

Date de dépôt: 28 mars 2002

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de Plan directeur 2003 - 2006 du réseau des transports publics

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le plan directeur des transports publics présente l'évolution à court terme du réseau exploité par l'ensemble des opérateurs de transports publics du canton de Genève, pour la période 2003 - 2006.

1. INTRODUCTION

Sous la direction de la Plate-forme interdépartementale destinée à fédérer les approches mobilité / aménagement de territoire / environnement, les travaux techniques liés à l'élaboration du Plan directeur des transports publics ont été conduits par l'Office des transports et de la circulation (OTC). Cet office assure le rôle, depuis l'introduction de la révision de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCF) le 1^{er} janvier 1996, d'autorité organisatrice des transports publics pour le compte du canton de Genève. Le DAEL, les TPG, les CFF et les Mouettes genevoises ont été associés aux travaux qui ont été engagés.

Le présent rapport expose les éléments clés du plan directeur des transports publics. Sur cette base, le Grand Conseil est appelé à se prononcer sous forme de résolution dans un délai de trois mois, conformément à l'article 1, alinéa 3 de la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (H 1 50).

Une fois adopté ensuite par le Conseil d'Etat, le plan directeur des transports publics sera l'une des bases pour le renouvellement du contrat de prestations des TPG, d'un éventuel avenant à celui des Mouettes genevoises

et de conventions pour les autres opérateurs offrant des prestations dans le cadre du trafic régional.

Il convient enfin de souligner que le présent plan directeur des transports publics a été soumis à la consultation des TPG et du Conseil des déplacements (CODEP) composé de représentants des milieux concernés en matière de transports (Groupement Transports et Economie GTE / Coordination Transports CT). Il a été tenu compte des observations recueillies lors de ces consultations.

2. CONSTATS ET ENJEUX

La nécessité de développer l'usage des transports publics à Genève est largement reconnue. La volonté de s'en donner les moyens techniques et financiers est exprimée tant par la politique des transports (Circulation 2000, TC 2005, Mobilité 2005) que par celle de l'aménagement du territoire (Plan directeur cantonal) et celle environnementale (Plan de mesures OPAIR, concept cantonal de l'environnement, Agenda 21).

Néanmoins, depuis plusieurs années, les transports publics doivent faire face à certaines évolutions défavorables du contexte dans lequel ils opèrent, dont la conséquence directe a été une stagnation du nombre de voyageurs transportés jusqu'en 1998. La fréquentation des TPG a progressé à nouveau à partir de 1999. Compte tenu de l'augmentation générale de la mobilité, on constate que les transports publics ont perdu des « parts de marché » face au transport individuel.

Les tendances défavorables observées sont principalement:

- une croissance très nette de l'urbanisation essentiellement à l'écart du réseau principal des transports publics;
- une migration des emplois et des « gros générateurs de trafic » (centres commerciaux, centres de loisirs, etc.) vers la périphérie de l'agglomération;
- des conditions de cohabitation avec le trafic automobile difficiles au centre-ville pour les transports publics, partiellement en conséquence du faible respect des mesures de stationnement;
- une stagnation des contributions financières allouées à l'exploitation des entreprises de transport public;
- des surcharges ponctuelles de certaines lignes des réseaux urbain et suburbain, entraînant une dégradation du confort des passagers.

Eviter que ces évolutions négatives ne se poursuivent et donner aux transports publics les moyens de répondre aux exigences formulées à leur égard constituent les deux (des trois) enjeux majeurs du plan directeur des transports publics.

1^{er} enjeu : Pour contrecarrer les tendances conduisant aux pertes de marché des transports publics, il importe d'inscrire le développement des transports publics dans une **stratégie globale concertée**. Il s'agit, d'une part, de **renforcer les synergies entre les différents modes de déplacement et entre les réseaux de transports publics** (UNIRESO), et d'autre part, de **mieux faire le lien avec différents domaines**, tels que l'aménagement du territoire, la gestion de la circulation, du stationnement et de l'aménagement urbain. Ceci implique également une réflexion quant à l'organisation institutionnelle, la stratégie de financement, la communication. C'est pourquoi le plan directeur des transports publics 2003-2006 intègre un important volet consacré aux **mesures d'accompagnement**.

2^e enjeu : Donner aux transports publics les moyens d'assumer une part plus importante des déplacements (transfert modal) implique d'**améliorer l'offre à la fois au plan quantitatif : augmenter les capacités de transport, et qualitatif : mieux répondre à la diversité des déplacements**. En conséquence, le Plan directeur prévoit en priorité une amélioration des cadences et capacités sur le réseau principal, puis des adaptations de la desserte secondaire et suburbaine.

3^e enjeu : Un troisième enjeu fondamental du plan consiste à **anticiper et tirer au maximum parti des nouvelles infrastructures de transports publics** décidées par les autorités cantonales : ligne ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA), ainsi que différentes lignes de tramway. Il s'agit notamment de renforcer les lignes de rabattement (bus) sur les stations importantes, de réorganiser et soulager la partie centrale du réseau des transports publics.

Pour inverser les tendances et renforcer l'attractivité des transports publics, il s'agit :

- **D'inscrire le développement dans une stratégie multimodale de la mobilité**
- **D'améliorer l'offre quantitative et qualitative**
- **De tirer parti des nouvelles infrastructures décidées (CEVA et trams)**

3. OBJECTIFS

3.1 *Objectif principal*

L'objectif principal est celui d'un développement quantitatif et structurel substantiel de l'offre en transports publics, nécessaire pour réaliser le report modal souhaité par le Conseil d'Etat et soutenir l'évolution de la mobilité de ces prochaines années.

Des scénarios d'évolution de la mobilité de la région genevoise à l'horizon 2020 ont été récemment élaborés conjointement par l'OTC et le DAEL. Il en ressort que, selon les hypothèses les plus probables de croissance de la population et des emplois (sources OCSTAT et INSEE), la mise en œuvre des projets prévus par le Plan directeur cantonal (en matière d'aménagement) générera 20 à 25 % de déplacements motorisés supplémentaires d'ici 2020, impliquant une augmentation de 30 à 40 % des kilomètres parcourus. Le réseau routier genevois n'étant évidemment pas en mesure d'assurer une telle augmentation du trafic individuel, notamment aux heures de pointe, il est indispensable d'augmenter fortement (+ 65 %), et régulièrement jusqu'à 2020, l'offre des transports publics (en places x kilomètres) tant urbains que régionaux.

A l'horizon 2006, sur la base de cette progression, l'objectif cible correspond à une augmentation globale de 20 % de l'offre des transports publics (en places x kilomètres).

Pour atteindre un tel objectif, l'action doit porter principalement sur trois niveaux :

- augmentation de la capacité (en places x kilomètre) de l'ensemble du réseau des transports publics. En effet, de nombreuses lignes urbaines et suburbaines sont déjà par endroit surchargées;
- diversification de l'offre, par la création de nouvelles liaisons (en particulier tangentielles) et le renforcement de la desserte hors pointe. Le réseau des transports publics doit être en mesure de mieux répondre à la diversité des besoins de déplacements (séduire la clientèle non pendulaire et/ou à destination autre que le centre-ville). Il faut développer le réseau de nuit et le service à la demande;
- amélioration des points de correspondances, notamment en vue de valoriser les nouvelles haltes ferroviaires de Sécheron et Lancy-Pont-Rouge, ainsi qu'en anticipation de la liaison CEVA et des nouvelles lignes de tramways décidées par l'Etat (loi H 1 50).

Ces actions devront être accompagnées par une politique de communication visant à inciter à l'utilisation des transports publics, et par la poursuite d'une politique de stationnement qui réponde aux besoins essentiels de la mobilité.

Les mesures à mettre en place pour réaliser ce plan directeur des transports publics pluriannuel n'auront que peu d'incidence sur le trafic individuel dans la mesure où les nouvelles lignes proposées empruntent des axes déjà aménagés pour la circulation des véhicules de transports publics.

Ces objectifs de politique de la mobilité concordent parfaitement avec les volontés cantonales en matière de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire.

**Augmenter de + 20 % la fréquentation des transports publics d'ici
2006**

3.2 Objectif secondaire

Le plan directeur des transports publics 2003-2006 s'inscrit dans la continuité du précédent plan, couvrant la période 1999-2002.

Certains développements du réseau des transports publics n'ayant pas été réalisés tels que prévus initialement, sont intégrés dans cette nouvelle planification quadriennale. Il s'agit principalement de la finalisation du concept des axes (structuration du réseau en axes majeurs qui sont empruntés par plusieurs lignes des TPG sur tout ou partie du parcours). D'autres projets ont été formellement décidés précédemment, comme les extensions du réseau de tram, la réalisation du prolongement du RER à Lancy-Pont-Rouge et la troisième voie ferroviaire Genève-Coppet.

La planification prévue dans ce plan directeur correspond au plan du réseau annexé à la loi sur le réseau des transports publics H 1 50.

**Réaliser les projets planifiés pour 1999-2002 ou décidés
précédemment et finaliser le concept des axes**

3.3 Objectif complémentaire

L'objectif complémentaire vise à mettre en place une série de mesures d'accompagnement mettant en valeur les projets réalisés ou planifiés en renforçant l'attractivité qualitative et quantitative des transports publics. Ces mesures peuvent aussi générer des avantages financiers.

Les mesures d'accompagnement mettant en valeur l'offre de transports publics réalisée ou planifiée sont, par exemple :

- les campagnes de communication;
- l'optimisation fonctionnelle et l'aménagement des interfaces;
- l'équipement et le confort des arrêts;
- le traitement des ruptures de charge et la prise en compte des différentes étapes de la chaîne des déplacements;
- le développement des synergies entre moyens de transports;
- les interactions avec l'aménagement du territoire;
- les mesures visant à réduire les temps de parcours des transports publics au centre ville;
- le développement de produits attractifs pour la clientèle et l'utilisation de nouvelles technologies;
- le développement de modes de transports alternatifs (ou présentant peu d'interconnexions avec les autres modes de transports);
- la desserte spéciale lors des grandes manifestations (à prévoir dans les contrats de prestations des opérateurs);
- l'amélioration de l'accessibilité des transports publics pour les personnes à mobilité réduite.

Ces mesures ont été identifiées dans le cadre des réflexions menées dans ce plan directeur des transports publics pluriannuel. Elles constitueront des compléments à celui-ci. Leur financement sera assuré principalement par les budgets ordinaires des administrations concernées, qui devront être augmentés de l'ordre de 5 millions de F. Leur réalisation doit intervenir durant la période de la mise en œuvre du plan directeur des transports publics.

Renforcer la performance des transports publics par des mesures d'accompagnement

4. DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS

4.1 Typologie des lignes et développements proposés

Lignes urbaines principales

Objectifs à atteindre : augmenter la capacité de transport sur les pénétrantes urbaines de l'ordre de 25 % aux périodes de pointe (actuellement

saturées localement); améliorer l'attrait du réseau en dehors des périodes de pointe (notamment réseau de nuit); limiter les transbordements et ruptures de charge; desservir les nouveaux quartiers importants et les P+R; améliorer l'interconnexion avec l'offre ferroviaire; anticiper les besoins de réorganisation future (tram, CEVA, etc.).

Actions mises en œuvre : finalisation du concept des axes tel que planifié pour 1999-2002 et étendus à tous les axes pénétrant au centre de l'agglomération et prolongement ponctuel de lignes diamétrales; réalisation des branches de tram Sécheron et Acacias; renforcement des cadences durant la journée; harmonisation des horaires CFF-TPG; mise en œuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation dans les bus et les trams de l'ordre de 15 %, tout en conservant une certaine marge de capacité dans les convois.

Lignes urbaines de ceinture

Objectifs à atteindre : augmenter la capacité de ces lignes de ceinture de l'ordre de 25 %; dégager de la capacité sur les pénétrantes urbaines; améliorer l'attrait du réseau hors pointe (notamment réseau de nuit); limiter les transbordements et ruptures de charge; améliorer l'interconnexion avec l'offre ferroviaire.

Actions mises en œuvre : renforcement généralisé des cadences et réorganisation partielle des lignes; harmonisation des horaires pour optimiser les transbordements; mise en œuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation dans les bus de l'ordre de 15 % et soulagement des surcharges ponctuelles du réseau sur les pénétrantes urbaines (par l'amélioration des déplacements tangentiels qui captent la clientèle utilisant des lignes diamétrales pour de tels déplacements).

Lignes urbaines secondaires

Objectifs à atteindre : séduire la clientèle se rendant ailleurs qu'au centre ville ou se déplaçant pour d'autres motifs que l'accès au lieu de travail; renforcer le maillage du réseau; augmenter la capacité de ces lignes (de l'ordre de 50 %); délester ponctuellement les lignes urbaines principales; améliorer les interconnexions entre réseaux TPG et CFF régional.

Actions mises en œuvre : renforcement généralisé des cadences; développement et renforcement des liaisons tangentielles régulières et fréquentes desservant à la fois les grands quartiers d'habitations et les bassins d'emplois situés en périphérie du centre-ville; harmonisation des horaires; mise en œuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation dans les bus de l'ordre de 50 %.

Lignes suburbaines

Objectifs à atteindre : augmenter la capacité de l'ordre de 50 % ; mieux répondre aux besoins de la clientèle résidant en dehors de l'agglomération (zones suburbaines et transfrontalières, service à la demande); limiter les transbordements et ruptures de charge; délester ponctuellement les lignes urbaines principales; améliorer les interconnexions entre réseaux TPG et CFF régional; renforcer l'offre des lignes transfrontalières (et le rôle de la gare routière) en collaboration avec les autorités françaises dans le cadre du « Développement des transports publics régionaux sur le bassin franco-valdo-genevois » (DTPR), notamment pour répondre à la demande croissante de déplacements liée à la mise en place des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne.

Actions mises en œuvre : augmentation des cadences; développement de nouvelles liaisons; harmonisation des horaires; prolongement des lignes régulières au centre de l'agglomération (une des trois interfaces principales); mise en œuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation dans les bus de l'ordre de 50 %. Renforcement des relations suburbaines à destination du centre-ville inhérentes aux développements territoriaux en zones périphériques et hors du canton.

Lignes ferroviaires

Objectifs à atteindre : extension de la desserte; améliorations ponctuelles de l'offre.

Actions mises en œuvre : prolongement du RER à Lancy-Pont-Rouge; Rail 2000 1^{re} étape (mise en exploitation de la 3^e voie CFF Genève-Coppet); renforcement de la desserte de la Zimeysa; harmonisation des horaires; mise en œuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation dans les trains de l'ordre de 30 %.

Lignes lacustres

Objectifs à atteindre : exploitation à l'année, nouvelles liaisons.

Actions mises en œuvre : dessertes du P+R de Genève-Plage et du pont de la Machine par la création de nouvelles relations entre rives dans le Petit-Lac; exploitation toute l'année et renforcement ponctuel des cadences; mise en œuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation du réseau lacustre.

Lignes Noctambus

Objectifs à atteindre : augmentation de l'offre du vendredi soir; meilleure intégration au réseau des transports publics (notamment réseau de nuit TPG).

Actions mises en œuvre : renforcement et uniformisation des cadences; dessertes étendues sur Annemasse et Saint-Julien; intégration à Unireso.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation du réseau Noctambus.

Porter l'action sur toutes les catégories de lignes

4.2 Interfaces et arrêts

Objectifs à atteindre : amélioration de l'interconnexion des lignes et des réseaux (maillage); amélioration de l'accessibilité et du confort pour les usagers; amélioration de la progression des transports publics dans et entre les trois interfaces principales.

Actions mises en œuvre : améliorer l'organisation et le fonctionnement des trois interfaces principales; valoriser un certain nombre de points d'interconnexion et de rabattement privilégiés sur l'ensemble du territoire (interfaces périphériques); améliorer la qualité et le confort général des arrêts de transports publics.

Résultats attendus : amélioration des conditions de transbordement et d'accès aux transports publics; stabilité d'exploitation générant des économies financières.

Optimiser les interfaces pour permettre le développement de l'offre

5. COMPOSANTES DU PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS

Les développements inscrits dans le plan directeur des transports publics 2003-2006 peuvent être classés en quatre familles d'intervention ou composantes, sans distinction des lignes ni des étapes mentionnées ci-avant (cf. *planche annexée*) :

- finalisation I : projets planifiés dans le cadre du précédent plan directeur 1999-2002 des transports publics, qui n'ont pas été mis en service jusqu'ici (lignes urbaines principales);
- décidé : projets formellement décidés, voire engagés indépendamment du plan directeur des transports publics (extension des lignes de tram et des lignes ferroviaires CFF, lignes lacustres);
- finalisation II : propositions correspondant aux options stratégiques du précédent plan directeur des transports publics, qui sont traitées dans cette nouvelle période 2003-2006 (généralisation du concept des axes sur les lignes urbaines principales);
- nouveau : propositions permettant d'améliorer considérablement l'attrait des transports publics et de capter de nouvelles clientèles (lignes secondaires et suburbaines principalement).

La planche jointe en annexe met en évidence les objectifs et enjeux de chacune de ces composantes.

Les deux premières composantes correspondent à des projets déjà planifiés et décidés.

La troisième composante suit logiquement les deux premières dans le sens où elle vise à finaliser des options prises antérieurement (plan directeur 1999-2002 des transports publics).

Les trois premières composantes concernent presque exclusivement le réseau urbain principal. Seule la quatrième porte sur les réseaux secondaire et suburbain.

Cette quatrième composante constitue donc un enjeu important puisque c'est elle qui permettra d'apporter une réponse satisfaisante à la forte croissance de la mobilité observée et prévisible en couronne et en périphérie de l'agglomération.

**Le plan directeur des transports publics forme un tout cohérent:
Toutes les composantes du plan sont complémentaires pour atteindre
les objectifs.
Il pose les bases du développement important attendu peu après 2006
(CEVA, tram).**

6. MANAGEMENT QUALITE

La mise en œuvre du plan directeur suit une démarche qualité qui intègre un programme adaptatif par étape, où chaque étape est évaluée et sert de base de décision pour les suivantes.

Les réalisations du plan directeur des transports publics sont ainsi périodiquement évaluées en fonction de critères quantifiables, de sorte que la planification fine des étapes suivantes est adaptée selon la comparaison entre les résultats observés, les indicateurs retenus et les objectifs initialement décidés.

Cette méthodologie permet un suivi attentif et précis du plan directeur des transports publics et donne la possibilité de vérifier la réalisation des objectifs sur la base d'indicateurs de qualité.

Les indicateurs du management qualité sont :

- la fréquentation (en voyageurs x kilomètres) dans les transports publics;
- la satisfaction des utilisateurs;
- les vitesses commerciales;
- le respect des horaires;
- les charges et recettes d'exploitation;
- les capacités de transport (en places x kilomètres) mises en service;
- l'adéquation offre de transports publics – aménagement du territoire.

Certains indicateurs font déjà l'objet de recensements et d'enquêtes périodiques effectués par les TPG, les CFF, les Mouettes genevoises et les Noctambus. D'autres devront être complétés. L'autorité organisatrice se chargera de coordonner les travaux de tous les opérateurs des transport dans cette mission.

Le recours à l'Observatoire des déplacements de l'OTC est prévu pour coordonner la collecte des données. Il précisera les données à récolter pour permettre une uniformisation de celles-ci (entre les différents opérateurs de transport) et l'évaluation des indicateurs.

Cette évaluation fera l'objet d'un rapport annuel de l'autorité organisatrice. Ce rapport proposera des recommandations pour la mise en service des étapes ultérieures. Il devra être validé par les opérateurs de transport concernés et sera remis au Grand Conseil au printemps suivant la fin de chaque année d'exploitation.

Les besoins financiers des étapes, faisant l'objet du plan financier quadriennal 2003-2006 du contrat de prestations des TPG par exemple, peuvent être justifiés avec précision au vu de l'évaluation périodique des réalisations mises en service.

<p style="text-align: center;">Mettre en place un suivi permanent du plan directeur des transports publics par l'autorité organisatrice</p>
--

7. PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS

Les réalisations prévues dans le plan directeur des transports publics sont planifiées en fonction de quatre échéances annuelles (12.2003 à 12.2006).

Le choix des étapes a été fait selon un regroupement logique des réalisations à entreprendre ou initialement décidées, en veillant à éviter des changements répétés sur un même axe.

Les étapes ont été étudiées en tenant compte des possibilités logistiques des opérateurs de transport, principalement les TPG.

Décembre 2003 : prolongement du tram sur la branche Nations; finalisation partielle du concept des axes, restructuration des lignes urbaines de ceinture; développement des lignes lacustres; renforcement des cadences.

Décembre 2004 : mise en exploitation de la 3^e voie ferroviaire Genève-Coppet; prolongement du tram sur la branche Acacias; finalisation du concept des axes; renforcement des cadences.

Décembre 2005 : développement des lignes secondaires; renforcement des cadences.

Décembre 2006 : développement des lignes suburbaines; renforcement des cadences; mise en service du premier tronçon du tram Cornavin – Meyrin – CERN ou de la section Grand-Lancy, selon la réalisation des travaux.

Ces étapes de mise en œuvre du plan directeur prennent toutes en compte plusieurs composantes :

Composantes	Finalisation I	Décidé	Finalisation II	Nouveau
Etapes				
Décembre 2003	X	X	X	
Décembre 2004	X	X	X	X
Décembre 2005			X	X
Décembre 2006			X	X

Réaliser le plan directeur des transports publics en quatre étapes homogènes

8. SCENARIOS DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS

8.1 Explications générales

Le plan directeur des transports publics est basé sur la restructuration du réseau des transports publics et l'augmentation des cadences et capacités. Ces éléments sont indispensables pour atteindre les objectifs fixés.

Une réalisation partielle des propositions du plan directeur des transports publics devrait, le cas échéant, se traduire par la diminution de certaines fréquences, en particulier sur le réseau urbain principal, avec le risque d'une croissance plus modeste de la fréquentation et d'un niveau de desserte ponctuellement plus faible qu'aujourd'hui. Elle ne conduirait cependant qu'à différer d'indispensables développements et donc à les superposer aux efforts qui devront encore intervenir ultérieurement en matière de développement des transports publics.

8.2 Scénarios de mise en œuvre du plan directeur des transports publics

Différents scénarios ont été développés pour montrer les incidences sur l'offre en transports publics dans le cas d'une enveloppe de contributions cantonales moins importante que prévu.

Les scénarios, basés sur les composantes du plan directeur des transports publics, admettent tous la restructuration complète ou partielle du réseau actuel, mais calibrent l'offre selon les contributions cantonales octroyées :

Scénario	Composantes	Contributions cantonales (évol. p/r à 2002)	Offre sur les lignes nouvelles / modifiées	Impact global sur le réseau TC
I Minimum légal	Décidé	à coût constant	+	-
		+ 4 millions	+	=
II Minimum légal + plan dir. TC 99-2002	Décidé + Rattrapage	à coût constant	+	-
		+ 7 millions	++	+
III plan dir. TC 03-06 (zones urbaines)	Décidé + Rattrapage + Finaliser	à coût constant	+	-
		+ 18 millions	+++	++
IV plan dir. TC 03-06 complet	Décidé + Rattrapage + Finaliser + Nouveau	à coût constant	+	-
		+ 25 millions	++++	++++

Les scénarios I, II et III ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés; la fréquentation des transports publics ne progresse pas ou peu en raison de la faible mise en valeur des projets décidés. Ainsi, les transports publics risquent fort de perdre des parts de marché au profit du trafic individuel.

Le scénario IV accompagné d'une augmentation de 25 millions de F de contributions cantonales annuelles permet seul d'atteindre les objectifs du plan directeur des transports publics. Ce montant correspond toutefois à un plafond qui pourra être réévalué étape par étape grâce à la démarche qualité.

Adopter un scénario autre que celui du plan directeur des transports publics complet ne permet pas de répondre aux objectifs fixés

9. IMPACTS FINANCIERS

9.1 *Coûts d'exploitation*

Les coûts d'exploitation ont été évalués avec toute la précision possible à ce stade de planification.

Les valeurs ont été déterminées pour les réseaux TPG et CFF. Celles des réseaux des Mouettes genevoises et des Noctambus sont très modestes en comparaison.

Ces valeurs ont été estimées sur la base d'un calcul ligne par ligne, en tenant compte des coûts kilométriques (matériel roulant), des cadences et horaires définis (conducteurs), des possibilités d'interlignages (optimisation de la rotation des véhicules) et des types de véhicules. Les grands investissements d'infrastructure et d'équipement, tout comme les économies résultant des mesures d'accompagnement, n'ont pas été pris en considération dans l'évaluation qui a été opérée.

Sur ces bases, l'augmentation des coûts d'exploitation résultant de la mise en service du plan directeur des transports publics 2003-2006 est de l'ordre de + 44 millions de F. Cette variation correspond à une augmentation globale de + 25 % ou annuelle de + 6 %.

Cette augmentation est principalement conditionnée par les projets décidés et les options prises durant le précédent plan directeur 1999-2002 des transports publics, qui représentent environ les deux tiers des coûts d'exploitation.

9.2 *Produits du transport*

Une estimation des produits du transport a été réalisée sur la base de la prise en compte d'une adaptation tarifaire et d'une augmentation de la fréquentation de 20 % (d'ici à 2006). Les valeurs fournies sont donc indicatives.

Selon ces hypothèses, la hausse des recettes est de + 25 %, passant de 84 millions pour l'année 2000 à 106 millions de F pour l'année 2006.

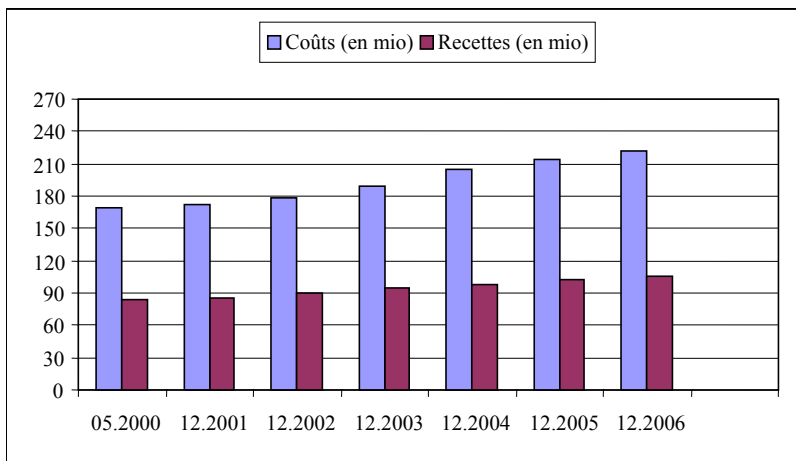
9.3 *Contribution cantonale*

L'évolution de la contribution cantonale a été calculée sur la base des coûts d'exploitation et des produits du transport, en supposant que les coûts

d'administration, les autres produits et les subventions de la Confédération au trafic régional sont inchangés.

Sur cette base, la contribution cantonale devrait passer de 108 millions pour l'année 2000 à environ 140 millions de F pour l'année 2006. En considérant la croissance (plus modeste) de la contribution en 2001 (« Constellation ») et en 2002, on peut estimer que, pour la période 2003-2006, l'augmentation sera de 20 à 25 millions de F, ce qui correspond à une croissance de l'ordre de + 5 à + 7 % par an.

Le tableau ci-après présente les variations des coûts d'exploitation par année :



**Augmenter les subventions cantonales de l'ordre de + 5 à + 7 %
par an d'ici à 2006**

10. PREMIERE ETAPE DU PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS 2003-2006

Les réflexions entreprises dans le cadre de l'élaboration du plan directeur 2003-2006 des transports publics ont démontré la nécessité de prévoir une première étape de réalisations dès décembre 2002.

Cette étape est notamment conditionnée par le prolongement du RER à la halte de Lancy-Pont-Rouge, qui est mis en valeur par le développement de lignes TPG de rabattement.

La desserte du corridor Saint-Julien-en-Genevois, Plan-les-Ouates, Bachet-de-Pesay et Stade de Genève est renforcée.

Le renforcement de la relation entre Meyrin et le centre-ville, via l'aéroport, est proposé (nouvelle ligne assurant la desserte entre Meyrin, l'aéroport, les Organisations internationales et le quartier de Sécheron).

Des améliorations ponctuelles du réseau Constellation sont prévues ainsi que des adaptations diverses.

Les coûts d'exploitation de cette étape sont évalués à 5 millions de F.

11. CONCLUSION

Le réseau de transports publics planifié à l'horizon 2006 offre les conditions nécessaires pour atteindre les objectifs fixés, et notamment la cible de 20 % d'augmentation globale de l'offre. Il intègre des projets déjà engagés ou décidés et les complète par des développements permettant d'accroître l'attrait et la cohérence du réseau ainsi que la capacité de transport.

La mise en place du management qualité en accompagnement du plan directeur des transports publics garantit un suivi adéquat du projet et une affectation vérifiable des moyens financiers à mettre en œuvre.

Le plan directeur des transports publics ne saurait toutefois développer ses effets et rencontrer le succès escompté auprès de la clientèle sans la réalisation d'un certain nombre de mesures d'accompagnement.

Enfin, les réalisations prévues dans le cadre de ce plan directeur des transports publics permettent de préparer le terrain pour les futurs développements ferroviaires (CEVA), dont le succès est largement tributaire de leur bonne intégration dans un réseau de transports publics performant, attractif et adapté à des besoins de mobilité diversifiés.

Le plan directeur des transports publics 2003-2006 permet d'atteindre les objectifs fixés et prépare le terrain aux futurs développements lourds des transports publics déjà décidés (CEVA et trams)

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


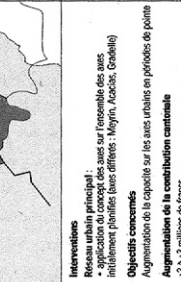
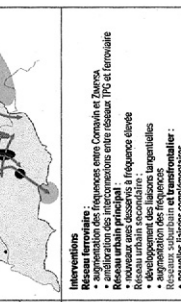
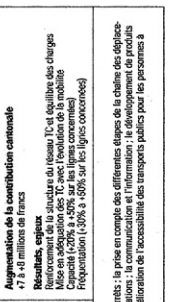
AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Micheline Calmy-Rey

Annexe : planche « Les composantes du Plan directeur des transports publics 2003 – 2006 »

Les composantes du Plan directeur des transports publics 2003-2006

Finalisation I (Interventions reportées du Plan directeur 1999-2002)	Décidé (Interventions décidées voire engagées)	Finalisation II (Options stratégiques prises dans le cadre du précédent Plan directeur)	Nouveau (Interventions nouvelles proposées)
 <p>Interventions</p> <p>Réseau ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • application du projet des axes sur l'ensemble des axes interurbains pendant les périodes de pointe (Meyrin, Lancy, Grand-Saconnex) <p>Réseau urbain principal</p> <ul style="list-style-type: none"> • extensions du réseau tram à Sycheron et Arcadis • extensions du réseau tram à Meyrin et Od Lancy (finalisé après 2006) <p>Réseau SMEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • extension des axes entre Chêne et Vernier <p>Réseau Nocomibus</p> <ul style="list-style-type: none"> • augmentation de l'offre du vendredi soir <p>Objectifs concrets</p> <p>Développement de l'infrastructure du réseau TC</p> <p>Augmentation de la capacité sur le corridor Lac-Aéroport</p> <p>Attrait accru du réseau TC</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour les déplacements depuis le corridor Lac-Aéroport • pour les déplacements entre rives du lac • pour les déplacements en soirée <p>Augmentation de la contribution cantonale</p> <p>+3 à +4 millions de francs</p> <p>Résultats, enjeux</p> <p>Capacité (+25% sur les lignes concernées)</p> <p>Frequenciation (+15% sur les lignes concernées)</p>	 <p>Interventions</p> <p>Réseau ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • application du projet des axes sur l'ensemble des axes interurbains pendant les périodes de pointe (Meyrin, Lancy, Grand-Saconnex) <p>Réseau urbain principal</p> <ul style="list-style-type: none"> • extensions du réseau tram à Sycheron et Arcadis • extensions du réseau tram à Meyrin et Od Lancy (finalisé après 2006) <p>Réseau SMEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • extension des axes entre Chêne et Vernier <p>Réseau Nocomibus</p> <ul style="list-style-type: none"> • augmentation de l'offre du vendredi soir <p>Objectifs concrets</p> <p>Développement de l'infrastructure du réseau TC</p> <p>Augmentation de la capacité sur le corridor Lac-Aéroport</p> <p>Attrait accru du réseau TC</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour les déplacements depuis le corridor Lac-Aéroport • pour les déplacements entre rives du lac • pour les déplacements en soirée <p>Augmentation de la contribution cantonale</p> <p>+3 à +4 millions de francs</p> <p>Résultats, enjeux</p> <p>Capacité (+25% sur les lignes concernées)</p> <p>Frequenciation (+15% sur les lignes concernées)</p>	 <p>Interventions</p> <p>Réseau ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • application du projet des axes sur l'ensemble des axes interurbains pendant les périodes de pointe (Meyrin, Lancy, Grand-Saconnex) <p>Réseau urbain principal</p> <ul style="list-style-type: none"> • extensions du réseau tram à Sycheron et Arcadis • extensions du réseau tram à Meyrin et Od Lancy (finalisé après 2006) <p>Réseau SMEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • extension des axes entre Chêne et Vernier <p>Réseau Nocomibus</p> <ul style="list-style-type: none"> • augmentation de l'offre du vendredi soir <p>Objectifs concrets</p> <p>Développement de l'infrastructure du réseau TC</p> <p>Augmentation de la capacité sur le corridor Lac-Aéroport</p> <p>Attrait accru du réseau TC</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour les déplacements depuis le corridor Lac-Aéroport • pour les déplacements entre rives du lac • pour les déplacements en soirée <p>Augmentation de la contribution cantonale</p> <p>+3 à +4 millions de francs</p> <p>Résultats, enjeux</p> <p>Capacité (+25% sur les lignes concernées)</p> <p>Frequenciation (+15% sur les lignes concernées)</p>	 <p>Interventions</p> <p>Réseau ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • application du projet des axes sur l'ensemble des axes interurbains pendant les périodes de pointe (Meyrin, Lancy, Grand-Saconnex) <p>Réseau urbain principal</p> <ul style="list-style-type: none"> • extensions du réseau tram à Sycheron et Arcadis • extensions du réseau tram à Meyrin et Od Lancy (finalisé après 2006) <p>Réseau SMEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • extension des axes entre Chêne et Vernier <p>Réseau Nocomibus</p> <ul style="list-style-type: none"> • augmentation de l'offre du vendredi soir <p>Objectifs concrets</p> <p>Développement de l'infrastructure du réseau TC</p> <p>Augmentation de la capacité sur le corridor Lac-Aéroport</p> <p>Attrait accru du réseau TC</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour les déplacements depuis le corridor Lac-Aéroport • pour les déplacements entre rives du lac • pour les déplacements en soirée <p>Augmentation de la contribution cantonale</p> <p>+3 à +4 millions de francs</p> <p>Résultats, enjeux</p> <p>Capacité (+25% sur les lignes concernées)</p> <p>Frequenciation (+15% sur les lignes concernées)</p>

Les mesures d'accompagnement constituent également une composante essentielle du Plan directeur 2003-2006.

Elles portent entre autres sur les problématiques suivantes: l'adaptation des infrastructures routières résultant de l'offre planifiée; l'optimisation fonctionnelle et l'aménagement des interfaces; l'équipement et le confort des arrêts; la prise en compte des différentes étapes de la chaîne des déplacements; le développement des synergies entre moyens de transports alternatifs; la progression facilitée des transports publics en ville; la desserte spéciale lors des grandes manifestations; la communication et l'information; le développement de produits attractifs pour la clientèle et la valorisation des nouvelles technologies; les interactions avec l'aménagement du territoire; la stratégie de financement et la tarification; le management qualité; la structure administrative; l'amélioration de l'accessibilité des transports publics pour les personnes à mobilité réduite. Le financement de ces mesures sera assuré principalement par les budgets ordinaires des administrations concernées (qui devront être augmentés de l'ordre de 3 à 5 mio./an, par année).