



*Date de dépôt : 20 mars 2024*

## **Réponse du Conseil d'Etat** **à la question écrite de Louise Trottet : Quelles perspectives pour améliorer les cadences, la vitesse commerciale et les capacités des TPG ?**

En date du 26 janvier 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

*La situation n'est certes pas nouvelle, mais semble toutefois, tout du moins subjectivement pour l'auteure de cette question, s'accroître ces derniers mois, et est problématique en regard du dynamisme et de la modernité que notre canton possède et ambitionne de sauvegarder : les bus et trams sont pleins à craquer aux heures de pointe. Les retards peuvent avoisiner 10 minutes pour certaines correspondances, quand elles ne sont pas annulées. Année après année, la vitesse commerciale des TPG diminue, impactant leur attractivité et donc le tant désiré transfert modal. Pour répondre à cette dernière problématique, l'ancienne direction du département des infrastructures avait mis en place des mesures agissant sur les TIM à titre d'essai pour améliorer la vitesse commerciale et donc également l'économicité de certaines lignes en mars 2023<sup>1</sup>. Plus récemment, le nouveau Conseil d'Etat a publié le 29 novembre son programme de législature<sup>2</sup> qui mentionne certes sur le plan de la mobilité une extension de l'offre en termes de km de lignes supplémentaires et de confort (BHNS), mais il n'y a pas d'information sur l'amélioration des capacités et fréquences des lignes existantes.*

---

<sup>1</sup> <https://www.ge.ch/document/amelioration-vitesses-commerciales-quatre-lignes-transports-publics-genevois>

<sup>2</sup> <https://www.ge.ch/document/programme-legislature-2023-2028-du-conseil-etat>

*En parallèle, les problèmes d'absentéisme aux TPG ainsi que leur impact sur les cadences avaient été signalés dans de nombreux articles de presse entre 2022 et 2023<sup>3,4</sup>.*

*Enfin, l'absence de site propre pour de nombreuses lignes reste une cause évidente de ralentissements, notamment aux heures de pointe.*

*Dans ce contexte, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat, que je remercie par avance de ses réponses :*

- Comment ont évolué la fluidité, les cadences et la capacité des TPG depuis le changement de législature ? Quel a notamment été l'impact des mesures de fluidification de certaines lignes annoncées en mars 2023 ?*
- Quelles pistes d'amélioration le nouveau département de la santé et des mobilités envisage-t-il afin d'améliorer les capacités, les fréquences et la vitesse commerciale des TPG ? Quelles perspectives notamment se profilent en termes d'augmentation des trajets en site propre des lignes TPG existantes ? Les futures lignes de BHNS sont-elles toutes assurées de bénéficier de trajets en site propre ?*
- Comment a évolué l'absentéisme du personnel conduisant les véhicules TPG depuis février 2023 ? Quelles pistes ont été/seront mises en place afin de le limiter ?*

---

<sup>3</sup> <https://www.20min.ch/fr/story/un-fort-taux-dabsenteisme-impacte-trois-lignes-des-tpg-806911647893>

<sup>4</sup> <https://www.20min.ch/fr/story/trop-dabsenteisme-moins-de-bus-tpg-a-lheure-de-pointe-183365656968>

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

D'une manière générale, la capacité, les cadences et la fluidité sont restées stables sur le réseau depuis le début de la législature.

En ce qui concerne la vitesse commerciale, en comparant les périodes de juin 2023 à janvier 2024 avec la même période une année auparavant (juin 2022 à janvier 2023), on constate que les vitesses sont similaires : les tramways sont passés de 15,11 à 15,14 km/h, les lignes de bus et trolleys principales de 15,35 à 15,25 km/h et les lignes de bus secondaires de 23,5 à 23,4 km/h.

Néanmoins, les mesures prises en mars 2023 ont été très bénéfiques, puisque la fermeture de la rampe du Pont-Rouge aux transports individuels motorisés a notamment permis de faire passer le temps de parcours des lignes 21, K et J entre les arrêts Petit-Lancy – place et Lancy-Pont-Rouge – gare de 4 minutes à 0,5 minute en moyenne. Auparavant, aux heures de pointes, les temps de parcours atteignaient très régulièrement 8 minutes, avec des pics à 15 minutes. Désormais, les temps de parcours sont stables toute la journée, avec un effet bénéfique sur la fréquentation puisque celle-ci a progressé de l'ordre de 50% à la descente depuis la mise en place de la mesure.

On peut également noter de légères évolutions de capacités et de fréquences à quelques endroits du réseau, avec par exemple le prolongement de la ligne de tramway 15 à la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO), qui a remplacé le passage des lignes 22 et 42 sur son trajet entre Palettes et ZIPLO. Le tramway possède une meilleure fréquence que les 2 lignes de bus combinées, avec environ 7 trams par heure, bien plus capacitaires (250 places), contre 6 bus par heure (2 lignes cumulées) auparavant, chaque bus offrant entre 90 et 110 places. D'autres lignes ont également vu leurs cadences augmenter, comme la ligne 20, avec une fréquence de 10 minutes contre 15 minutes auparavant aux heures de pointe, la ligne 56 entre Nant-d'Avril et l'aéroport, avec une cadence de 20 minutes contre 30 minutes auparavant, ou encore la ligne 64 entre Meyrin et Ferney-Voltaire, dont la fréquence est améliorée de 5 minutes (25 minutes contre 30 minutes auparavant), la circulation de la ligne 82 entre la ZIPLO et Archamps les week-ends, etc. A relever, de surcroît, la création de nouvelles lignes, dont la ligne 67 Meyrin-Gravière – Crozet-école, d'une nouvelle zone de transport à la demande sur la rive gauche où certaines lignes ont vu leurs itinéraires modifiés. Ces modifications survenues lors de l'étape horaire de décembre 2023 résultent de la mise en œuvre du plan d'actions des transports collectifs (PATC) 2020-2024 et du contrat liant l'Etat de Genève et les Transports

publics genevois (TPG). Ces adaptations annuelles du réseau font par ailleurs l'objet d'un arrêté du Conseil d'Etat.

Le PATC 2024-2028 présente les perspectives d'évolution à moyen terme du réseau exploité par l'ensemble des opérateurs de transports publics du canton de Genève, pour la période 2024-2028. Le rapport du Conseil d'Etat sur le PATC 2024-2028 (RD 1564) a été transmis au Grand-Conseil et est en cours de traitement par la commission des transports. Ses objectifs, déclinés en différentes mesures, sont notamment de coordonner l'urbanisation et les transports, de renforcer la complémentarité des différents modes de transport par la création, entre autres, de pôles d'échange multimodaux et de P+R, de répondre aux besoins en déplacements en dehors des heures de pointe (développement de l'offre en heures creuses, la nuit, de l'offre transfrontalière, d'une offre à la demande, etc.) pour favoriser un report modal dans les déplacements de loisirs, de proposer une information aux voyageurs pertinente, d'assurer la fin de l'utilisation d'énergies fossiles par les opérateurs et d'assurer un financement pérenne des transports publics.

Ce nouveau PATC prévoit notamment une augmentation de l'offre en transports collectifs de 23% sur les 5 prochaines années pour l'ensemble des principaux opérateurs du canton de Genève, dont 29% pour les transports urbains et régionaux (y compris transfrontaliers) et 17,6% pour les transports ferroviaires, par rapport à l'offre de 2024.

Le futur PATC prévoit naturellement dans ses objectifs d'améliorer la vitesse commerciale des TPG. A cet égard, un groupe de travail constitué de représentants de l'office cantonal des transports et des TPG est en place et œuvre afin d'identifier et de traiter les points noirs du réseau. Ces actions peuvent prendre un certain temps, car des études approfondies d'aménagement et de régulation sont nécessaires pour trouver la meilleure solution possible. Leur mise en œuvre doit ensuite être soigneusement planifiée. Il faut également rappeler qu'un nombre important de chantiers prend place sur le territoire genevois chaque année, impactant les lignes de transports publics et entraînant des retards et des déviations.

Il n'est aujourd'hui pas possible d'estimer l'évolution future des kilomètres de sites propres des lignes TPG actuelles, étant donné que cela dépendra des projets menés, de leurs conclusions et des décisions techniques et politiques quant à leur mise en œuvre. Quant aux futures lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), ces dernières bénéficieront chaque fois que c'est possible de sites propres partiels, les contraintes d'aménagement ne permettant généralement pas la mise en place de site propre sur l'entier des tracés prévus. Ainsi, le BHNS Genève – Zone industrielle de Meyrin-Satigny (ZIMEYSA)

disposera de 3,4 km de nouveaux sites propres bus, celui de Veyrier de 2 km et celui de Frontenex de 1,7 km.

Enfin, concernant le taux d'absentéisme des TPG, celui-ci n'a pas subi d'évolution notable depuis février dernier. Il demeure important, et la direction des TPG a élaboré un plan d'actions visant à réduire ce taux.

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

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Antonio HODGERS