



Signataires : Thierry Cerutti, Stéphane Fontaine, Skender Salihi, Gabrielle Le Goff

Date de dépôt : 18 mars 2026

Proposition de motion **pour améliorer la vitesse commerciale des Transports publics genevois**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que la vitesse commerciale des véhicules des Transports publics genevois (TPG) stagne depuis de nombreuses années, malgré des investissements publics importants destinés à améliorer la performance du réseau ;
- que cette stagnation engendre des coûts d'exploitation supplémentaires, notamment en termes de personnel et de matériel roulant, et réduit l'efficacité globale de l'offre de transports publics ;
- qu'une amélioration de la vitesse commerciale constitue un levier pertinent pour renforcer l'attractivité des transports publics, sans compromettre la sécurité ni la ponctualité, qui demeurent des priorités pour les usagers ;
- qu'il existe des mesures pragmatiques, peu coûteuses et rapidement déployables, susceptibles de produire des effets mesurables si elles sont mises en œuvre de manière coordonnée ;
- que l'Etat a un rôle central à jouer dans la coordination d'une politique cantonale des transports ambitieuse et cohérente, intégrant les enjeux de mobilité interne et transfrontalière ;
- que ces mesures peuvent être envisagées dans le respect des finances publiques et en contribuant à la préservation de la santé de la population,

invite le Conseil d'Etat

- à entrer en discussion avec les Transports publics genevois afin d'évaluer la possibilité de fusionner certains arrêts du réseau, là où cela est techniquement, socialement et territorialement envisageable, dans le but d'améliorer la vitesse commerciale des véhicules ;
- à intensifier les échanges avec les autorités françaises voisines en vue de renforcer la complémentarité des modes de transport, notamment par l'augmentation de la fréquence des transports publics, le développement du report modal et la création d'infrastructures de rabattement (parkings et aménagements cyclables sécurisés) à proximité des gares du Léman Express, financées exclusivement par les autorités françaises lorsque ces infrastructures sont réalisées sur territoire français.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Depuis la fin des années 1980, la vitesse commerciale des véhicules des Transports publics genevois évolue peu et se situe aujourd'hui autour de 17 km/h. Cette situation perdure malgré des investissements conséquents consentis par la collectivité, qu'il s'agisse de la modernisation du matériel roulant, de l'optimisation des feux de signalisation ou de la création de voies prioritaires.

Si la vitesse commerciale n'est pas nécessairement la première attente exprimée par la clientèle – laquelle privilégie avant tout la sécurité et la ponctualité – elle demeure un indicateur central de l'efficacité du réseau. Une vitesse insuffisante implique en effet un besoin accru en conducteurs et en véhicules pour maintenir l'offre, générant des coûts supplémentaires et contribuant indirectement à la congestion du trafic routier.

Plusieurs facteurs expliquent cette stagnation, parmi lesquels la multiplication des chantiers, la réduction de la capacité de certains axes routiers et l'augmentation constante des flux de trafic, en particulier aux entrées du canton. Cette situation affecte directement la régularité et la performance des transports publics, alors même que la population genevoise s'engage progressivement dans un report modal et une diminution de l'usage de la voiture individuelle.

Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de poursuivre et d'amplifier les efforts visant à améliorer l'efficacité des transports publics, sans pour autant alourdir excessivement la charge financière supportée par la collectivité. Parmi les mesures envisageables figure le regroupement ciblé de certains arrêts du réseau TPG. La distance moyenne entre deux arrêts étant relativement faible, une telle approche – lorsqu'elle est menée avec discernement – peut permettre de réduire les temps de parcours tout en favorisant la marche à pied, contribuant ainsi positivement à la santé des usagers.

Toutefois, ces mesures ne sauraient produire pleinement leurs effets sans une action simultanée sur la régulation des flux de trafic, en particulier dans la dimension transfrontalière. A cet égard, il est essentiel de renforcer la coopération avec les collectivités françaises voisines afin de promouvoir une complémentarité accrue des modes de transport. Cela implique notamment une amélioration de l'offre de transports publics sur le territoire français et le développement d'infrastructures de rabattement autour des gares du Léman Express, y compris dans les zones plus éloignées.

Une telle approche permettrait d'encourager le report modal des pendulaires frontaliers, de réduire la pression exercée sur le réseau routier genevois et, par conséquent, d'améliorer la performance des transports publics sur l'ensemble du canton. Elle repose sur un principe de responsabilité partagée, chaque collectivité contribuant, par ses propres moyens et exclusivement sur son territoire, à la réalisation d'objectifs d'intérêt commun.

Convaincus qu'une action coordonnée, pragmatique et mesurée peut produire des résultats concrets à court et moyen termes, nous invitons le Conseil d'Etat à examiner ces pistes et à engager les discussions nécessaires avec les acteurs concernés.

Pour ces raisons, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à réserver un accueil favorable à la présente proposition de motion.