

L'essentiel en bref

La vitesse commerciale est un des facteurs qui détermine la qualité des prestations des transports publics et leur attractivité par rapport aux transports privés. En accordant la priorité aux transports publics, par exemple au moyen de feux préférentiels et de couloirs réservés, il est possible de réduire leur temps de parcours. Ce gain de temps permet d'augmenter la fréquence des véhicules ou alors d'en supprimer.

Malgré des investissements de plusieurs dizaines de millions de francs pour moderniser la régulation lumineuse et créer des sites propres, la vitesse commerciale des Transports publics genevois (TPG) stagne à environ 14 km/h aux heures de pointe, n'ayant quasiment pas évolué depuis 1988. C'est en effet à cette date que la population a adopté la loi sur le réseau des transports publics qui prévoit pour 2005 (initialement 2000) une offre de transports publics permettant d'atteindre une vitesse commerciale supérieure à 18 km/h pour les lignes importantes des TPG.

Comment expliquer cette situation alors que, depuis 1989, le nombre de passagers TPG stagne et que l'on constate une diminution du trafic au centre-ville?

Premièrement, les mesures prises se sont révélées utiles, mais insuffisantes:

- Le programme de modernisation des feux n'a été réalisé que partiellement. Alors que, selon les projections de l'Office de transports et de la circulation (OTC), la modernisation de l'ensemble des carrefours aurait dû se terminer en 1995, 110 carrefours restent encore à moderniser à fin 1999.
- Les mises en site propre du tram et les couloirs réservés pour les bus se sont avérés difficiles à réaliser. Ces mesures sont contestées par les automobilistes. Il est difficile de coordonner les nombreux acteurs impliqués aussi bien au niveau cantonal que communal. D'autre part, le canton n'a jamais établi de cadastre de l'ensemble des aménagements à effectuer, ni fixé de programme de réalisation.

Deuxièmement, là où des mesures ont été prises et à l'exception de la ligne 12, les TPG ont rarement resserré les horaires conformément aux gains de temps théoriques. Ainsi, l'horaire de la ligne 1 a été prolongé de trois minutes sur l'ensemble de la boucle, bien que les mesures prises permettent un gain de temps théorique estimé à sept minutes. Plusieurs facteurs expliquent cette inadaptation:

- Le chauffeur étant tenu de ne pas partir à l'avance d'un arrêt, il est difficile d'établir si l'horaire est trop large ou non.
- L'absence de bilan de l'OTC présentant les gains générés par les mesures prises. Le gain par mesure prise étant faible, il ne peut être pris en considération dans un horaire qu'une fois qu'une série de mesures ont été mises en place.

- Le manque de soutien à l'objectif de vitesse commerciale de la part de la direction des TPG. Cette dernière accorde davantage d'importance à la ponctualité, au confort des passagers et des conducteurs et à la réduction du nombre d'accidents, objectifs qui peuvent entrer en conflit avec la vitesse commerciale. Ainsi, on peut dire que les mesures d'accélération ont été détournées de leur objectif premier.
- L'horaire constitue un enjeu de négociation important entre la direction des TPG et les chauffeurs.

Si les horaires avaient été adaptés, il aurait été possible pour les TPG d'améliorer la fréquence de ses lignes ou alors d'économiser des véhicules, soit l'équivalent de plusieurs millions de francs ces dernières années. Cela a été fait avec succès sur la ligne 12.

L'objectif de 18 km/h n'apparaît pas utopique si on se base sur les résultats de la comparaison que nous avons effectuée avec Zurich et Strasbourg. Zurich a progressé de 5% depuis 1990 atteignant près de 17 km/h pour les lignes comparées. A Strasbourg, contrairement aux bus dont les performances régressent de 12%, le tram dépasse les 20 km/h, soit 5 km/h de plus que la ligne 12, mais avec une distance entre les arrêts bien plus importante.

En conclusion, nous relevons, à Genève, une forte volonté de développer les transports publics délimitée par le souci de ne pas entraver pas les transports privés. Dans ce contexte, la modernisation des feux constitue un moyen efficace, lorsque le feu est combiné avec un couloir réservé. D'une part, le passage du bus ne ralentit quasiment pas les autres véhicules. D'autre part, les nouveaux feux "adaptatifs" permettent d'éviter les temps morts en tenant compte de l'évolution du trafic en temps réel. Des gains de temps sont possibles pour l'ensemble des usagers, sans que des choix doivent être faits par les autorités. Ce moyen reste cependant insuffisant pour atteindre les 18 km/h, car la priorité accordée aux bus est souvent limitée dans le souci d'éviter des attentes trop longues aux autres moyens de transports.

Un objectif chiffré, même inscrit dans une loi votée par le peuple ne suffit pas, s'il n'y a pas d'accord entre les principaux acteurs politiques en ce qui concerne les moyens à prendre pour y parvenir. Or pour atteindre les 18 km/h, il apparaît clairement qu'une priorité forte doit être donnée aux transports publics quitte à péjorer la situation des autres moyens de transports.

De manière générale, la CEPP est étonnée que l'Etat investisse des millions de francs pour mettre en place des mesures sans se soucier de leur efficacité, sans établir de bilans et sans conserver les données nécessaires à cet effet. Sur la base de l'analyse de la ligne 1 et de l'évolution de la vitesse commerciale des autres lignes TPG, le potentiel d'accélération des bus et des trolleybus genevois semble important compte tenu des feux déjà modernisés et des mesures qui peuvent être encore prises. Dans cette optique, notre commission propose six recommandations au Conseil d'Etat.