

*Date de dépôt : 19 octobre 2012*

**Rapport du Conseil d'Etat  
au Grand Conseil sur la pétition pour une meilleure efficacité  
des transports publics genevois**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 16 mars 2012, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le libellé est le suivant :

*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*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Après les très fortes augmentations de l'offre de transports collectifs depuis une dizaine d'années et les modifications importantes en termes d'exploitation du réseau des Transports publics genevois (TPG) en décembre 2011, 30 mesures seront mises en place pour le changement d'horaire du 9 décembre 2012. Il a en effet été demandé aux TPG de parvenir à une amélioration substantielle de l'exploitation et du cadencement du réseau, ainsi qu'à une stabilisation et un lissage du réseau de tramways. L'année 2013 sera ainsi placée sous le signe de la stabilisation et du renforcement de la confiance des usagers. Ces mesures, détaillées ci-dessous, complètent les efforts déjà entrepris pour répondre aux demandes de la pétition.

### 1. Contexte

Pour rappel, l'offre sur le réseau des transports collectifs genevois a augmenté de 55 % entre 2002 et 2010 et le plan directeur des transports collectifs 2011-2014 (PDTC) prévoit encore une augmentation de l'offre de 35 % sur ladite période. Ce plan directeur a été adopté dans sa deuxième version par le Conseil d'Etat le 23 juin 2010, après qu'il ait tenu compte des demandes formulées par le Grand Conseil dans sa résolution R 609 du 28 mai 2010.

Même si un rapport de la communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT) publié en août 2012 pense que l'exploitation du réseau de tramways pourrait être améliorée, une enquête comparative entre 53 localités suisses d'Actif-Trafic, publiée en septembre 2012, a montré que le réseau des TPG arrive en troisième position, juste après Zurich et St-Gall.

### 2. Horaires cadencés

Le Conseil d'Etat réitère sa volonté de lisser les horaires pour tendre vers un système cadencé intégral. Toutefois, un tel système, outre des points forts en termes de lisibilité de l'horaire, présente aussi un certain nombre d'inconvénients. Ainsi, dès que la fréquence sur une ligne est en dessous de 6 minutes, le client souhaite davantage de régularité que de lisibilité. On peut en effet affirmer qu'en dessous de ce seuil, le client n'a plus besoin de connaître l'horaire de passage sur la ligne, mais souhaite une régularité des passages pour se déplacer.

De plus, compte tenu des contraintes actuelles du réseau genevois, où il n'y a pas de site propre sur tous les tracés, ni de priorité absolue dans les

carrefours – et ce contrairement à d'autres réseaux en Suisse ou à l'étranger –, le cadencement demeure difficile à mettre en œuvre.

En dépit de cet état de fait, le passage à la fréquence a été introduit sur le réseau tramways en décembre 2011, tout au long de la journée. Cette mesure a été rendue possible grâce au fait qu'une seule et même ligne de tram circule dorénavant sur un tracé donné. Ce fonctionnement n'est toutefois pas parfait et les conditions de circulation des tramways doivent sans cesse être améliorées.

En partant de ce postulat, le Conseil d'Etat a demandé aux Transports publics genevois (TPG), pour l'étape de décembre 2012, de parvenir à une amélioration substantielle de l'exploitation et du cadencement du réseau, ainsi qu'à une stabilisation et un lissage du réseau de tramways. En réglant plus finement les temps de parcours, les intervalles entre les véhicules seront mieux respectés.

Avec le nouvel horaire qui entrera en vigueur le 9 décembre 2012, les cadences seront améliorées pour les lignes de tramways 14, 15 et 18, qui est le nouveau numéro de la branche CERN-Bel-Air, afin de la distinguer de la ligne 14 poursuivant son parcours sur le P+R de Bernex.

Pour les modes sur pneus, le cadencement est plus compliqué à programmer et sa mise en œuvre totale engendrerait des coûts très importants. Les temps de parcours n'étant pas les mêmes tout au long de la journée, un cadencement de l'horaire impliquerait l'engagement de véhicules et de conducteurs supplémentaires. En outre, les terminus ne sont souvent pas adaptés pour recevoir suffisamment de véhicules nécessaires à un horaire cadencé. Il faut aussi tenir compte de l'interdépendance des lignes entre elles, avec des véhicules circulant sur plusieurs lignes.

Néanmoins, la volonté est de lisser et cadencer le réseau là où cela est possible, de manière à proposer des temps de parcours optimisés. Les lignes de bus 47 et 57, par exemple, seront cadencées à 10 minutes au changement d'étape, afin d'assurer les correspondances avec les trams, alors que la ligne Y verra sa cadence doublée à 15 minutes en heures de pointe.

Pour les trolleybus et autobus, la priorité du Conseil d'Etat reste cependant l'amélioration de la vitesse commerciale (voir point 4), qui est un préalable obligatoire à toute volonté de cadencement des horaires.

### **3. Fréquences et améliorations sur le réseau**

Pour assurer de meilleures fréquences, la desserte en heures de pointe est prolongée sur les lignes urbaines (1 à 28) de 19h à 20h et, pour les lignes régionales, la fréquence à 15 minutes en heures de pointe se généralise

progressivement. Quant à l'offre en soirée la volonté est de ne pas descendre en dessous de 15 minutes par axe.

Concernant l'offre du soir, il est vrai qu'un service prolongé permettrait de gagner des usagers, mais le coût serait important au vu du nombre de personnes concernées. Il s'agit donc d'une question de priorité budgétaire à l'heure où l'accent est mis sur l'amélioration de la vitesse commerciale et des fréquences. Il convient également de rappeler que le réseau actuel circule tard dans les nuits de fin de semaine, sa fin de service étant tout à fait satisfaisante au vu des voyageurs transportés.

Parmi les autres améliorations en journée, une ligne 25 doublant partiellement les trajets des lignes 1 et 5 augmentera les fréquences aux Pâquis et en direction du P+R de Sous-Moulin depuis le centre-ville, dès décembre 2012. Cela permettra de mieux gérer les intervalles de passage et le respect des horaires. La ligne 5 pourra ainsi être redéfinie et assurera à nouveau une liaison directe entre la gare Cornavin et l'hôpital cantonal.

Au printemps 2013, une relation directe en bus entre Annemasse, Chêne-Bourg, Rive et la gare sera mise en service dans le cadre de l'offre de substitution prévue pendant les travaux de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA). De même, la création d'une nouvelle ligne de bus directe reliant Carouge à la gare Cornavin est à l'étude.

Une amélioration indirecte des fréquences aura lieu aussi avec la suppression progressive des horaires « petites vacances » et la suppression des terminus intermédiaires à Chêne-Bourg et à la place des Augustins sur les lignes de tramways.

#### **4. Vitesse commerciale**

Suite au changement de réseau de décembre 2011, un groupe de travail, regroupant la direction générale de la mobilité (DGM), la Ville de Genève et les Transports publics genevois (TPG), a été créé pour traiter de la problématique de la vitesse commerciale. Un listing de l'ensemble des points noirs du réseau a été établi et une priorisation a été faite, au vu de l'ampleur des actions à mener.

Il en a résulté un certain nombre d'actions conduites sur le réseau routier depuis le début de l'année 2012.

Quelques réalisations ayant porté leurs fruits sont présentées ci-après :

- la mise en place de la voie bus sur le pont Mont-Blanc, qui a permis de gagner plus de 4 minutes de temps de parcours;
- la voie bus sur la route des Jeunes;

- l'ensemble des sites propres trolleybus dans le quartier de la Jonction;
- la voie bus sur les routes de Thonon et d'Hermance dans le cadre des travaux de la tranchée couverte de Vézenaz;
- l'ouverture aux transports collectifs de l'ancienne route de Vernier;
- toute une série d'adaptations de la signalisation lumineuse pour permettre le franchissement plus aisé de certains carrefours, notamment dans le secteur de la Jonction et de Lancy.

Puisque l'amélioration de la vitesse commerciale est un travail permanent, d'autres actions sont en voie de réalisation, tel le projet de l'axe Acacias, qui consiste à réaménager le secteur entre le pont des Acacias et le carrefour de l'Etoile pour assurer une meilleure progression des trams, de même qu'une plus grande fluidité du trafic automobile. Cette réalisation est prévue courant 2013. D'autres interventions ponctuelles sont prévues, notamment à Rive et à Bel-Air.

En 2012, la vitesse commerciale a été augmentée en moyenne de près de 2% sur les lignes principales. Pour les lignes de trams, celle-ci s'est accrue de 4,54 %, alors que la hausse a atteint 6,6 % sur les lignes de bus régionales.

## 5. Arrêts

Pour assurer un meilleur confort aux arrêts, l'effort portera sur 2 axes : l'information aux voyageurs et les interfaces. L'information aux voyageurs s'améliore sans cesse, notamment par la mise en place d'écrans à led rouge, qui assurent une meilleure lisibilité des informations. Les interfaces font, quant à elles, l'objet d'analyses et de réflexions, en concertation avec les communes, pour leur amélioration durable, notamment pour les points de transbordements de Bel-Air, Rive et de la gare de Cornavin.

De surcroît, on peut relever que depuis plusieurs années, l'augmentation importante des fréquences des lignes de transports collectifs du canton a, de fait, permis de diminuer le temps d'attente aux arrêts. En 2012, ce temps d'attente est de 3 à 5 minutes maximum en heures de pointe sur le réseau tramways, de l'ordre de 4 minutes sur les axes de trolleybus et d'environ 5 à 6 minutes sur les axes tangentiels. Ces temps de battement faibles participent à l'attractivité du réseau TPG.

Les temps d'attente ayant été raccourcis ces dernières années, l'inconfort des transbordements pour certains usagers des transports collectifs, depuis le changement horaire de décembre 2011, est donc quelque peu atténué.

A cet égard, le nombre de transbordements estimé lors de l'établissement du réseau tramways à 3 lignes s'est avéré supérieur à la réalité, puisque seuls

10 % des usagers ont perdu en moyenne une liaison directe. Ainsi, moins d'usagers ont été finalement impactés par le changement ou alors ont su s'adapter très rapidement aux nouvelles conditions de déplacements offertes, en privilégiant aussi les dessertes performantes de certaines lignes de bus. Par ailleurs, si le fait de ne plus disposer d'une liaison directe peut s'apparenter à une perte de confort, elle n'équivaut pas nécessairement à un temps de parcours allongé.

S'agissant de la sécurité des déplacements entre les arrêts à la place Bel-Air, au rond-point de Plainpalais et au carrefour de la rue du Stand, aucun accident impliquant des piétons n'a été signalé selon la gendarmerie depuis le 12 décembre 2011.

Il convient également de mentionner que les correspondances font l'objet d'adaptations constantes d'années en années pour une mise en service du réseau en décembre.

Enfin, concernant le confort aux arrêts, il s'agit de rappeler que les abribus et les aménagements qui leur sont liés sont de la responsabilité des communes.

## **6. Fréquentation et véhicules**

Sur les 5 premiers mois de l'année 2012, la fréquentation globale du réseau TPG a augmenté de 3 %, alors que celle des trams, qui représentent près de 50 % des parts de marché, s'accroît de 15 %.

S'agissant de l'augmentation du nombre de véhicules, de nouveaux tramways de 325 places ont pu être mis en service en août 2012 sur la ligne 12 (suite à des retards de livraison). Ce sont donc intégralement des convois de 53 mètres et des tramways bidirectionnels de 250 places surbaissés (1 sur 4) qui circulent désormais sur cette ligne. Davantage d'usagers peuvent donc être transportés dans de meilleures conditions.

## **7. Conclusion**

Le Conseil d'Etat a la volonté de mettre à la disposition de la population un service de transports publics performant et s'attache à ce qu'il soit constamment amélioré, dans les limites des budgets votés à cette fin. Pour ce faire, il a demandé expressément aux TPG de parvenir à une amélioration substantielle de l'exploitation et du cadencement du réseau, ainsi qu'à une stabilisation et un lissage du réseau de tramways, pour le changement d'horaires de décembre 2012.

A l'avenir, les usagers seront en outre plus largement consultés sur les améliorations à apporter au réseau des transports collectifs grâce à la mise sur pied d'une commission des usagers TPG en novembre 2012.

Enfin, un forum sur les perspectives de mobilité à l'horizon 2030 sera organisé à l'automne 2012, de même qu'au printemps 2013, un forum sur les réseaux urbains, destiné à préparer le plan directeur des transports collectifs 2015-2018.

Au vu des informations détaillées ci-avant dans ce rapport, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il a été répondu aux invites de cette pétition.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Anja WYDEN GUELPA

Le président :

Pierre-François UNGER