PLAINPALAIS: INDÉPENDANCE DES LIGNES

Rd-Point de Plainpalais:

- 4 mouvements
- 0 points de conflit



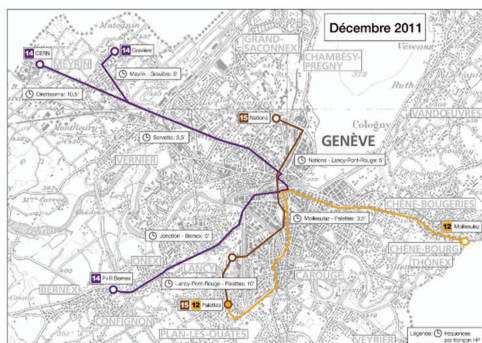
atpg transports publics genevois



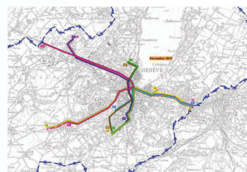
Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

PDTC 2011-2014 : IMPACT DU TCOB SUR LE RÉSEAU DE TRAM

> CE QUI PRÉCÈDE A CONDUIT À OPTER POUR UN RÉSEAU À 3 LIGNES QUI RÉSOUT LES INCONVÉNIENTS PRÉCITÉS, RÉPOND AUX FLUX DE CLIENTS LES PLUS IMPORTANTS ET MINIMISE LES TRANSBORDEMENTS



8 LIGNES:



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

IMPACTS DU RÉSEAU 3 LIGNES SUR LES USAGERS

ENQUÊTE ORIGINE/DESTINATION 2007

55'300 VOYAGEURS SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU DE TRAM

> 24% GAGNENT DU TEMPS

> 47% GAGNENT DU CONFORT

> 15% PERDENT UNE LIAISON DIRECTE

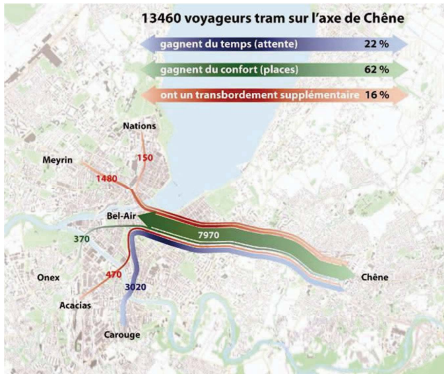
> 14% NE SUBISSENT AUCUN CHANGEMENT



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

IMPACTS DU RÉSEAU 3 LIGNES SUR LES USAGERS

AXE DE CHÊNE (CHÊNE - BEL-AIR)

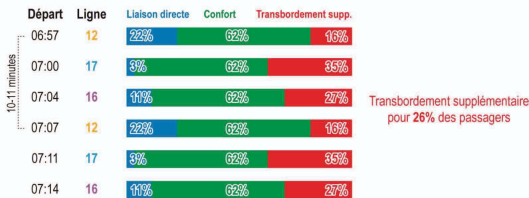


Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

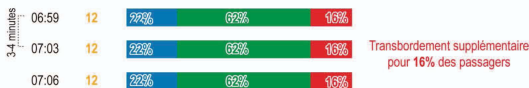
IMPACTS DU RÉSEAU 3 LIGNES SUR LES USAGERS

AXE DE CHÊNE: COMPARATIF RÉSEAUX 8 ET 3 LIGNES

Arrêt Place Favre : Répartition des voyageurs RESEAU 8 LIGNES



RESEAU 3 LIGNES



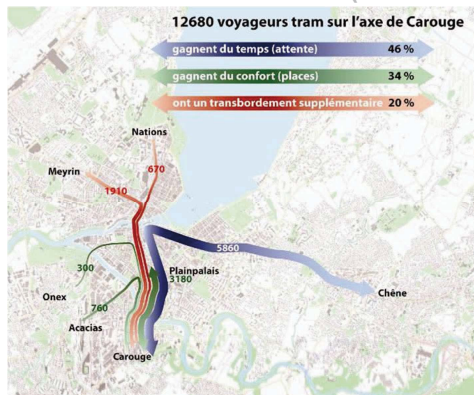
> LE RESEAU 3 LIGNES PERMET DE SATISFAIRE LE MAXIMUM D'USAGERS ET IL PEJORE LE MINIMUM DE VOYAGEURS



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

IMPACTS DU RÉSEAU 3 LIGNES SUR LES USAGERS

AXE DE CAROUGE (CAROUGE – BEL-AIR)



> 80% DES USAGERS BÉNÉFICIENT D'AMÉLIORATIONS



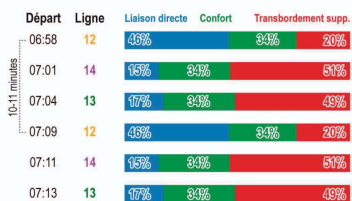
Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

IMPACTS DU RÉSEAU 3 LIGNES SUR LES USAGERS

AXE DE CAROUGE: COMPARATIF RÉSEAUX 8 ET 3 LIGNES

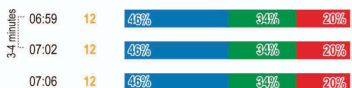
Arrêt Carouge : Répartition des voyageurs

RÉSEAU 8 LIGNES



Transbordement en moyenne pour 40% des passagers

RÉSEAU 3 LIGNES



Transbordement en moyenne pour 20% des passagers

> LE RÉSEAU 3 LIGNES PERMET DE SATISFAIRE LE MAXIMUM D'USAGERS ET IL PEJORE LE MINIMUM DE VOYAGEURS



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012

SYNTHÈSE

AVANTAGES DU RÉSEAU 3 LIGNES:

- > UNE ADAPTATION DES CADENCES AUX BESOINS DE CHAQUE LIGNE, LES LIGNES DEVENANT INDÉPENDANTES LES UNES DES AUTRES,
- > UNE FACILITÉ DE LISIBILITÉ DU RÉSEAU POUR LA CLIENTÈLE, PLUS BESOIN DE S'INQUIÉTER DE SAVOIR DANS QUELLE LIGNE ON EST,
- > UNE AFFECTATION DU MATÉRIEL ROULANT PLUS OPTIMALE (MONODIRECTIONNEL SUR LA 12, BIDIRECTIONNEL SUR LES 14 ET 15),
- > UNE ÉCONOMIE D'INFRASTRUCTURE EN SIMPLIFIANT LES NŒUDS PRÉVUS POUR LE TCOB,
- > UNE ÉCONOMIE DE FONCTIONNEMENT CHIFFRÉE PAR LES TPG

INCONVÉNIENT:

- > UNE CONCENTRATION DE TRANSBORDEMENTS À BEL-AIR ET PLAINPALAIS.



RÉSEAU 3 LIGNES: PREMIER BILAN

> AUGMENTATION DE LA FRÉQUENTATION



(comptages tpg 1^{er} trimestre 2012 – voyages x km)



RÉSEAU 3 LIGNES: PREMIER BILAN

> DES TRANSBORDEMENTS MOINS NOMBREUX ET PLUS SÛRS QUE PROJÉTÉS

SUR L'ENSEMBLE DU RESEAU:

- **flux de transbordements plus faibles** que ceux simulés, malgré augmentation de fréquentation tram
- **traversées illicites inférieures à 10%** (et principalement constatées lorsque bouchons TIM ou arrivées tram)

A BEL-AIR:

- augmentation de 30% des flux de transbordement (78% simulés)

A PLAINPALAIS:

- augmentation de 110% des flux de transbordement (230% simulés)



STABILISATION DU RÉSEAU ET AMÉLIORATION CONTINUE

> 30 MESURES D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS SONT PRÉVUES POUR LE CHANGEMENT D'HORAIRE 2013.

> POUR LE RÉSEAU DE TRAM, LE DIME A DÉCIDÉ LES MESURES D'AMÉLIORATION SUIVANTES:

- **SUPPRESSION DES TERMINUS INTERMÉDIAIRES** SUR LA LIGNE 12 (AUGUSTINS ET CHÊNE-BOURG),
- **ADAPTATION DES TEMPS DE PARCOURS** DE LA LIGNE 14 POUR GARANTIR SES HORAIRES,
- **INTERVALLES RÉGULIERS** SUR LA BRANCHE BERNEX DE LA LIGNE 14,
- **AUGMENTATION DE L'OFFRE** SUR LA LIGNE 15,
- **HEURE DE POINTE DU SOIR ÉTENDUE** DE 19H À 20H,
- **IDENTIFICATION DE LA LIGNE BEL-AIR / CERN: CRÉATION DE LA LIGNE 18**



MERCI DE VOTRE ATTENTION



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité
04.12.2012