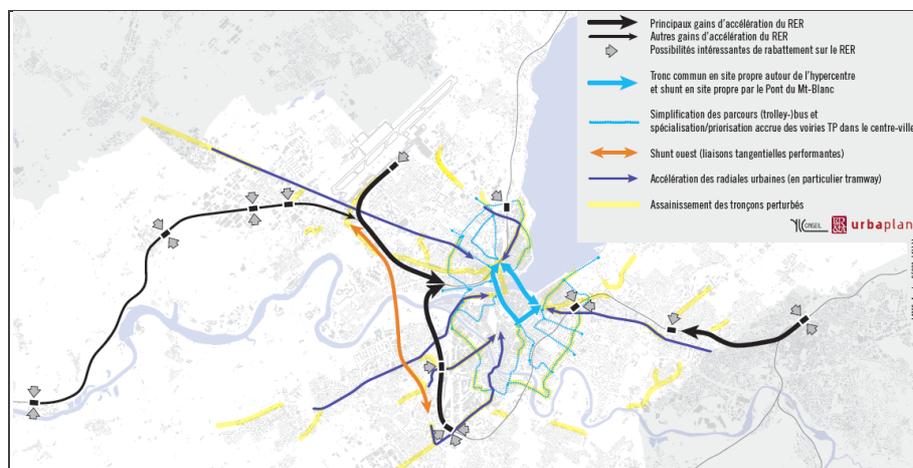




# Repenser le réseau de transports publics de surface dans l'optique du déploiement du RER



Un mot-clé de la stratégie préconisée : « accélération »

Le réseau de transports publics genevois a bénéficié d'investissements conséquents ses dernières années, avec un doublement de l'offre entre 2002 et 2014. La fréquentation a suivi, augmentant de 70 % sur la même période.

Or le budget très contraint du canton impose désormais une stabilisation de la charge financière. C'est un défi particulièrement difficile. D'un côté, le système d'exploitation actuel arrive à ses limites : l'extension du réseau urbain vers la périphérie se traduit par un rendement décroissant, l'absence de vraie priorité aux carrefours conduit à une vitesse commerciale faible et coûteuse, la complexité de l'exploitation et l'enchevêtrement des lignes freinent la productivité. De l'autre, les développements ferroviaires en cours et les extensions planifiées du réseau urbain (tramway, trolleybus) augmenteront inévitablement les coûts.

Mais c'est aussi là une occasion à saisir. En effet, le déploiement du RER franco-valdo-genevois et ses 5 nouvelles gares urbaines ouvriront dès 2019 l'ère de « l'agglomération ferroviaire » et offrent l'opportunité de repenser entièrement le réseau de transports publics de surface.

A cette fin, le canton de Genève a lancé un mandat d'études parallèles, auquel RR&A a répondu avec la collaboration de Yves Laurin Conseil et Urbaplan.

Les investigations menées ont mis en évidence l'importance déterminante de la « lutte contre la lenteur » : l'amélioration de la vitesse commerciale est une condition indispensable pour à la fois améliorer la productivité du réseau, réduire les dysfonctionnements, accroître la fréquentation (et donc des recettes), assurer un attrait satisfaisant des extensions planifiées vers la périphérie.

Ceci passe en particulier par une simplification et une meilleure structuration du réseau de lignes, le désenchevêtrement des parcours, une véritable priorité aux transports publics dans les carrefours, la création de shunts et troncs communs améliorant le réseau sur des secteurs clés, des interfaces mieux soignées, une politique d'arrêts optimisée, un rabattement « intelligent » des lignes suburbaines sur le RER, etc.

Les résultats de la modélisation ont confirmé la pertinence de cette approche. Ils ont aussi consolidé l'argumentaire contre quelques idées reçues, concernant p. ex. le potentiel d'économie escompté sur le réseau de surface avec l'arrivée du RER, ou l'importance supposée des choix d'appariement des radiales du réseau de tramway.

**Mandat d'études parallèles  
dans le cadre de l'élaboration  
du plan directeur cantonal des  
transports collectifs 2019-2023**

**Maître d'ouvrage**

République et canton de Genève,  
Direction générale des transports