

*Date de dépôt : 27 février 2012*

## **Rapport**

### **de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition pour une meilleure efficacité des transports publics genevois**

#### **Rapport de M. Roberto Brogini**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie sous la présidence de M. Alain Meylan les 1<sup>er</sup>, 14 et 21 juin 2010. Les notes de séance ont été prises par M. Julien Siegrist que nous remercions vivement. Assistent aux séances Mme Michèle Künzler, conseillère d'Etat, M<sup>me</sup> Rebecca Dougoud, directrice de la direction planification et offres de mobilité, DPOM, DGM, DIM, M<sup>me</sup> Delphine Gabbai, juriste, DGM, DIM, et M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint, Secrétariat général, DIM.

#### **Audition de MM. Calame et Hofmann, pétitionnaires**

(voir annexes des pétitionnaires).

M. Calame salue la commission et la remercie pour son accueil. Il souhaite en venir directement à l'annexe 3, qui correspond à l'horaire de la ligne 27 des TPG. Les éléments qui se retrouvent dans la pétition sont mis en évidence. Il informe que ce qui est mis en évidence correspond aux irrégularités de l'horaire. Il remarque qu'il n'y a pratiquement jamais de régularité dans les heures de passage des véhicules, ce qui a une influence directe sur les correspondances, rien n'est harmonisé. Il constate par ailleurs une réelle rupture de l'offre aux alentours de 19h30, qui passe de 7 à 4 et rapidement à 3. Il voit ici un réel désintérêt à prendre les transports publics. Il relève également que l'offre s'arrête à 0h15, que ce soit la semaine ou le week-end. Il estime que cet exemple est assez représentatif.

Il pense qu'il serait bénéfique d'avoir des horaires unifiés afin de se dire que l'on peut avoir tel ou tel bus à la 20<sup>e</sup> minute de chaque heure de la journée par exemple, et non pas une fois à la 19<sup>e</sup>, une fois à la 20<sup>e</sup> et une fois à la 24<sup>e</sup>.

M. Hofmann relève le contraste avec la régularité des départs des trains à la gare Cornavin. Il remarque que d'année en année les variations sont assez faibles. Pour les personnes qui ne se déplacent pas tout le temps au même moment, on a une certaine garantie. Il ajoute que le risque est accru sur les lignes à faibles fréquences. Pour ce qui est de la rupture de service vers 19h30, ce n'est pas un problème pour le pendulaire standard qui a des horaires réguliers, mais dès que l'on sort de ce schéma les choses ne fonctionnent plus aussi efficacement. Il souhaite attirer les autres personnes que le public captif, ce qu'il estime difficile pour le moment étant donné le système mis en place actuellement. Pour pouvoir attirer une nouvelle clientèle, il faut étoffer l'offre. Il comprend bien que cela puisse poser des problèmes divers, y compris financiers. Si une personne commence son travail à 16h et termine à 22h, elle n'aura pas de problème en plein après-midi, mais à la sortie du travail où elle attendra assez longtemps, ce qui n'est pas attirant.

M. Calame ajoute qu'à la dernière annexe figurent différents tableaux qui donnent les temps de parcours minimums et maximums. Il remarque qu'il peut y avoir des variations qui sont plus que considérables. Il prend en exemple la ligne 11, dont le temps de parcours devrait être de 28 minutes mais peut atteindre 42 minutes. Si l'on part donc d'un transport public à un endroit donné en planifiant un train, par exemple, on n'est pratiquement pas sûr de pouvoir attraper ce train, car les horaires ne sont pas réguliers et dans les heures creuses ou les week-ends on oblige un peu à prendre les transports privés étant donné le faible taux de fréquence de certaines lignes.

De plus, il estime que, du moment où le temps d'attente aux arrêts est conséquent, il faudrait améliorer les conditions d'attente et donc le confort des usagers.

M. Hofmann souhaite tendre vers la permanence de l'attractivité. L'idée est que l'usage des transports publics soit attractif. Il pense donc que l'attractivité ne doit pas être limitée à certaines périodes du jour ou de la semaine, mais permanente. Il estime que certaines villes sont bien meilleures et qu'il y a de gros efforts à faire à Genève.

Un commissaire (L) s'interroge sur la problématique de l'horaire cadencé. Il pense que ce serait agréable et pratique, mais il voit plutôt cela comme « une beauté intellectuelle ». Il voit bien qu'une fois le bus arrive à 20, une

autre à 24 et une autre à 21, mais il pense que l'écart des montres de toutes les personnes présentes dans la commission (*NdR* : pour autant qu'elles aient des montres) doit être de 5 minutes. Il se demande donc s'il est vraiment important d'avoir un bus tous les jours à la 20<sup>e</sup> minute de chaque heure. Il remarque que les pendulaires partent entre 17h et 18h et font tous les jours le même trajet, ce qui leur permet de connaître les horaires par cœur. Il estime que pour ces personnes, ce n'est pas l'horaire qui compte mais bien la fréquence. Il demande donc s'il ne vaudrait pas mieux se concentrer uniquement sur les fréquences. Par ailleurs, il remarque que la pétition parle des conditions d'attente sans préciser ce que cela signifie. Il demande s'il s'agit d'abribus, de bancs ou autres.

M. Calame répond et estime que les horaires cadencés sont une réalité. Il remarque que l'on est de moins en moins dans les trajets pendulaires, la charge de trafic augmente principalement sur les loisirs. Il ajoute qu'il n'est pas avantageux d'avoir un système cadencé à un endroit et décalé à un autre. Le fait de régler à quelques minutes près des horaires est certainement possible. Il ajoute que ce problème va être accentué avec le nouveau système de ligne de tram, car les usagers vont changer de véhicule plus souvent, il faut donc une coordination entre les lignes. Pour ce qui est de l'attente aux arrêts, il pense qu'il faut prendre en compte le gabarit des arrêts, les bancs et les autres moyens d'améliorer l'attente. Il ajoute que lorsqu'il fait beau, la situation n'est pas souvent un problème, mais elle l'est beaucoup plus quand il y a du vent ou de la pluie, ce qui rend l'attente assez inconfortable à certains endroits.

Le même commissaire (L) comprend le raisonnement pour les horaires cadencés. Il remarque que Genève n'est pas une ville américaine avec des lignes droites qui s'entrecoupent à angle droit, mais une ville avec des cheminements sinueux et des problèmes de trafic. Il comprend ce désir d'avoir cette coordination, mais il informe que les transports publics ne sont pas en site propre, les horaires à la minute ne peuvent donc pas être respectés. Il estime qu'on peut le faire pour des transports en site propre, mais pas pour les autres, cela lui paraît inimaginable. Par ailleurs, il pense que si les TPG ne mettent pas plus de bus ou trams vers 22h ou 23h, c'est peut-être parce que cela n'en vaut pas la peine.

M. Calame remarque que la liaison ferroviaire CEVA, qui est une structure lourde, va être mise en place. Lorsque l'on va sortir du train pour prendre un transport public, ce dernier devra bien être coordonné par rapport au CEVA, il estime que cela est nécessaire. Il ne parle pas des aléas comme les accidents. Il pense que les TPG doivent s'équiper d'un outil plus

performant pour régler la régularité ou alors appliquer cet outil de manière plus cohérente afin d'avoir des plages horaires où les horaires sont tenus.

Pour les horaires de fin de soirée, il pense effectivement que ce n'est pas avantageux de faire tourner des bus pour une personne. Il estime cependant que cela oblige les gens à prendre leur voiture à 18h parce qu'ils vont en ville ou à la campagne, car ils savent qu'ils ne pourront pas revenir à cause du manque de transports publics. Il est évidemment possible de prendre le taxi, mais cela coûte cher et certains ne se déplacent pas jusqu'en campagne, c'est un problème réel. Il pense que le fait de limiter les horaires à 0h15 le vendredi et le samedi est une bien trop grande limitation. Il prend comme exemple une personne qui irait au cinéma à 22h, celle-ci ne pourrait plus revenir en transport public à la sortie du film. Il y a donc certains réglages qui pourraient être faits.

Un commissaire (S) a une remarque par rapport aux affichages électroniques en temps réel. Il remarque qu'ils se trouvent la plupart du temps à des arrêts dont la fréquence est élevée. Elle trouve important que les arrêts moins bien desservis aient aussi ce genre d'informations en temps réel, car c'est souvent là où l'on se trouve avec des fréquences de 20 minutes et le risque que le bus parte en avance. Il pense donc que c'est surtout la périphérie qui devrait bénéficier de ce genre d'affichage. Par ailleurs, il informe qu'il soutient cette pétition. Il ajoute que la commission va bientôt traiter du prochain contrat de prestations de TPG, à qui il sera donné des missions à remplir avec certains montants. Si le nombre de missions augmente, cela va coûter plus cher. Il informe que l'augmentation sera soit prélevée sur les impôts, soit directement auprès de l'utilisateur par une augmentation du prix du billet. Il souhaite avoir la position de MM. Calame et Hofmann sur cette augmentation des billets qui, vu l'augmentation de l'offre, devrait arriver sous peu.

M. Calame répond que s'il se déplace d'un point « A » à un point « B » et qu'ailleurs il y a une meilleure offre entre un point « C » et un point « D », il n'est pas concerné. Il va donc devoir payer plus cher pour une ligne de tram qu'il n'utilise jamais et il trouve que ce n'est pas normal. Il pense donc que le fait de répercuter les coûts directement sur l'utilisateur n'est pas une bonne chose. Il comprend bien que l'offre a un coût, mais il estime que le transport privé aussi, il y a un coût pour l'essence et les assurances du propriétaire, mais aussi pour le propriétaire de la voirie et pour l'environnement. Il n'est pas sûr que le fait d'augmenter le prix des billets nous mette dans la bonne voie pour l'attractivité des transports publics.

Un commissaire (PDC) remarque que ce qui attire l'utilisateur n'est pas le prix mais bien l'offre à disposition. Il pense qu'il est toujours plus agréable

d'avoir des horaires simples à mémoriser, mais il rejoint le parti Libéral sur la problématique des fréquences. Il se demande de quelles mesures il est question pour améliorer la vitesse d'exploitation, s'il y a des idées précises. Il remarque que les invites attaquent les transports publics sur tous les fronts, mais elles ont toutes plus ou moins un coût, il demande donc quelles sont les priorités.

M. Hofmann répond, à titre personnel, que la priorité est « l'étoffement » de l'offre en dehors des heures de pointes, particulièrement le soir et le samedi de manière générale. En comparaison, Zurich, Berne et Bâle ont les mêmes fréquences le samedi que la semaine sauf qu'elles commencent plus tard, soit vers 10h du matin. Il estime que ce système est extrêmement attractif. L'autre problème concerne les fréquences le soir, qui sont faibles. Il remarque que si l'on sort à 22h30, le tram 13 est plein à la gare et on ne peut même plus rentrer dedans. Il pense donc qu'il y a un réel besoin. La première priorité est donc l'augmentation de l'offre et la deuxième est l'extension des fréquences plus tard dans la nuit, sans négliger l'offre Noctambus.

M. Calame répond qu'il n'y a pas une demande meilleure que l'autre, car elles ne s'adressent pas au même public. Il propose de tester le système suggéré sur une seule ligne, afin de faire un test avec une ligne exemplaire sur 3 ou 4 ans. Un bilan pourrait être fait à la fin de cette durée pour voir s'il y a eu un changement de comportement. Il estime que ce serait une bonne façon d'entrer en matière.

Le commissaire (PDC) revient sur les mesures envisagées. Il demande s'il y a des pistes.

M. Calame répond que la première chose consiste à faire des carrefours à feu prioritaire pour les transports publics. Les sites propres sont la solution idéale, mais ce n'est pas possible à beaucoup d'endroits, il faut donc trouver une autre solution.

Un commissaire (Ve) aimerait comprendre pourquoi les TPG ont des départs aléatoires. Il remarque que chaque départ est décalé d'une minute, il aimerait bien comprendre pourquoi et comment les TPG en arrivent là.

M. Hofmann informe qu'il a essayé de se le faire expliquer. Il ajoute que l'outil qui permet de faire les horaires n'est pas utilisé que pour les TPG, c'est un outil utilisé par différentes entreprises de transports. Il remarque qu'il est possible de l'utiliser de diverses façons, ce qui peut amener à des horaires non réguliers. En revanche il n'en sait pas davantage, mais il pense qu'il y a moyen de tendre vers une plus grande régularité. Il prend en exemple la ligne 41 qui a un temps de parcours de 23 ou 24 minutes. Il

remarque une dérive des heures de départ au fil de la journée de l'ordre de 16 minutes, ce qui est inexplicable.

Le parti Libéral revient sur l'augmentation éventuelle du prix des billets. Il ne comprend pas très bien la remarque de M. Calame concernant l'inégalité de la personne qui ne fait que le trajet du point « A » au point « B » alors que l'offre augmente entre le point « C » et « D », car si l'on augmente les impôts, cela ferait aussi payer des personnes qui n'empruntent jamais les transports publics, ce qui est encore plus inégal, il estime donc qu'il y a une réflexion à avoir à ce sujet. Par ailleurs il remarque qu'une des priorités est l'augmentation des fréquences à des heures tardives, notamment le samedi et le dimanche. Il demande si, pour cette augmentation de fréquences en question, les pétitionnaires seraient d'accord que les prix des billets soient plus chers. Il se pose la question, sans même savoir si cela est possible.

M. Calame pense que c'est une bonne question et qu'il faut y réfléchir. Il remarque que le soir et le week-end, le trafic est moins important sur les routes, la concurrence entre les transports publics et la mobilité individuelle est donc différente. L'avantage des transports publics, c'est qu'ils sont plus rapides la journée lorsqu'il y a des bouchons, c'est l'inverse le soir. Il informe que les gens qui ont un abonnement ne sont pas concernés, ce sont les gens qui prennent les TPG ponctuellement qui le sont et le fait d'augmenter le prix n'est à son avis pas la bonne façon de procéder.

Le parti Libéral croit comprendre, résume et remarque que toute augmentation du coût des transports publics doit être financée par la collectivité.

M. Calame ajoute que le risque d'une augmentation du billet est contre-productif. Si en revanche il y a une réelle augmentation de l'offre, il y aura plus de clients, les coûts seront donc amortis. Le potentiel d'abonnés et d'usagers augmentera.

Un autre commissaire (Ve) demande à quel phénomène est due la différence entre temps minimum et temps maximum. M. Hofmann répond que c'est lié à la charge de trafic, plus la ligne est soumise aux aléas du trafic, plus la variation est grande. La plupart des lignes de campagne ont de moins grandes variations car elles ne sont pas soumises autant à ces aléas.

Le même commissaire demande si les TPG ont une influence française dans la conception des horaires. M. Hofmann répond que l'on peut voir une certaine influence française. Ce qui est intéressant, c'est que la SNCF a introduit un horaire cadencé à l'insistance des régions. Le train partira donc par exemple toutes les heures à la 17<sup>e</sup> minute. De plus, certaines villes françaises ont fait un effort tendant vers la régularité des heures de passage,

en dehors des grandes villes comme Lyon ou Paris. Mais il estime que tout dépend de la possibilité de le faire. Il ajoute que Zurich a un cadencement très régulier, mais il y a énormément de sites propres et de voies réservées ainsi qu'une discipline globale des usagers de la route dont il se satisferait.

M. Calame souhaite faire un dernier commentaire. Il estime qu'il faudra une réelle coordination une fois que le CEVA sera en place. Si un horaire cadencé ne peut pas être posé, ce sera surtout un problème sur les lignes secondaires qui n'ont pas une fréquence importante. Avec trois passages à l'heure, on peut attendre 20 minutes si on n'a pas été capable d'anticiper et d'organiser les horaires entre eux, il pense que c'est désagréable et contre-productif.

### **Audition des TPG**

La commission auditionne MM. Eric Forestier, directeur des ventes aux TPG, et Pascal Ganty, directeur développement et ingénierie aux TPG.

M. Forestier se dit d'accord avec cette pétition, qui donne un signe fort sur une meilleure efficacité des transports publics genevois. Les points évoqués vont tous amener à une meilleure efficacité et une meilleure couverture des besoins, ce qui peut amener plus de clients. Cependant, derrière chacun de ces points des questions se posent, que ce soit au niveau organisationnel ou économique, car cela nécessite des budgets supplémentaires.

Un commissaire (S) prend note de la satisfaction de MM. Ganty et Forestier sur cette pétition. Il aimerait savoir quel est l'aspect financier d'un horaire cadencé.

M. Ganty répond qu'une partie de l'offre est déjà cadencée. Cela est fait où il est possible de le faire à des coûts raisonnables. Si l'on veut étendre ce cadencement à l'ensemble des heures de la journée durant la semaine, cela voudrait dire qu'il faudrait acquérir de nombreux véhicules supplémentaires et engager de nouveaux conducteurs. De plus, les terminus ne sont souvent pas adaptés pour recevoir suffisamment de véhicules nécessaires à un horaire cadencé, cela est donc contraignant sur l'ensemble du réseau. Le réseau ne fonctionne pas ligne par ligne, chacune pour elle-même, il y a un ensemble de lignes qui fonctionnent en groupes au travers de l'interlignage. Il doit donc y avoir toute une organisation entre les lignes et par groupe de lignes. Le cadencement engagerait des coûts supplémentaires.

M. Forestier ajoute que l'on ne peut pas isoler une ligne, car le réseau est pensé dans sa globalité. On a d'une part des véhicules qui font plusieurs lignes, il faut donc que chacune des lignes et chacun des véhicules

s'imbriquent bien l'un avec l'autre, il est donc extrêmement difficile de répondre favorablement à cela aujourd'hui. Il y a donc l'aspect client et l'aspect efficience d'exploitation.

Un commissaire (L) remarque qu'avec le concept à trois lignes, les trams n'auront plus d'interlignage et il a entendu dire que ce sera la même chose avec bus. Il demande si une étude a été faite sur la suppression de l'interlignage pour les bus, ce que ça amènerait comme coûts supplémentaires. Par ailleurs, il demande quelles sont les priorités dans les mesures demandées par la pétition.

M. Ganty répond sur l'interlignage. Il informe qu'il y a une réflexion aussi sur le réseau trolleybus, mais l'intérêt est bien évident que pour le réseau tram, c'est pourquoi les TPG s'accordent un délai de réflexion. Il y a des intérêts mais ils sont moins évidents. Pour ce qui est des autobus, tout le réseau n'interligne pas. Pour l'instant, rien n'a été envisagé, les TPG souhaitent rester dans ce type de conception, cela permet de rendre tout de même plus efficiente l'offre fournie et demandée par l'Etat.

M. Forestier répond au niveau des mesures. Il estime qu'en numéro un, il y a les mesures pour améliorer la vitesse commerciale. Cela influencera les gens à lâcher leur véhicule, car la vitesse est très importante. En numéro deux, il pense qu'il y a les mesures pour une meilleure fréquence. La vitesse de déplacement, la fréquence et la ponctualité sont des choses très importantes, ce sont des problématiques clés.

Le même commissaire (L) demande si toutes les lignes qui ne sont pas interlignées sont cadencées et, sinon, s'il est possible de l'introduire. Il demande aussi si cet interlignage amène réellement des économies importantes et, si oui, s'il est possible de les chiffrer, car cela vient d'une demande des usagers d'avoir ce cadencement.

M. Ganty répond que le cadencement est introduit dès que possible. Il comprend bien que cela est plaisant pour la clientèle, donc dès que les TPG peuvent le faire, ils le font. Cependant, il y a des périodes où les fréquences sont plus importantes et où le réseau se complexifie au niveau de l'exploitation, ce qui empêche de pouvoir faire ce cadencement. Il ajoute que lors des périodes de fortes fréquences, l'intérêt du cadencement diminue. Il ajoute encore qu'il y a un réel intérêt dans l'organisation du réseau ainsi qu'un intérêt économique, qui peut s'évaluer à un véhicule par ligne.

Un commissaire (L) demande si toutes les lignes non interlignées sont cadencées. Il est répondu que non.

Un commissaire (L) demande pourquoi et, si ce n'est pas l'interlignage, ce qui empêche de le faire.

M. Forestier répond que, globalement, la gestion du réseau telle qu'elle est faite aujourd'hui est d'une complexité telle qu'il est difficile de gérer des horaires, des hommes, des machines plus la circulation. Cela fait en sorte que les choses ne sont pas si simples. Il est conscient que la clarté d'une offre est importante, mais il y a des éléments si complexes que l'on ne peut pas isoler les choses d'une manière aussi simple. Après, il ne sait pas pourquoi, techniquement, cela ne se fait pas.

M. Ganty ajoute qu'il y a, par exemple, des dessertes scolaires qui doivent être desservies à des heures bien précises. Il y a toujours des réglages à faire. Pour respecter un cahier des charges plus contraignant, il faut des hommes et des machines en plus.

Un commissaire (PDC) informe que les priorités des pétitionnaires étaient d'étendre les horaires le samedi et en soirée. Il souhaite l'avis de MM. Ganty et Forestier sur les priorités des pétitionnaires. M. Forestier répond que les deux priorités sont l'amélioration de la vitesse commerciale et de la fréquence. La pétition veut la quantité et la qualité. Il estime que la quantité est là, l'offre augmente sans cesse depuis 2002. Maintenant, il souhaite se baser sur la qualité de l'offre. Après, tout dépend de l'objectif, mais l'augmentation des fréquences et de la vitesse commerciale va sans doute permettre d'avoir beaucoup plus de clients rapidement. Le service prolongé en fin de soirée va aussi permettre de gagner des clients, mais à un degré moindre, il y a moins d'attrait à ces heures et le coût est important. Ce n'est pas une mauvaise mesure, mais il y a des priorités à avoir, notamment en termes de budget.

M. Ganty pense qu'il est excessif de vouloir améliorer les fréquences le weekend et sur les lignes régionales. Il informe que les TPG ont un système de comptage exhaustif et qu'ils savent donc parfaitement combien de personnes montent et descendent des véhicules de chaque ligne. L'offre mise en place est surtout mise en place par rapport à la fréquentation.

Le même commissaire demande s'il y aurait du sens à cibler certaines lignes, notamment à la gare pour les correspondances. Il demande aussi s'il y a du sens à cadencer les lignes qui ont des fréquences plus larges.

M. Ganty pense que, pour la gare, la correspondance est assurée avec les CFF. A son sens, le cadencement n'est donc pas nécessaire. M. Forestier ajoute que les TPG sont en contact avec les CFF pour pouvoir échanger des informations en temps réel sur les gens qui arrivent en train à la gare. Ce sont des investissements et les négociations et discussions ont commencé. M. Ganty répond à la deuxième question. Il revient sur ce qu'il a dit auparavant et estime que dès qu'il est possible de cadencer, les TPG le font.

Un commissaire (Ve) souhaite savoir si dans d'autres villes des interlignages se font entre lignes de bus car, dans la plupart des villes suisses, les horaires sont cadencés. Par ailleurs, quelles sont les mesures principales pour l'amélioration de la vitesse commerciale ? Il se demande si la campagne pour ne pas se grouper aux portes a porté ses fruits. Elle estime aussi qu'une meilleure fréquence le soir permettrait d'attirer de la clientèle, car actuellement l'offre n'est pas suffisante. M. Ganty répond que l'interlignage se pratique dans d'autres réseaux, ce n'est pas une spécialité genevoise. Il ajoute que cela permet de faire des économies.

M. Forestier ajoute que cela permet de simplifier les choses. Il pense que cela a été favorable à un moment de l'extension du réseau, mais maintenant il y a des risques, c'est pourquoi on enlève déjà cet interlignage sur les trams. Pour la vitesse commerciale, la solution est clairement les sites propres et les priorités aux feux. M. Ganty ajoute qu'il faut des aménagements de voiries en faveur des transports collectifs. Il y a un enjeu commun entre l'Etat et les TPG.

M. Forestier ajoute que la connexion se fait bien, il y a un nombre incalculable d'actions qui se font sur le terrain chaque jour, et les TPG tiennent la synthèse de tout ce qui se fait entre les TPG et la DGM. Il remarque que de nombreux points avancent.

M<sup>me</sup> Dougoud du DIM ajoute que les actions sont en nombre important, mais elle souhaiterait une stratégie plus par axe, comme ce qui se fait sur la ligne D. M. Forestier ajoute que, pour le temps passé aux arrêts, ce n'est pas efficace. La communication est importante mais a ses limites.

M. Ganty répond pour la fréquence le soir. Il informe que l'offre mise en place par rapport à la demande est de l'ordre de 0,4 ; ce qui demande des gros investissements pour un rendement qui n'est pas extraordinaire. L'offre est donc adaptée à la fréquentation.

Un commissaire (Ve) compare les horaires des TPG aux horaires SNCF qui ne sont pas cadencés et dont la lecture est assez difficile. Il demande si Genève ne souffre pas de la culture française.

M. Forestier répond que plus on va pouvoir simplifier, mieux ce sera. Cependant, le fait de changer d'horaire donne une économie d'environ 10 millions de francs par an, soit 40 millions sur 4 ans. Il estime que c'est dur de simplifier, l'enveloppe est utilisée au mieux, mais il est toujours possible d'améliorer. L'efficacité est actuellement idéale d'un point de vue gestion d'entreprise, mais pas nécessairement pour le client.

Un commissaire (MCG) demande si une enquête de satisfaction a été faite auprès des usagers pour savoir s'il y a une réelle demande. M. Forestier

répond que ce problème n'est pas vraiment revenu en dehors de cette pétition. Les TPG ont une remontée pratiquement immédiate des problèmes des clients. Les meilleures conditions d'attente aux arrêts et la propreté sont des sujets dont il a connaissance. Il n'est pas fréquent que les clients demandent plus de bus le weekend et en soirée.

Un autre commissaire (MCG) revient sur la propreté. Il demande pourquoi les poubelles ont été enlevées dans le bus. M. Forestier répond qu'un test a été fait et qu'il en est ressorti que les véhicules sont plus propres sans les poubelles qu'avec, car les gens continuent à y mettre des déchets alors que la poubelle est pleine. Le problème est le report des déchets aux arrêts.

Le Président demande si le travail fait avec la direction générale de la mobilité (DGM) répond à tous les vœux de cette pétition. M. Forestier répond qu'il est toujours possible de mieux faire. Il estime que le travail fait actuellement entre l'Etat, la DGM et les TPG est pleinement satisfaisant, car il y a une vraie synergie et une réelle volonté d'améliorer les choses, mais après il y a la question des priorités.

### **Discussion et vote**

Le Président informe que les différentes auditions ont été faites au sujet de la pétition. Il ouvre les débats afin d'avoir les prises de position des uns et des autres.

Les Verts soutiennent cette pétition. Ils estiment que cette pétition relève plusieurs points indispensables et remarquent que l'audition des TPG a relevé des problèmes, notamment en ce qui concerne la vitesse commerciale qui devrait être une priorité pour les TPG. Les Verts insistent cependant sur la desserte le soir et le weekend, qui peut amener de nouveaux usagers. De plus il convient de considérer aussi que la mobilité de loisirs est importante et est en train d'exploser, mais les horaires actuels ne permettent pas de couvrir ces besoins de loisirs. Le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat est proposé par les Verts.

Pour les Socialistes, ceux-ci rejoignent les Verts. Ce parti insiste sur les horaires cadencés, ou tout du moins sur une meilleure lisibilité des horaires, qui ne sont actuellement pas adéquats et n'encouragent pas les nouveaux usagers à prendre les transports collectifs. Ce parti insiste également sur la dernière invite, qui demande des meilleures conditions d'attente aux arrêts. Il convient de pouvoir corréliser les différents arrêts, principalement sur la couronne urbaine, avec des places de parkings pour vélos. Il est important

d'avoir une synergie entre la mobilité douce et les transports publics. La demande de renvoi de la pétition au Conseil d'Etat est également demandée.

Le PDC remarque, après l'audition des TPG, que les invites ne sont pas totalement dénuées de sens, elles correspondent à une certaine réalité. Il se demande si cette pétition peut être utile dans le cadre du contrat de prestations. Il est conscient que tout ne pourra pas être retenu et payé, mais il pense qu'un certain nombre de points pourraient être étudiés. Il ne s'oppose donc pas à un renvoi au Conseil d'Etat.

Le groupe Libéral ne pense pas renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat. Il remarque que la première volonté des TPG est d'améliorer la vitesse d'exploitation, le second est d'avoir des meilleures fréquences. Il estime que ces deux éléments sont déjà prévus dans le plan directeur. Pour ce qui est des horaires cadencés, il remarque que les TPG les mettent en place dès que possible, mais il n'est pas totalement convaincu par l'argumentation donnée lors de la dernière séance. En ce qui concerne la problématique du weekend et des soirées, il estime que ce sont des idées coûteuses et qui n'augmentent pas de façon significative la fréquentation des transports publics. Il estime donc qu'il est superfétatoire de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Le Mouvement citoyen genevois remarque que cette pétition comporte certaines invites intéressantes, mais d'autres ont un coût plus important. Il pense que cette pétition pourrait donner des pistes pour le contrat de prestations. Le groupe soutiendra le renvoi au Conseil d'Etat.

Le Président met aux voix la transmission de la P 1729 au Conseil d'Etat :

#### **Transmission de la pétition 1729 au Conseil d'Etat**

**Pour :** 8 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 MCG)

**Contre :** 3 (2 L, 1 R)

**Abstention :** –

La transmission de la P1729 au Conseil d'Etat est acceptée à la majorité.

Le préavis sur la catégorie de débat : II

## **Pétition (1729)**

### **pour une meilleure efficience des transports publics genevois**

Considérant :

- les défis liés aux changements climatiques ;
- le non-respect des lois et ordonnances fédérales pour la protection de l'air et contre le bruit (OPB, OPAIR) ;
- le problème croissant de manque d'espace en milieu urbain ;
- la nécessité d'un report modal de la voiture vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement ;
- la politique des déplacements voulue par les Autorités politiques fédérales, cantonales et communales ;
- les contraintes de la vie moderne qui ne correspondent plus au rythme « unireso-boulot-dodo » ;
- le manque de lisibilité et d'attractivité des horaires actuels ;
- les lenteurs constatées sur certains parcours ;
- la capacité insuffisante des véhicules sur certaines lignes ;
- les conditions d'attente indignes d'une ville comme Genève

### **Nous, soussignés, usagers des transports publics dans la région genevoise, demandons aux autorités compétentes :**

- des horaires vraiment cadencés comme dans les autres grandes villes suisses ;
- de meilleures fréquences, y compris le soir et le week-end, notamment sur les lignes régionales ;
- un service prolongé en fin de soirée sur les grands axes tous les soirs ;
- des mesures pour améliorer la vitesse d'exploitation des lignes de transports publics ;
- l'augmentation du nombre de véhicules et l'utilisation de véhicules de taille adéquate ;

- de meilleures conditions d'attente aux arrêts et de correspondance entre les lignes.

N.B. 927 signatures  
*p.a* Coordination transports et  
déplacements  
Monsieur Boris Calame  
Vice-président  
Rue de Montbrillant 18  
1201 Genève



## **Coordination transports et déplacements**

Pétition n° P1729 « Pour une meilleure efficacité des transports publics genevois »

Audition du Mardi 8 juin 2010, devant la Commission des transports,  
du Grand Conseil de la République et canton de Genève.

MM. Boris Calame et Pierre Hofmann

### **Introduction :**

Comparés à ceux des transports publics des autres villes suisses de même importance, les horaires des TPG se signalent par une grande irrégularité, de trop fortes variations des fréquences, une desserte insuffisante aux heures creuses et une couverture horaire limitée.

La multiplicité des horaires au cours de l'année, l'irrégularité des minutes de passage aux arrêts et les conditions aléatoires des correspondances entre les divers types de transports publics (trams et bus, trains, cars régionaux, etc.) sont autant de facteurs dissuasifs. Les annexes illustrent ces constats et appuient notre demande pour améliorer l'attractivité des transports publics à Genève.

NB : Le document annexé « Notes sur les horaires TPG » date du printemps 2009 et n'a pas été réactualisé.

### **Liste des annexes :**

- Pétition de la Coordination transports et déplacements - P1729
- Remarques générales
- Exemple horaire (ligne 27 Mont-Blanc)
- Notes sur les horaires (printemps 2009)

**Coordination Transports et Déplacements**

Rue de Montbrillant 18 - 1201 Genève - Tél. 022 734 70 64 - Fax 022 734 70 84  
coordinationtransports@bluewin.ch



## Coordination transports et déplacements

Association Transports  
et Environnement



ATE – Section de  
Genève



Communauté  
d'intérêts pour les  
transports publics



PRO VELO – Association  
pour le vélo au quotidien



Union genevoise des  
piétons



Fonds mondial pour  
la nature - Genève

### PÉTITION AU GRAND CONSEIL

#### Considérant :

- les défis liés aux changements climatiques ;
- le non-respect des lois et ordonnances fédérales pour la protection de l'air et contre le bruit (OPB, OPAir)
- le problème croissant de manque d'espace en milieu urbain ;
- la nécessité d'un report modal de la voiture vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement ;
- la politique des déplacements voulue par les Autorités politiques fédérales, cantonales et communales ;
- les contraintes de la vie moderne qui ne correspondent plus au rythme « unireso-boulot-dodo » ;
- le manque de lisibilité et d'attractivité des horaires actuels;
- les lenteurs constatées sur certains parcours;
- la capacité insuffisante des véhicules sur certaines lignes;
- les conditions d'attente indignes d'une ville comme Genève

#### Nous, soussignés, usagers des transports publics dans la région genevoise, demandons aux autorités compétentes :

- des horaires vraiment cadencés comme dans les autres grandes villes suisses ;
- de meilleures fréquences, y compris le soir et le week-end, notamment sur les lignes régionales ;
- un service prolongé en fin de soirée sur les grands axes tous les soirs ;
- des mesures pour améliorer la vitesse d'exploitation des lignes de transports publics;
- l'augmentation du nombre de véhicules et l'utilisation de véhicules de taille adéquate;
- de meilleures conditions d'attente aux arrêts et de correspondance entre les lignes.

Nom	Prénom	Adresse	Signature

A renvoyer avant le 1<sup>er</sup> juin à : Coordination transports & déplacements, 18 rue de Montbrillant, 1201 Genève

**Note générale:**

On ne semble pas s'être rendu compte à Genève que les habitudes de mobilité évoluent et que **le travail n'est plus aujourd'hui le motif principal de déplacement**.

Les loisirs et les achats prennent une place de plus en plus importante, à des moments où les véhicules des TPG fonctionnent « au ralenti ». On remarque que la tendance générale, dans les autres grandes villes ou agglomérations suisses, est d'avoir le samedi, dès le milieu de la matinée et jusqu'en début de soirée, les mêmes cadences que celles en vigueur sur une plage horaire plus étendue du lundi au vendredi. En revanche, les horaires des lignes TPG sont systématiquement « amaigris » le samedi, jusqu'à en devenir carrément dissuasifs pour certaines lignes aux fréquences globalement faibles.

A Genève, la conception perdure, selon laquelle le samedi est réservé aux « courses » pour lesquelles on ne saurait utiliser autre chose que la voiture, quand bien même on sait par ailleurs que les « courses » ne sont de loin pas la seule raison de se déplacer ce jour-là, et qu'une foule d'autres déplacements ne nécessitent aucun transport de marchandises lourdes ou encombrantes, et peuvent donc très bien se faire en transports publics, pour autant que ceux-ci circulent avec des cadences attractives.

Des remarques analogues s'appliquent aux horaires en soirée et les dimanches et jours fériés. Dans les autres grandes villes ou agglomérations suisses les fréquences demeurent relativement attractives durant ces périodes; de plus les lignes principales tendent à être desservies tous les jours au-delà de minuit. La fréquence des TPG, durant ces périodes, est généralement faible voire carrément indigente, le service se termine à minuit ou peu après: ceci dissuade de nombreux usagers potentiels.

On reste bien trop proche de la conception classique et périmée des déplacements: celle que l'on pourrait caricaturer par l'expression « unireso-boulot-dodo ».

On nous fera observer que les TPG tâchent avant tout d'ajuster au plus près l'offre à la demande, dans un souci – en soi louable – d'économies. (Ce même souci se reflète dans la multiplicité des horaires, fêtes, petites vacances, grandes vacances, etc, qui sont aussi visiblement une particularité genevoise).

Le problème est que ce procédé laisse peu de place à l'incitation d'utiliser davantage les transports publics, et à la fidélisation de la clientèle.

Beaucoup de gens sont réticents, soit à « poireauter » de longues minutes en attendant le prochain passage d'un bus, soit à consulter un horaire pour connaître l'heure du prochain passage. Il faut souligner à nouveau ici que les variations de l'offre qui se traduisent en fréquences changeant constamment et ne démontrant aucune régularité vont à l'encontre de la « permanence de l'attractivité » qui est désormais reconnue comme un facteur important d'encouragement au report modal.

**Les usagers occasionnels d'aujourd'hui seront demain des usagers réguliers seulement s'ils peuvent être convaincus par les prestations offertes; la régularité des horaires en est un élément fondamental.**



# Mont-Blanc

Zone 10

➔ Tours Lignon



Horaire valable jusqu'au 25 juin 2010

Horaires Normal			Horaires Petites Vacances		
HORAIRES DIMANCHE: les 2 et 5 avril 2010, les 13 et 24 mai 2010.			20 au 28 février 2010 / 1er au 11 avril 2010 / 13 au 16 mai 2010 / 22 au 24 mai 2010.		
Lundi-Vendredi	Samedi	Dimanche	Lundi-Vendredi	Samedi	Dimanche
04h					04h
05h	18 39 59	59	18 39 59	59	05h
06h	19 37 47 56	19 39 59	19 39 58	19 39 59	06h
07h	07 17 24 33 40 49 56	19 37 57	18 38 58	09 20 30 41 50	07h
08h	05 13 21 29 38 46 54	16 37 57	18 39	00 10 20 30 40 50 59	08h
09h	02 11 21 31 40 50	16 36 56	00 20 40	12 25 40 55	09h
10h	00 10 19 29 40 50	16 36 57	00 20 39 57	10 25 40 55	10h
11h	01 11 21 32 42 52	18 38 57	17 38 58	10 25 40 55	11h
12h	01 12 22 32 43 54	12 25 37 49	18 33 48	11 25 41 55	12h
13h	04 14 24 34 45 57	01 13 25 37 48	03 18 32 47	11 26 41 56	13h
14h	08 19 29 38 49	00 12 25 38 49	03 18 33 48	11 26 41 55	14h
15h	01 11 21 31 42 49 57	01 14 25 37 49	03 18 34 49	11 25 38 54	15h
16h	06 15 23 33 41 50 59	02 14 26 38 50	04 19 34 50	07 17 27 37 46 57	16h
17h	08 16 24 33 41 49 57	02 13 25 38 50	05 20 35 50	07 17 27 38 48 59	17h
18h	06 15 23 31 40 48 56	02 14 26 37 49	06 20 35 50	09 19 29 39 50 58	18h
19h	04 11 19 29 39 48 57	01 14 29 45 59	05 20 34 49	08 18 29 38 53	19h
20h	07 17 33 53	14 33 53	03 17 33 53	07 20 33 52	20h
21h	13 34 54	13 33 53	13 32 52	12 33 53	21h
22h	13 33 53	13 33 53	11 32 51	13 33 52	22h
23h	13 33 53	13 32 52	11 32 52	12 32 52	23h
00h	13	12	11	12	00h
01h					01h
02h					02h
03h					03h
04h					04h

Variations de l'horaire, pour un départ escompté au plus proche du '20 de l'heure

Importante rupture dans l'offre

Fin du service

27/Novembre/11

## Notes sur les horaires TPG

L'horaire cadencé, mis en place en 1982 par les CFF et la plupart des entreprises de transport suisses, a immédiatement rencontré un immense succès. Depuis son introduction il n'a cessé d'être affiné, renforcé et complété de diverses façons, mais son principe de base, selon lequel les minutes de départ, de passage ou d'arrivée de véhicules de transports publics à un point donné se répètent régulièrement et avec cohérence toute la journée, et tous les jours, est demeuré intact. Pour l'usager ce principe est simple, évident, facile à comprendre et à mémoriser. Joint à d'excellentes correspondances aux nœuds et pôles où se rencontrent diverses lignes, il contribue fortement à la 'permanence de l'attractivité' des transports publics suisses en général.

Dans la mesure où les TPG ont adhéré par le passé au concept des horaires cadencés, ils n'ont cessé de s'en éloigner dans la période récente. Loin de s'améliorer, cette tendance à 'dé-cadencer' les horaires semble être désormais devenue une constante, voire semble empirer d'année en année.

Il apparaît que les horaires actuels des diverses lignes TPG résultent d'innombrables ajustements et bricolages conçus au fil des ans pour tenter de concilier au mieux les objectifs d'optimisation de l'engagement de véhicules et de conducteurs en fonction de l'offre de desserte à assurer, les réponses aux demandes du personnel (pauses, relèves etc) et les adaptations incessantes aux conditions de circulation des véhicules dans le trafic croissant de l'agglomération. Le résultat, obtenu de manière graduelle, consiste en des horaires irréguliers jusqu'à en paraître aléatoires, caractérisés par des minutes de passage disparates, des correspondances difficiles à maîtriser, et l'impossibilité de mémoriser des horaires sauf peut-être ceux des courses les plus fréquemment utilisées. L'usager doit s'accoutumer du mieux qu'il peut à cet état de faits.

Dans la mesure où 'le meilleur horaire est celui qu'on n'a pas besoin de consulter', les horaires TPG s'avèrent déficients et peu pratiques à de nombreux égards. Il suffit pour s'en rendre compte de comparer les horaires de quelques lignes TPG et les horaires de lignes de transports publics d'autres grandes villes suisses. Les comparaisons ci-dessous portent sur 3 types de lignes et de dessertes: a) des lignes à grand caractère urbain et à fortes fréquences, b) des lignes de type plus périphérique à fréquences moyennes, et c) des lignes de caractère suburbain ou régional à fréquences relativement faibles.

### Comparaison d'horaires

#### **Lignes urbaines à fortes fréquences**

La comparaison porte sur, d'une part pour les TPG la ligne de trolleybus 6 et la ligne de tram 13, d'autre part la ligne de trolleybus 12 de Bernmobil et la ligne de tram 8 de Bâle (BVB).

TPG ligne 6 ([http://www.tpg.ch/\\_donnees\\_horaire/ligne\\_6/14122008/pdf/normal/6Allerchr01.pdf](http://www.tpg.ch/_donnees_horaire/ligne_6/14122008/pdf/normal/6Allerchr01.pdf))

La fréquence de base de l'horaire normal du lundi au vendredi est de 12 minutes, elle est renforcée durant les pointes du matin et du soir sans régularité discernable (fréquences variant de 6 à 9 minutes). On observe que, sur les 7 heures d'application de la fréquence de 12 minutes, seules 2 heures (10h et 11h) ont des minutes de passage identiques; chacune des 5 autres heures montre diverses variations. Les fréquences aux 15 minutes du samedi ne montrent aucune cohérence, les fréquences aux 12 minutes du dimanche après-midi présentent quelques faibles écarts entre elles et n'ont aucune cohérence avec la fréquence de base de la semaine. Les fréquences aux 20 minutes appliquées le soir sont cohérentes sur toute la semaine, mais celles du samedi matin et du dimanche matin ne le sont pas du tout.

TPG ligne 13 ([http://www.tpg.ch/\\_donnees\\_horaire/ligne\\_13/14122008/pdf/normal/13Allercrge00.pdf](http://www.tpg.ch/_donnees_horaire/ligne_13/14122008/pdf/normal/13Allercrge00.pdf))

Sur les lignes de tram on nous avait annoncé, au changement d'horaire de décembre 2008, une fréquence 'renforcée' de 10,33 minutes, soit effectivement 10'-10'-11' du lundi au vendredi. On constate en pratique que ce n'est pas le cas. Dans la fiche-horaire montrée en exemple, on voit que les plus fortes fréquences se situent d'une part entre 06h26 et 09h05 (pointe du matin) et entre 16h00 et 19h33 (pointe de l'après-midi/début de soirée) – mais à aucun moment on a un enchaînement 'propre' donnant une fréquence moyenne de 10,33 minutes:

Entre 06h26 et 09h05 les intervalles de passage sont: 11', 2', 10', 11', 10', 10', 10', 10', 11', 10', 11', 10', 11', 10', 11', 11'. (Relevons tout de même l'exploit' de 4 intervalles successifs de 10 minutes durant l'hyper-pointe entre 07h00 et 07h40; l'intervalle de 2' en début de période résulte sans doute de l'injection d'un

véhicule dans le circuit).

Entre 16h00 et 19h33 les intervalles de passage sont: 11', 10', 11', 10', 11', 11', 10', 11', 11', 10', 11', 10', 10', 10', 12', 11', 12', 10', 12', 11'.

Entre ces deux périodes de pointe, les fréquences sont basées sur une alternance approximative 11'-12' qui exclut toute régularité des minutes de passage au fil des heures.

L'horaire du samedi, avec des fréquences 'théoriques' de 12 minutes entre 08h et 19h, est complètement irrégulier, les minutes de passage sont différentes à chaque heure. Seul l'horaire du dimanche montre une bonne homogénéité des fréquences de 15 minutes entre 10h et 19h. De même, l'horaire appliqué le soir après 21h30 est homogène.

**Bâle ligne 8** ([http://www.bvb.ch/ftp\\_l8.htm](http://www.bvb.ch/ftp_l8.htm) puis cliquer sur le lien « Basel Kleinhüningen » dans la colonne de droite)

Des fréquences régulières et identiques de 7-8 minutes sont en vigueur les jours ouvrables entre 6h et 20h et les samedis entre 9h et 18h. Il n'y a pas de baisse de fréquence durant la matinée en semaine.

Des fréquences régulières de 10 minutes sont appliquées les dimanches et jours fériés entre 11h et 18h30.

Des fréquences régulières et identiques – toujours les mêmes minutes de passage – de 15 minutes sont en vigueur tous les soirs entre 20h et minuit, les samedis matin entre 5h et 8h, les matins des dimanches et jours fériés entre 5h et 10h.

Les mêmes horaires sont appliqués durant toute l'année.

**Berne ligne 12** ([http://www.bernmobil.ch/fahrplan/fahrplan/pdfs/081214/12\\_25\\_H.pdf](http://www.bernmobil.ch/fahrplan/fahrplan/pdfs/081214/12_25_H.pdf))

Des fréquences régulières et identiques de 6 minutes sont en vigueur les jours ouvrables entre 9h et 18h, les samedis entre 9h et 17h30. Il n'y a pas de baisse de fréquence durant la matinée en semaine. Un renforcement par fréquence à 3 minutes est en place durant l'hyper-pointe matinale en semaine.

Des fréquences régulières de 10 minutes sont appliquées les dimanches et jours fériés entre 9h et 21h30.

Des fréquences régulières de 10 minutes puis de 15 minutes sont en vigueur le soir, débutant plus tôt le samedi que les autres jours ouvrables, et avec un léger décalage de 1 minute.

Durant la période de vacances (limitée au 22 mai et au mois de juillet) on voit une réduction des fréquences le matin, et sinon le même horaire qu'en temps normal.

#### Note

Dans le cas de lignes urbaines à forte fréquence on peut argumenter qu'il n'est pas strictement nécessaire d'avoir des heures de passage homogènes, l'essentiel étant que les fréquences soient bonnes 'dans l'ensemble'. Ce raisonnement est à la rigueur acceptable pour les jours et heures où les fréquences sont effectivement élevées, il ne l'est pas pour les autres périodes de service. Néanmoins, un horaire régulier et homogène est une preuve tangible d'un niveau de service élevé et contribue fortement à son attractivité.

#### **Lignes périphériques à fréquences moyennes**

La comparaison est faite entre la ligne d'autobus 21 des TPG et la ligne d'autobus 768 de Zürich.

**TPG ligne 21** ([http://www.tpg.ch/donnees\\_horaire/ligne\\_21/14122008/pdf/normal/21Alleruber02.pdf](http://www.tpg.ch/donnees_horaire/ligne_21/14122008/pdf/normal/21Alleruber02.pdf))

La fréquence de base de l'horaire normal du lundi au vendredi est de 15 minutes, elle est renforcée aux 10 minutes durant les pointes du matin et du soir. Mais on observe que, sur les 7 heures d'application de la fréquence de 15 minutes, seules 2 plages horaires (celles de 13h et de 14h) ont des minutes de passage identiques; chacune des 5 autres plages horaires montre diverses variations. Les fréquences aux 20 minutes du samedi montrent une bonne cohérence, mais on note de fortes différences pour les fréquences aux 30 minutes appliquées le soir, le samedi matin et le dimanche, selon les heures ou plages d'heures (ainsi on ne voit pas pourquoi les minutes de passage le soir dès 20h sont 03 et 33 du lundi au vendredi, 04 et 34 le samedi et 05 et 35 le dimanche).

**Zürich ligne 768** ([http://fahrplaninfo.zvv.ch/pdf/31/ah\\_31768a/ah\\_31768a\\_j09\\_b\\_03034.pdf](http://fahrplaninfo.zvv.ch/pdf/31/ah_31768a/ah_31768a_j09_b_03034.pdf))

On remarque une bonne cohérence de l'offre de base à fréquence de 10 minutes du lundi au samedi, avec renforcements durant les pointes du matin et du soir en semaine, avec une fréquence de 15 minutes le dimanche, également appliquée en début de matinée le samedi et dans la soirée, et une fréquence de 30 minutes en fin de soirée, basée sur la fréquence de 15 minutes. Noter la bonne lisibilité générale de l'horaire.

### Lignes suburbaines à moindres fréquences

La comparaison porte sur, d'une part pour les TPG les lignes d'autobus D et 41, d'autre part la ligne d'autobus 29 de Bernmobil et la ligne d'autobus 64 des BLT (Transports de Bâle-Campagne).

TPG ligne D ([http://www.tpg.ch/\\_donnees\\_horaire/ligne\\_d/14122008/pdf/normal/DRetourplou01.pdf](http://www.tpg.ch/_donnees_horaire/ligne_d/14122008/pdf/normal/DRetourplou01.pdf))

Cet horaire est un cas extrême dans lequel il est impossible de discerner une quelconque régularité, sauf entre 17h et 19h dans l'exemple choisi: deux heures successives avec une fréquence de 15 minutes 'propre' à un écart d'une minute près. Aux autres heures de la journée, du lundi au vendredi comme le samedi et comme le dimanche, les minutes de passage semblent distribuées de manière aléatoire avec des intervalles divers.

TPG ligne 41 ([http://www.tpg.ch/\\_donnees\\_horaire/ligne\\_41/14122008/pdf/normal/41Allercrge03.pdf](http://www.tpg.ch/_donnees_horaire/ligne_41/14122008/pdf/normal/41Allercrge03.pdf))

Cet horaire présente un cas d'irrégularité des fréquences du lundi au vendredi, à peine moins extrême que celui de la ligne D. Seules les deux heures de 14h et 15h montrent une fréquence homogène de 30 minutes; à toutes les autres heures les minutes de passage varient et sont différentes à chaque heure. Aucune régularité de l'horaire et des cadences n'est perceptible. Le samedi, la fréquence de base est la demi-heure mais les minutes de passage sont différentes entre le matin et l'après-midi, et il y a 'glissement' graduel des minutes de passage au fil des heures d'après-midi. La même constatation s'applique pour la fréquence horaire du dimanche en journée. Seules les fréquences horaires en soirée sont homogènes.

Berne ligne 29 ([http://www.bernmobil.ch/fahrplan/fahrplan/pdfs/081214/29\\_181\\_H.pdf](http://www.bernmobil.ch/fahrplan/fahrplan/pdfs/081214/29_181_H.pdf)) et BLT ligne 64 ([http://www.blт.ch/Dokumente/PDF/haltestellen\\_fahrplan/164thw\\_arf.pdf](http://www.blт.ch/Dokumente/PDF/haltestellen_fahrplan/164thw_arf.pdf))

On note l'excellente grille horaire de la ligne 29 de Bernmobil, dans laquelle le service aux 30 minutes est la 'base' absolument régulière sur laquelle sont bâties les cadences renforcées de 10 et de 15 minutes. Il suffit alors de mémoriser les minutes de passage de la cadence de base (dans l'exemple, aux 03 et 33) pour en déduire très facilement les minutes de passage aux jours et heures où le service est plus étoffé. La 'lisibilité' de l'horaire est exemplaire. De même, la grille horaire de la ligne 64 des BLT montre deux fréquences, le quart d'heure et la demi-heure. La fréquence au quart d'heure s'inscrit dans celle à la demi-heure. Les mêmes minutes de passage sont donc valables durant toutes les périodes de circulation du bus, et sont donc très aisément mémorisables.

### Analyse des temps de parcours

Les horaires des diverses entreprises de transports publics d'autres grandes villes ou agglomérations suisses se signalent donc par des cadencements bien homogènes et réguliers, selon des fractions entières de 60 minutes: 6, 7.5, 10, 12, 15, 20, 30, qui se répètent régulièrement heure après heure durant toute la période d'application d'une fréquence donnée, de sorte que les passages se font à la même minute durant toute cette période. Ces horaires bien cadencés garantissent la cohérence globale du système de transports publics, en particulier pour les correspondances avec les trains des CFF.

Si cela est possible ailleurs, pourquoi ne l'est-ce pas aux TPG? Les conditions d'exploitation aux TPG sont elles si différentes de celles pratiquées ailleurs en Suisse, pour qu'elles puissent justifier l'irrégularité caractérisée des horaires genevois?

Une analyse comparative des temps de parcours de diverses lignes mène à une réponse plausible à la question. En effet, les temps de parcours des lignes TPG se signalent par de fortes variations au fil des heures et des jours de la semaine, ce qui est beaucoup moins le cas dans les autres grandes villes ou agglomérations suisses étudiées. (Les temps de parcours minimaux sont observés tôt le matin, tard le soir et le dimanche; les temps de parcours maximaux sont observés du lundi au vendredi durant la pointe du matin ou dans l'après-midi entre 16h et 18h; entre le minimum et le maximum on trouve pour chaque ligne une variété de temps de parcours intermédiaires selon la journée de la semaine et l'heure de la journée.)

### Lignes urbaines

Ligne	T parcours min.	T parcours max.	Variation minutes	% variation
Bâle ligne 8	31	32	1	3
Berne ligne 12	18	20	2	10
TPG ligne 6	30	41	11	37
TPG ligne 13	31	34	3	10

#### Lignes périphériques

Ligne	T parcours min.	T parcours max.	Variation minutes	% variation
Zürich ligne 72	18	22	4	22
TPG ligne 21	25	36	11	44

#### Lignes suburbaines

Ligne	T parcours min.	T parcours max.	Variation minutes	% variation
Berne ligne 29	21	24	3	14
TPG ligne D	28	41	13	46

Les écarts entre les temps de parcours minimaux et maximaux sont faibles à moyens sur les lignes observées à Bâle, Berne et Zürich. A Genève, les écarts varient de relativement faibles (ligne 13) à très importants pour la plupart des lignes, comme le montre aussi le tableau suivant:

Ligne TPG	T parcours min.	T parcours max.	Variation minutes	% variation
1 (sens Rive – Jar.B.)	30	38	8	26
2	31	40	9	29
9	18	24	6	33
11	28	42	14	50
12	36	41	5	14
16	32	39	7	22
21	25	36	11	44
23	26	38	12	46

Les fortes variations de temps de parcours (jusqu'à 50% sur la ligne 11!) s'expliquent par les multiples ajustements effectués pour tenir compte principalement du trafic routier, et aussi de la forte demande aux heures de pointe qui occasionne des temps d'arrêt prolongés. Dans le cas des ajustements découlant des entraves au progrès des véhicules dans le trafic (manque de voies réservées et attentes aux feux de circulation), on n'échappe pas à l'impression qu'on a trop souvent 'capitulé' face aux circonstances, et simplement allongé les temps de parcours plutôt que de s'attaquer sérieusement aux causes des retards.

(En passant, il y a lieu de s'interroger sur les valeurs des vitesses commerciales diffusées par les TPG pour leurs diverses lignes: comment sont-elles établies, sur la base de quels temps de parcours, calcule-t-on des moyennes pondérées?)

Il est alors évident qu'il est impossible de réconcilier une telle élasticité des temps de parcours avec des cadencements réguliers et homogènes. En effet, même si les véhicules quittaient un terminus de manière cadencée, ils atteindraient l'autre terminus de manière non cadencée, après avoir desservi les divers arrêts intermédiaires de manière de plus en plus désordonnée le long du parcours.

On comprend dès lors mieux que, dans de telles conditions, on s'efforce essentiellement de faire circuler les

véhicules des diverses lignes de manière à optimiser le mieux possible le nombre de véhicules en circulation, et les passages aux divers arrêts, en fonction de la demande qui varie au fil des jours et des heures. Il peut en résulter qu'un cadencement réel ou approximatif soit appliqué à certaines heures, mais la régularité et l'homogénéité des minutes de passage n'est pas une priorité, et de toute manière elle est incompatible avec des temps de parcours variables.

Le peu d'intérêt de l'autorité de régulation pour cet état de faits, et celle des instances politiques qui par ailleurs clament haut et fort leur engagement pour des transports publics de qualité, sont à relever. Un élément 'culturel' pourrait aussi jouer son rôle: dans les grandes agglomérations suisses-alsémaniennes prises pour comparaison, les gestionnaires et les décideurs sont souvent eux-mêmes des usagers réguliers ou au moins fréquents de leurs systèmes de transports publics, ils peuvent donc en vérifier facilement aussi bien l'efficacité que les défaillances. Cette 'expérience du terrain' semble faire défaut tant aux TPG qu'au sein des échelons de décision supérieurs, au détriment de l'usager. L'irrégularité des horaires des trams et des bus genevois contribue à en réduire l'attractivité surtout pour un large segment de clients potentiels qu'on voudrait cependant bien inciter au report modal.

Ainsi, dans l'exemple montré plus haut de l'horaire du bus D des TPG à l'arrêt Plan-les-Ouates en direction de la ville, l'usager qui souhaite utiliser le bus pour se rendre à Cornavin doit faire face à une rupture de charge qui requiert des choix difficiles. Faut-il rester dans le bus jusqu'à Bel-Air et compter sur « le prochain bus » qui ne manquera pas d'arriver pour aller en direction de Cornavin? Faut-il plutôt quitter le bus D au Bachet et y prendre le tram 13 ou 14? Ou le quitter à P+R Etoile pour y prendre le tram 15? Ou le quitter à l'arrêt Stand parce que les arrêts sont plus concentrés et les trams plus fréquents en direction de la gare? En fait le problème est qu'il n'y a pas UNE réponse car sans horaire cadencé il est tout simplement impossible de définir systématiquement la meilleure stratégie de correspondance...