

Date de dépôt : 2 octobre 2013

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de M. Pierre Weiss : Quel est le nombre d'arrêts de bus créant des bouchons au détriment du trafic automobile privé et quelle est subsidiairement l'ampleur de la pollution causée volontairement par la DGM et donc par le DIME, au détriment de l'économie cantonale ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 28 juin 2013, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise pollution due au trafic automobile, contrairement au bon et au mauvais cholestérol. Il n'y a que des émissions de gaz toxiques, qu'ils proviennent directement ou indirectement (par effets reportés sur le trafic privé) des véhicules effectuant des transports publics ou qu'ils soient émis par les véhicules affectés au trafic privé.

Il y a pourtant des moyens de lutter contre l'augmentation de la pollution de l'air. Certains sont dus au progrès technique, qui diminue la consommation d'essence des voitures (moteurs et pneumatiques plus économes, revêtement de la chaussée plus roulant). D'autres à la modification des comportements (choix de nouvelles technologies recourant à l'électricité, y compris d'origine nucléaire (moteurs électriques pour les voitures, report sur le train à la place de la voiture avec moteur à explosion). D'autres enfin, à une utilisation intelligente de la voirie ou de la signalisation.

Apparemment, à Genève, la DGM n'a pas choisi cette voie – si j'ose dire ... - pour les TPG qui n'en peuvent mais, et paient en augmentation de leur impopularité auprès de la population. On y constate plutôt une multiplication des files d'attente, des bouchons pour utiliser un mot du langage courant, due à la création d'arrêts de bus empêchant les voitures de

dépasser les véhicules des TPG. Cela se fait notamment par l'inflation du nombre d'îlots centraux ou l'interdiction de dépassement par la pose d'une ligne blanche. En matière de politique de gribouille, on ne saurait faire mieux ! Alors qu'il serait si simple de créer des évitements permettant des dépassements. Pire : il y a même des exemples où des sites propres sont supprimés pour bloquer le trafic à l'arrêt des bus !

Illustrons notre propos par deux exemples opposés. Dans le village de Lully, il y a un arrêt TPG (dans chaque sens) où un évitement a été créé, qui « mange » certes sur le large trottoir, mais qui permet aux voitures, aux camionnettes de livraison comme aux camions de ne pas devoir patienter, émettre des gaz d'échappement et perdre du temps qui, pour les entreprises, est de l'argent.

En revanche, sur la route de Base, à la hauteur de la zone industrielle et au Grand-Lancy, à proximité du cimetière, un îlot central empêche tout dépassement alors que plusieurs arrêts de TPG se succèdent. Résultats : des bouchons se créent, du temps se perd, de l'essence si chère et, paraît-il, si rare, se consomme en vain, la qualité de l'air se dégrade, les automobilistes s'énervent et pestent contre leurs autorités.

Or, contrairement à ce que certains croient, les TPG ne sont pas responsables de cette situation chaotique sciemment créée, mais, renseignement pris auprès de la régie publique des transports, les décisions sont prises par la très restructurée (mais apparemment pas encore assez) Direction générale de la mobilité (DGM) qui dépend du DIME.

On peut imaginer que cette mesure dite, en langage politiquement correct, de modération du trafic, mais en français courant de blocage des voitures, participe d'une politique de sécurité. Il serait alors bon que le Conseil d'Etat produise une statistique du nombre d'accidents causés par les arrêts TPG « intelligents » mais apparemment démodés, permettant le dépassement des véhicules des TPG et n'impliquant pas la mise à l'arrêt des voitures privées.

Pour l'heure, comme devoir estival, je prie votre Conseil de demander à la DGM de faire, ni plus, ni moins, le décompte du nombre d'arrêts TPG obligeant le trafic à s'arrêter, avec l'effet collatéral de contribuer à la pollution de l'air, et, si la chose est possible, de quantifier l'augmentation de la pollution qui en résulte, voire le coût de cette mesure pour l'économie cantonale.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Afin de respecter la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), le Conseil d'Etat s'attache à mettre en œuvre des actions susceptibles d'améliorer la vitesse commerciale des transports collectifs (TC) et ainsi réaliser des gains de temps et des économies. Cela se traduit notamment par la réalisation d'arrêts sur la chaussée, protégés ou non par un îlot, comme cela est prévu dans les normes suisses des professionnels de la route et des transports (VSS SN 640 Arrêt bus).

Lorsque la mise en œuvre d'une voie réservée aux transports collectifs n'est pas possible, ce type d'arrêt de bus agit favorablement sur la durée du trajet et la régularité des courses des TC. L'arrêt de bus sur la chaussée a pour effet de créer devant le bus un espace libre de véhicules lui permettant de repartir sans être gêné. Au carrefour suivant, il y aura moins de voitures en attente devant le bus, favorisant ainsi sa progression.

De plus, l'arrêt sur chaussée protégé par un îlot central est celui qui offre la plus grande sécurité aux piétons devant traverser la route, particulièrement pour les enfants à proximité des écoles, car le flux de circulation est stoppé.

Le tableau ci-dessous détaille la typologie des 1 460 arrêts du canton :

Type d'arrêts	Nbr d'arrêts sur le canton de Genève
Hors voirie (en encoche sur largeur permettant le dépassement)	148
Sur chaussée	859
Sur chaussée avec îlot	188
Site réservé TPG	265
Total	1460

Au vu de ce qui précède, les conséquences pour le trafic individuel sont jugées acceptables, et ce d'autant plus que le temps d'arrêt d'un véhicule est de l'ordre de 10 secondes en moyenne.

Les impacts environnementaux de ce fonctionnement n'ont pas été évalués précisément. Ils sont toutefois équivalents aux impacts liés à un arrêt « Stop » ou à une barre de feux. Il s'agit de les mettre en perspective avec les économies générées par les gains de vitesse commerciale profitant à un grand nombre d'usagers et par rapport à la sécurisation des traversées piétonnes.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Charles BEER