

## IN 154 Initiative populaire cantonale « Pour des transports publics plus rapides ! »

### Audition du Groupement Transports et Economie

Commission des transports – 25.11.2014

Le GTE considère que l'IN 154 doit être rejetée. Inscrire la priorité aux transports en commun dans la constitution ne garantira pas l'amélioration de la vitesse commerciale des TPG. Les outils législatifs permettant d'accroître la vitesse commerciale existent déjà, les possibilités techniques aussi. Le GTE présente ci-après quelques pistes de réflexion à ce sujet.

Même si les TPG ne sont pas les transports en commun les plus rapides de Suisse, leur vitesse commerciale se situe dans la bonne moyenne (16 km/h contre 16,9 km/h à Zurich). Le Canton de Berne bénéficie des transports en commun les plus rapides de Suisse et pourtant il ne connaît pas de priorité absolue. Selon l'étude Actif-Trafic, citée par le Conseil d'Etat, la performance globale des transports en communs genevois les classe au 3<sup>ème</sup> rang (derrière Zürich et Saint Gall ex-aequo) parmi les 53 villes suisses étudiées.

Le principal point d'amélioration des transports en commun genevois, selon les initiants, concerne leur vitesse commerciale. Plusieurs raisons expliquent cette lenteur relative. Cependant l'IN 154 et la priorité absolue aux transports en commun ne garantissent pas une amélioration de cette vitesse commerciale.

Voici par exemple quelques causes de cette vitesse considérée comme insuffisante ; causes que l'IN 154 ne supprimera pas :

- maillage dense du réseau des transports en commun rendant difficile et arbitraire la priorisation entre les différentes lignes de transports en commun (trams, trolleys, autobus)
- configuration urbaine dense et contraignante
- très forte densité des flux de passagers aux arrêts du centre-ville
- faible distance entre les arrêts au centre-ville
- absence de RER
- nombreux chantiers de longue durée
- nombreux recours contre les aménagements
- dans les communes, les voies de bus sont à la charge des communes.

Le GTE fait sien les arguments du Conseil d'Etat montrant que l'IN 154 est impossible à mettre en œuvre sur le réseau :

- dans les lieux où les transports en commun sont très denses (par exemple dans le quartier de la Servette), l'accessibilité du trafic individuel motorisé, de la mobilité douce, ainsi que du trafic professionnel serait rendue impossible
- dans le centre urbain, la mise en site propre systématique implique une baisse de la voirie envers le trafic individuel motorisé, ce qui va à l'encontre des objectifs du Grand Conseil fixés dans la loi H 1 50
- les investissements pour les sites protégés sont impossibles à imposer aux communes
- l'Etat n'a pas les moyens financiers de réaliser l'IN 154.

L'IN 154 est par ailleurs incompatible avec « Mobilités 2030 », stratégie du Conseil d'Etat pour les 15 ans à venir et qui est également coordonnée avec le Plan directeur cantonal 2030. La priorité absolue aux transports en commun est en effet en contradiction avec les objectifs de « Mobilités 2030 » qui s'appuie sur tous les modes de transports et fixe les priorités en fonction du lieu et du moment. Pour absorber l'augmentation du trafic en 2030, il est nécessaire de développer de manière équilibrée tous les modes de transport, ce qui ne pourrait pas se faire en rendant les transports en commun prioritaires sur l'ensemble du réseau genevois.

Nathalie HARDYN, Présidente du GTE

IN154 Audition du GTE le 25 novembre 2014 à 17h05 - Commission des transports du Gd-Conseil

**La priorité des TC (et de la mobilité douce) est déjà une possibilité offerte, voire une réalité** depuis de nombreuses années. Les outils principaux sont les suivants : feux prioritaires paramétrables + gestion prioritaire par balise (système IFAS).

Il y a environ 460 carrefours à feux à Genève, dont la quasi-totalité (environ 450) est équipée avec une technologie qu'on peut qualifier de relativement moderne à moderne. Seule ~10 sont peu/pas paramétrables, soit à peine 2% du total ; et aucun d'entre eux ne voit passer de bus ou trams.

**La priorité absolue est également déjà une réalité sur certains axes**, là où cela fait sens. Par exemple sur les grands axes comme : Malagnou, Chancy, Accacias, Chêne... Les seules rares exceptions sur ces axes sont à relever à des carrefours très compliqués, parfois traversés par des ondes vertes, qu'il est impératif de ne pas briser, sous peine de conséquences négatives loin à la ronde.

Aujourd'hui, plusieurs carrefours peuvent désormais « communiquer » entre eux et interagir ; il est donc possible de mettre en place des solutions vraiment intelligentes, adaptées aux spécificités des lieux et des axes.

Partant de ce constat, c'est ensuite la gestion humaine de cette technologie qui définit la stratégie de régulation. Et c'est le premier axe d'amélioration possible, sur lequel il est possible d'agir aujourd'hui déjà.

**Voici d'autre part quelques pistes avec potentiel d'amélioration de l'efficacité des TC via la stratégie de régulation :**

- La fermeture des portes trams et bus : celle-ci est de toute évidence très – trop – « gentille » à Genève. Contre-exemple : métro à Paris, à Londres et dans la quasi-totalité des grandes villes, ou « l'autoritarisme » mis sur la fermeture des portes est nettement plus élevé. La perte de temps aux arrêts peut ainsi être réduite.
- Le temps prioritaire accordé aux trams et aux bus est souvent trop long : il est de toute évidence possible d'optimiser la situation dans de nombreux cas. Ex. sortie du pont du Mt-Blanc en rive droite. Le but ici n'est pas de prétendre que c'est très simple à réaliser, mais d'indiquer que c'est possible, notamment en améliorant la réactivité du système. Les détecteurs de files d'attente (caméras, boucles d'induction etc.) sont une réalité de l'équipement dont on peut aujourd'hui disposer : il convient de les utiliser, voire de les installer partout où cela fait sens et d'en utiliser tout le potentiel.
- Il convient encore de rappeler qu'il existe plusieurs programmes-type de gestion des carrefours, qui font varier les durées de feux selon la période de la journée et la configuration des lieux. Ex : nuit, entrée (HPM), sortie (HPS), équilibré (journée), week-end... tout se joue là ainsi que dans le niveau de technologie à disposition.

L'amélioration de la situation est donc indéniablement directement liée à la technologie à disposition et à la capacité humaine à l'exploiter au mieux. On doit donc, dans le cadre de l'analyse de cette IN154, parler d'investissements (technologie de « pointe ») et de facteur humain (capacité à utiliser cette technologie), l'objectif final devant être une **optimisation en temps réel de la situation**, et non une priorité absolue de principe, aux conséquences destructrices pour le trafic en général.

On pourra encore mentionner la piste du nombre d'arrêts TC, actuellement fixés à ~300m, qui représente certes un élément de confort de proximité, mais avec comme corollaire un impact direct et notable sur la vitesse commerciale. Il est permis de questionner le bien-fondé de cette règle, notamment en la comparant avec celle instaurée pour la compensation d'une place de stationnement supprimée (500 voire 750m). Un exemple parmi tant d'autres : le tram 14-18, avec 5 arrêts sur moins de 1.7km: Vieusseux, Servette, Poterie, Lyon, Cornavin. En tram : 7 min + temps d'attente (1 à 3 min en moyenne) = temps réel 8 à 10 min. A pieds = 20-21 min (à 5km/h) : le gain de temps est faible et la vitesse commerciale est basse. Peut-on envisager la redéfinition de certains arrêts ?

Le bon sens, de même que l'honnêteté à reconnaître **un aménagement raté** sont également des pistes très concrètes d'amélioration. Ex : Acacias sens sortie de ville. Voir la fiche technique et schémas en annexe. C'est une proposition du TCS qui a déjà bientôt 2 ans...

Dans le même ordre de réflexion dite de « stratégie duale », visant à améliorer la situation tant des TC que du TIM, il est ici utile de rappeler qu'une voie de bus a été créée il y a bientôt 3 ans sur le pont du Mt-Blanc, à l'initiative du TCS : cette réalisation a démontré :

- d'une part la pertinence de cette stratégie duale appliquée à des endroits ciblés ;
- et d'autre part à quel point la réalisation des promesses du Conseil d'Etat peut prendre du temps, puisque nous sommes toujours en attente des résultats d'une étude sur les ondes vertes et sur la fluidification du U lacustre, étude garantie dans les 6 mois lors de la décision de la création de la piste de bus...

De manière plus prospective, nous pouvons vous inviter à réfléchir à une solution appliquée dans certaines grandes villes, par exemple à Hong-Kong, où la mobilité se décline en étages. A Hong-Kong, depuis la gare centrale, ce sont des centaines de mètres de **passerelles piétonnes** qui ont été créées, confortables, couvertes, sûres, permettant un déplacement 100% piétons très rapide, par-dessus le TIM et les TC qui bénéficient ainsi de temps de vert plus importants. On retrouve également ces passerelles sur de nombreux grands carrefours ou ronds-points.

En conclusion, les outils législatifs actuels à disposition démontrent leur efficacité. Le potentiel d'amélioration existe, des pistes concrètes ont été évoquées dans cette intervention : elles sont de nature technologiques et humaines. C'est sur ces 2 sujets que l'effort doit être porté.

Henri-Pierre GALLETI, membre du Bureau