

*Date de dépôt: 27 février 2003*

*Messagerie*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les transports publics**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le présent rapport a pour objectifs :

- d'informer le Grand Conseil sur l'état actuel des réalisations dans le domaine des transports collectifs ;
- de dresser un tableau des perspectives futures ;
- de rendre compte de la suite qui a été donnée aux projets décrits dans le dernier rapport concernant le développement des transports publics (RD 357), qui a été déposé devant le Grand Conseil le 17 février 2000 et dont ce dernier a pris acte le 22 mars 2002 ;
- de satisfaire aux exigences posées à l'article 6, alinéa 2, de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50).

Il convient en outre de relever que le développement des transports publics s'opère en relation avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de l'économie.

### **1. Préambule**

La période qui fait l'objet du présent rapport (février 2000 à août 2002) a été marquée par un renforcement du rôle d'autorité organisatrice des transports déferée au département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE), par l'office des transports et de la circulation (OTC), suite à la révision de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957 (LCdF, RS 742.101), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996.

Les nouvelles missions de l'Etat qui découlent de ces évolutions sont les suivantes :

Elaboration de plans directeurs, ce qui s'est concrètement traduit par :

- les travaux du Développement des transports publics régionaux (DTPR), qui ont conduit à la conception d'un schéma de l'organisation fonctionnelle des réseaux de transports publics sur le bassin franco-valdo-genevois;
- le Plan Régional des Déplacements, qui a mené des réflexions sur la demande en déplacements à long terme;
- le plan directeur des transports publics 2003-2006 et la modification du plan annexé à la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50);

Rédaction de contrats avec les opérateurs, tels :

- les contrats de prestations avec la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN SA) et avec les Transports Publics Genevois (TPG);
- les conventions du trafic régional avec les CFF et Noctambus;

Gestion des réseaux, ce qui correspond à :

- la problématique de la tarification et des communautés tarifaires;
- la communication;
- les relations avec les communes ou autres entités et les aspects financiers;

Mise en œuvre des projets, tels :

- les extensions du réseau des trams;
- les études relatives à la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - Les Eaux-Vives (CEVA);
- le développement d'un réseau express régional (RER) et les modifications du réseau de bus;

Suivi des projets, au moyen de l'observatoire des déplacements.

Le précédent rapport (RD 357) a fait état d'un certain nombre de projets en cours ou envisagés, dont le tableau ci-après présente l'état d'avancement.

OBJET	RÉALISÉ	EN COURS
Extension des lignes de tram		<u>Section Sécheron et section Acacias</u> : en chantier <u>Section Cornavin-Meyrin-CERN</u> : en cours de demande de concession d'infrastructure <u>Section Grand-Lancy</u> : en cours de procédure d'approbation des plans <u>Section Grand-Saconnex</u> : lancement des études en vue de la demande de concession d'infrastructure <u>Section Onex/Bernex</u> : étude à lancer
CEVA		Au stade de la planification
Mettre en œuvre une communauté tarifaire intégrale à Genève dès 2001	En juillet 2001	
Réaliser un plan régional des déplacements		1 <sup>re</sup> version au début 2002
Mettre en service une ligne régionale Genève - Bellegarde	En septembre 2001	
Construire cinq nouveaux Parcs Relais (P+R) aux portes de l'agglomération	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etoile</li> <li>• Sous-Moulin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genève-Plage (construction)</li> <li>• Sécheron (étude)</li> <li>• Palettes (étude)</li> <li>• Bachet (étude)</li> </ul>

OBJET	RÉALISÉ	EN COURS
Réaliser un véritable concept d'exploitation de la troisième voie Genève - Coppet		Planification de l'horaire et des bus de substitution
Introduire des contrôles frontaliers embarqués systématiques sur le réseau ferroviaire		En cours de traitement
Lancer la réalisation de la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey, qui ramènera par TGV le trajet Genève - Paris à moins de trois heures à l'horizon 2007 (TGV Léman - Mont-Blanc)		Au stade de la planification
Renforcer le rôle du DIAE/OTC comme autorité organisatrice des déplacements à l'égard de la Confédération		En cours
Renforcer la notion d'aménagement du territoire dans la planification conceptuelle des déplacements en tenant en particulier compte du plan directeur cantonal		En cours

## 2. Planification

### 2.1 *Enquêtes sur la mobilité*

Microrecensement fédéral 2000 : cette enquête fédérale sur la mobilité est conduite tous les cinq ans environ par sondage téléphonique. En 2000, 28 000 ménages ont été interrogés dans toute la Suisse. Dix régions, dont le canton de Genève, ont commandé et financé un suréchantillonnage de leur territoire, afin de disposer d'une base statistique plus solide. En 2000, 3 600 personnes vivant dans le canton de Genève ont ainsi répondu à l'enquête. Cette opération a été coordonnée avec le canton de Vaud, qui a également réalisé un suréchantillonnage. Les importants flux de déplacements entre Vaud et Genève peuvent ainsi être analysés en détail. Un rapport provisoire a été édité en novembre 2002 (disponible sur [www.geneve.ch/otc](http://www.geneve.ch/otc) à l'adresse [http://www.geneve.ch/otc/obs/od\\_06a/od6a.pdf](http://www.geneve.ch/otc/obs/od_06a/od6a.pdf)). Les résultats détaillés seront publiés dans un rapport complémentaire disponible au printemps 2003.

Enquêtes aux frontières : au printemps 2002, une campagne d'enquêtes aux frontières du canton de Genève a été conduite, sous l'égide du Développement des transports publics régionaux (DTPR), en vue de renforcer les données statistiques sur les flux (nombre, origine-destination et motifs) à destination du canton de Genève (canton de Vaud et/ou reste de la Suisse et France). Ces statistiques permettent de compléter les données déjà obtenues par les recensements nationaux français (1999) et suisse (2000), d'analyser le report modal potentiel et d'alimenter le modèle de transports du canton de Genève, qui devrait être prochainement étendu sur le bassin franco-valdo-genevois.

Sondages sur la perception des transports publics : une enquête téléphonique a été exécutée durant le printemps 2002 auprès de 1 000 habitants du canton de Genève pour connaître leur perception des transports publics opérationnels sur le canton. Il en ressort que : les transports publics sont très performants au centre-ville et peu en périphérie; la ponctualité, l'accueil et le confort ont été qualifiés de très bons; en revanche, les clients estiment que ces prestations sont chères et que les véhicules sont souvent trop chargés; d'une manière générale, les clients se sentent en sécurité aux arrêts et dans les véhicules.

### 2.2 *Modèle de transports*

Le canton dispose d'un modèle de simulation des déplacements, multimodal, valable essentiellement sur le territoire du canton de Genève.

Des réflexions ont été engagées, dans le cadre du Développement des transports publics régionaux (DTPR), pour étendre le périmètre de validité de cet outil de planification sur le bassin franco-valdo-genevois.

### **2.3 Plan régional des déplacements**

La stratégie générale de planification des transports du canton de Genève est élaborée dans le cadre du Plan régional des déplacements. Celui-ci a été initié par l'OTC simultanément à l'élaboration du plan directeur des transports publics 2003-2006, aux réflexions sur les transports publics transfrontaliers et au projet national Rail 2000 2<sup>e</sup> étape.

Le Plan régional des déplacements fournit les bases de planification et assure la cohérence entre les objectifs inhérents à la mobilité, à l'aménagement du territoire – notamment entre les différents plans sectoriels – et à la protection de l'environnement. Il fournit les objectifs, les instruments et les méthodes d'analyse adaptés. Un document de synthèse du Plan régional des déplacements sera publié au début 2003.

Durant l'été 2002 et sous l'impulsion de l'Office fédéral du développement territorial (ODT), le DAEL et le DIAE-OTC ont décidé de s'engager dans l'élaboration d'un projet d'agglomération conforme aux nouvelles exigences fédérales dans le cadre de la politique des agglomérations de la Confédération, qui doit satisfaire aux besoins non seulement de l'aménagement du territoire, mais également de la mobilité et de la protection de l'environnement. L'établissement d'ici 2006 de ce document, qui fera suite au Plan régional des déplacements, est considéré par la Confédération comme une condition à l'obtention de financements fédéraux pour la construction de nouvelles infrastructures de transports d'agglomération. Le DAEL et le DIAE ont demandé aux Français et aux Vaudois, dans le cadre du Comité régional franco-genevois (CRFG) et du Développement des transports publics régionaux (DTPR), de collaborer à l'établissement d'un projet d'agglomération transfrontalier.

### **2.4 Scénarios de mobilité 2020**

Rail 2000 2<sup>e</sup> étape : Dans le cadre des travaux de planification nationale sur les chemins de fer, la Confédération (Office fédéral des transports) a demandé la participation active des cantons. Ces derniers doivent concevoir des scénarios de mobilité à l'horizon 2020, selon la poursuite des tendances observées (scénario tendance) et selon des objectifs d'aménagement du territoire et de transports (scénario objectif). Ce travail s'est fait en collaboration avec le canton de Vaud, en raison de la forte incidence du district de Nyon sur les transports du canton de Genève. Le scénario objectif reprend les orientations du plan directeur cantonal d'aménagement du territoire.

Raccordement ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille et les Eaux-Vives (CEVA) : dans le cadre des travaux entrepris pour démontrer la

pertinence du projet CEVA, le scénario objectif a été affiné. En effet, les options du plan directeur cantonal de densification ont été différenciées selon la situation des gares/haltes. Il a été admis qu'à proximité de celles-ci les densifications seront réalisées prioritairement.

Développement des transports publics régionaux (DTPR) : le même scénario objectif a été encore affiné, notamment avec la mise à disposition des premiers résultats du recensement français de la population 1999, l'actualisation des fichiers des frontaliers et des internationaux et des projections d'évolutions démographiques commandées à l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE). Par ailleurs, trois autres scénarios ont été développés avec les partenaires français : poursuite de la tendance actuelle; meilleure maîtrise des déplacements automobiles et limitation du morcellement du territoire français; effacement total des frontières. Ces données de base ont été validées par les différents partenaires français et font l'objet d'un document de type grand public et d'usage pédagogique sur l'incidence du développement de l'aménagement du territoire.

### ***2.5 Plan directeur des transports publics 2003-2006***

Ce plan directeur, traitant de l'ensemble des transports publics (rail, tram, bus, bateaux et réseau nocturne), a été réalisé par l'OTC durant l'année 2001 en collaboration avec les partenaires concernés. Compte tenu de l'accroissement de la population et des activités planifiées d'ici 2020, et donc des déplacements, l'objectif de renforcer fortement l'offre des transports publics de + 20 % d'ici 2006 a été admis comme un minimum indispensable. En effet, considérant que le réseau routier est très proche de la saturation en périodes de pointe, ce renforcement des transports publics est le seul moyen de garantir une mobilité au moins équivalente à celle d'aujourd'hui pour la population du bassin genevois. Les grandes orientations de ce plan directeur sont : inscrire le développement des transports publics dans une stratégie multimodale de la mobilité, améliorer l'offre quantitative et qualitative et tirer parti des nouvelles infrastructures décidées (CEVA et trams).

Ce plan directeur des transports publics 2003-2006 s'inscrit dans la continuité du précédent plan, dans la mesure où il reprend tous les projets prévus pour la période 1999-2002 non réalisés. Il s'agit principalement des extensions du réseau de tram sur les branches de Sécheron et Acacias et de la finalisation du concept des axes (réseau bus/trolleybus). Ce plan directeur intègre les projets dont la réalisation était prévue durant cette période, comme le prolongement ferroviaire de Cornavin à Lancy-Pont-Rouge, la 3<sup>e</sup> voie ferroviaire Coppet - Cornavin et le débarcadère du P+R de Genève-Plage. Il propose la densification des lignes régionales à destination du centre-ville,

dans la mesure où elles sont jugées suffisamment rentables, car elles offrent la possibilité de desservir rapidement le centre-ville sans transbordement.

Ce plan directeur prévoit une série de mesures d'accompagnement, destinées à renforcer les performances des transports publics. Il s'agit notamment de l'accélération des TPG au centre-ville et en périphérie, de l'amélioration de l'aménagement des interfaces, de l'équipement et du confort des arrêts, de campagnes de communication.

D'autre part, ce plan directeur traite du management qualité qui doit permettre d'évaluer périodiquement l'effet des étapes et des aménagements mis en place, afin de vérifier si l'objectif est en voie d'être atteint.

## ***2.6 Développement des transports publics régionaux (DTPR)***

Au début de l'année 2001, une structure transfrontalière a été mise sur pied pour traiter du développement des transports publics sur un territoire compris entre Gland, le Pays de Gex, Bellegarde, Annecy, Cluses et Evian, notamment à la suite de la décision genevoise de réaliser le projet CEVA. Ce groupe de travail, coprésidé par le DIAE-OTC et la Région Rhône-Alpes, comprend toutes les autorités organisatrices des transports publics de ce bassin franco-valdo-genevois, les représentants des deux Etats et les opérateurs. Après avoir dressé une synthèse des différentes études et données recensées, trois études majeures ont été lancées ayant pour thèmes : le diagnostic des transports publics sur ce bassin et ses dysfonctionnements, l'analyse de la demande en transport actuelle et à l'horizon 2020, ainsi que l'organisation fonctionnelle des réseaux.

Sur la base de ces réflexions, un schéma de l'organisation des transports publics à long terme a pu être élaboré. Plusieurs enseignements ont été dégagés de ces réflexions avant d'être validés par tous les participants de cette structure de travail. Tous ont admis l'intérêt du projet CEVA afin de réaliser un véritable réseau de transports publics transfrontaliers. Les participants ont constitué des ateliers thématiques pour traiter des aspects juridiques, du développement des réseaux, des interfaces, de la tarification, de l'information, du modèle de transport et du suivi des projets. L'atelier juridique a préparé un projet d'accord intergouvernemental, qui donne les délégations de compétences nécessaires aux collectivités locales pour planifier, organiser et gérer les transports publics transfrontaliers. Les gouvernements suisse et français finaliseront les négociations en signant cet accord international. L'atelier tarification étudie quant à lui l'extension transfrontalière de la communauté tarifaire.

Toutes ces réflexions ont fait l'objet d'une demande de subventionnement dans le cadre du programme européen Interreg IIIA.



Les partenaires du DTPR ont décidé de rédiger une « Charte » qui formalisera les objectifs poursuivis, la manière d'y parvenir et les apports de chacun.

Il convient de noter que ces réflexions ont permis d'ajouter une composante transfrontalière, admise par tous les partenaires français, au plan directeur cantonal des transports publics 2003-2006.

### ***2.7 Projet de loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50)***

Depuis la révision de la loi sur le réseau des transports publics, en 1998, plusieurs éléments nouveaux sont apparus, nécessitant une redéfinition du plan du réseau. Il s'agit principalement de la décision unanime de réaliser le bouclage ferroviaire par la construction de la nouvelle liaison Cornavin - Annemasse, via La Praille et les Eaux-Vives, et de la volonté de prévoir les nouvelles extensions du réseau de tram (notamment Grand-Saconnex et Onex-Bernex).

Aussi bien le Grand Conseil que le Conseil d'Etat ont ressenti la nécessité d'adapter la loi sur le réseau des transports publics : deux projets de lois ont en effet été déposés en 2001 par des députés du Grand Conseil, portant sur une modification de l'article 4 de ladite loi, article qui définit le réseau (PL 8450 du 30 janvier 2001 et PL 8569 du 4 septembre 2001).

Les deux projets de loi, ainsi qu'une proposition d'amendements émanant du Conseil d'Etat, ont été discutés en juin 2002 au sein de la commission des transports du Grand Conseil.

Le plan du réseau issu de ces discussions, et qui tient également compte des nouveaux développements apparus dans la coopération transfrontalière, a été mis à l'enquête publique en automne 2002 selon la procédure prévue à cet effet à l'article 4, alinéas 3 et 4, de la loi sur le réseau des transports publics. A l'issue de l'enquête publique, les travaux parlementaires seront poursuivis.

### ***2.8 Politique des Parcs Relais (P+R) et plan d'actions 2003-2006***

Durant le premier semestre 2002, l'OTC a lancé une nouvelle étape de développement de la politique des Parcs Relais. Un concept général de fonctionnement à une échelle régionale a été développé pour les moyen et long termes (2010-2020). La reprise de cette politique et son extension à l'échelle régionale est nécessaire car le réseau transport collectif prendra une dimension régionale nouvelle avec la mise en place de la communauté tarifaire, la construction (en cours) de la 3<sup>e</sup> voie ferroviaire Coppet - Genève, et surtout la réalisation du raccordement ferroviaire La Praille - Eaux-Vives, maillon central permettant la mise en place d'un réseau express régional (RER) transfrontalier. A l'échelle des transports publics urbains, les

nombreux développements prévus justifient aussi une révision en profondeur de la conception des P+R.

En parallèle à cette démarche, un plan d'actions 2003-2006 du stationnement a été développé comprenant toutes les mesures à court terme, dont une part importante concerne les Parcs Relais. Une attention particulière a été portée sur les lignes Coppet - Genève et Cornavin - La Plaine. En effet, il s'agira d'exploiter au plus vite les bénéfices de la 3<sup>e</sup> voie et d'anticiper les modifications de circulation induites par l'évitement du village de Meyrin et le tram Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) en favorisant le report modal sur ces pénétrantes au centre-ville. De plus, ce plan pourra être utilisé dans le cadre des prestations attendues de la part de la Fondation des parkings à court et à moyen terme.

## ***2.9 Cornavin - Annemasse via La Praille – Eaux-Vives (CEVA)***

Le Conseil d'Etat a décidé de réaliser le bouclage ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille et les Eaux-Vives. De son côté, le Grand Conseil a voté unanimement à deux reprises des crédits d'étude de 6 millions et de 30 millions de francs.

Un chef de projet, autour duquel une équipe a été constituée, a été engagé par l'administration cantonale pour faire avancer l'instruction du projet.

Une première étude de faisabilité a été entreprise durant l'été 2001. Celle-ci a abordé les questions relatives à la demande et à l'offre, à l'aménagement du territoire, à la faisabilité technique et à la rentabilité économique. Ces résultats ont été consignés dans un rapport technique et une notice de synthèse, avant d'être transmis à la Confédération en septembre 2001.

Un avis de droit ayant déclaré valide la Convention de 1912, liant la Confédération, le canton de Genève et les CFF, le canton de Genève a pu demander formellement à la Confédération de réaliser le raccordement ferroviaire initialement prévu. L'accueil a été favorable puisque les commissions des transports des deux Chambres se sont prononcées positivement. Le projet a ainsi pu être inscrit dans la convention de prestations des CFF pour la période 2003-2006.

De son côté, le canton s'est engagé à respecter ses engagements financiers, puisque le Grand Conseil a voté un crédit de construction de 400,8 millions F le 28 juin 2002.

Afin de sceller ces accords, une convention a été signée entre le canton, la Confédération et les CFF en été 2002.

Les aspects internationaux de ce projet sont traités dans le cadre d'un comité de pilotage franco-suisse, sous l'égide des deux ministères des transports, dont les travaux ont démarré au début du mois de septembre 2002.

### *2.10 Etudes diverses principales*

Extension du réseau tram sur Lancy : la concession a été délivrée en 1996. La procédure d'approbation des plans a été mise à l'enquête publique au printemps 2002 et les conciliations ont débuté en décembre 2002, sous l'autorité de l'Office fédéral des transports (OFT). Selon la planification de l'été 2002, la mise en service de cette extension pourrait intervenir en 2005.

Extension du réseau tram sur Meyrin-CERN : cette branche reliant Cornavin à Meyrin-CERN (TCMC) est au stade de la concession, qui a été mise à l'enquête durant le printemps 2002. La principale remarque soulevée durant la procédure de consultation était de garantir la faisabilité de la variante « directissima » à travers le village de Meyrin, ce qui a été prévu dans le projet. La concession devait être délivrée par la Confédération vers la fin de l'année 2002. Dès lors, la procédure d'approbation des plans sera engagée, suivie d'éventuelles conciliations. Selon la planification de l'été 2002, la mise en service de cette branche pourrait être effective par tronçon : Cornavin - Bouchet pour 2005, Bouchet - Meyrin pour 2006 et Meyrin - CERN pour 2007. Dans le cadre de ce projet, un nouveau centre de maintenance, principalement pour le stockage des trams, est prévu en bordure de la route de Meyrin.

Concept d'exploitation de la 3<sup>e</sup> voie Coppet - Cornavin : les cantons de Genève et de Vaud et les CFF se sont associés pour définir le concept d'exploitation de cette nouvelle infrastructure ferroviaire et du réseau bus qui est prévu en complément. L'OFT est associé à ces réflexions, notamment en regard des subventions fédérales qui seront versées pour l'exploitation. La marge de manœuvre pour l'élaboration de ce concept d'exploitation est faible, notamment en raison des fortes contraintes du trafic ferroviaire Grandes Lignes et de la convention que le canton de Genève a signée avec les CFF en 1997, précisant les principes d'exploitation.

Haut-Bugey : il convient de relever que ce projet est traité par le comité de pilotage franco-suisse, réunissant les deux ministères. Les collectivités locales, dont le canton de Genève, reçoivent périodiquement une information par l'Office fédéral des transports (OFT), dans le cadre d'un groupe instauré à cet effet : intégration de la Suisse occidentale au réseau européen à haute performance (ISOREHP). Pour mémoire, la réhabilitation de cette ligne et les réaménagements de la ligne vers Mâcon permettent de garantir un temps de

parcours Genève - Paris inférieur à trois heures. L'avant-projet sommaire a été réalisé en septembre 2001 et a suscité une décision ministérielle en 2002 : le tracé du Haut-Bugey est confirmé (pas d'autre variante à étudier). Le financement suisse à ce projet pourrait être de l'ordre de 165 millions F, à condition que le parlement fédéral accepte le projet de loi sur les raccordements ferroviaires au réseau européen à haute performance. Sa mise en service est prévue pour 2007. En outre, des modifications de l'infrastructure au niveau du saut-de-mouton dans le secteur de Châtelaine sont envisagées dans ce cadre.

Rail 2000 2<sup>e</sup> étape : Ce vaste projet national, piloté par l'Office fédéral des transports (OFT), traite de l'ensemble de la planification ferroviaire nationale (trafic Grandes Lignes et trafic régional). Concernant le trafic régional, les cantons, dont celui de Genève, ont été appelés à participer activement à ces réflexions. Pour l'horizon 2020, il s'agissait de définir la demande en transport selon deux scénarios tendance et objectif, de même que l'offre de transport à mettre en place. De leur côté, les CFF ont défini la demande et l'offre pour le trafic Grandes Lignes, alors que, durant l'été 2002, les cantons et les CFF se penchaient sur l'offre globale nationale. Dans ce cadre-là, le canton de Genève a demandé la réalisation du shunt de l'aéroport (liaison directe entre les lignes de La Plaine et de l'aéroport) permettant des relations Lyon - Cointrin, le prolongement des voies vers Palexpo pour augmenter la capacité de la gare de l'aéroport et le doublement de l'offre des trains directs s'arrêtant à Coppet (exploitation admettant une fréquence de 30 minutes).

### **3. Aspects contractuels et financiers**

#### ***3.1 Contrats de prestations et conventions relatives au trafic régional***

Les prestations des opérateurs de transports publics TPG et Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) sont liées à l'autorité organisatrice (DIAE-OTC) par des contrats de prestations pluriannuels. L'offre de transport assurée par les Chemins de fer fédéraux SA (CFF) est négociée chaque année par l'autorité organisatrice par le biais de conventions annuelles. S'agissant de trafic régional reconnu par la Confédération, à savoir l'Office fédéral des transports (OFT), celle-ci participe financièrement à ces prestations.

La SMGN SA étant au bénéfice d'une convention pluriannuelle pour les années 1998 à 2000, l'Etat a jugé indispensable de reconduire ce contrat. Ainsi, le contrat de prestations 2001-2004 de la SMGN SA a été signé le 1<sup>er</sup> juin 2001. Il prévoit notamment un renforcement de l'offre en transports

publics dans la Rade, en relation avec les réalisations planifiées du P+R de Genève-Plage et du débarcadère du pont de la Machine. Les coûts financiers d'acquisition de deux nouveaux bateaux ont par conséquent été intégrés dans les enveloppes financières. Il importe aussi de relever que la concession accordée à la SMGN SA par la Confédération prenait fin au 31 décembre 2000. Sur préavis de l'Etat de Genève, la SMGN SA s'est vu accorder une nouvelle concession de zone sur le Petit Lac, valable jusqu'au 31 décembre 2025.

Les TPG sont liés à l'Etat par des contrats de prestations depuis 1996. Un nouveau contrat de prestations pour la période 2003-2006 a été préparé durant l'année 2002. Ce nouveau contrat repose sur le plan directeur des transports publics 2003-2006, réalisé par l'OTC et adopté par le Conseil d'Etat le 2 octobre 2002 après qu'il a été soutenu par le Grand Conseil lors de sa séance du 20 septembre 2002. Le contrat de prestations 2003-2006 prévoit un effort financier nettement renforcé de la part de l'Etat au profit des TPG afin de réaliser l'objectif du plan directeur des transports publics 2003-2006 préconisant un renforcement de + 20 % de l'offre de transports publics et le renouvellement du matériel roulant.

Les CFF sont soumis à un autre type de contrat, annuel, sachant que leurs prestations sont aussi subventionnées par la Confédération, au titre du trafic régional. Chaque année, les coûts d'exploitation pour l'offre de transports publics retenue sont négociés par l'autorité organisatrice.

Les éléments permettant de matérialiser un plan d'actions avec la Fondation des parkings sont à l'étude. Il concerne également les transports publics, en relation avec les Parcs Relais.

### **3.2 Subventions fédérales**

Jusqu'en 1998, le canton de Genève a bénéficié de l'appui financier de la Confédération pour la réalisation des lignes de tram 13 et 16 dans le cadre du programme de séparation des courants de trafic. Les extensions prévues sur les Nations et Acacias n'ont pas été retenues par la Confédération, en raison du programme de stabilisation des finances fédérales, ce qui a conduit le canton à faire recours auprès de la Confédération contre cette décision. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC) devra statuer sur ces recours.

Durant le printemps 2002, la Confédération a fait part au canton de la mise à disposition pour le trafic d'agglomération d'une enveloppe de 5 millions F entre 2002 et 2005, afin de réaliser le programme d'extension des lignes de tram. Ces subventions remplacent celles initialement prévues dans le cadre de l'ordonnance fédérale sur la séparation des courants de

trafic, du 6 novembre 1994 (RS 725.121). Ces nouvelles subventions fédérales devraient être ensuite remplacées par le programme résultant du projet d'agglomération, lancé par l'Office du développement territorial de la Confédération (ODT).

Depuis 1996, le canton bénéficie de subventions de la Confédération pour l'exploitation des lignes de transports publics reconnues dans le cadre du trafic régional, selon les directives de la Confédération. L'enveloppe financière à disposition du canton a été dernièrement augmentée par la Confédération suite à des demandes répétées. Durant l'été 2002, un rapport a été déposé à Berne pour démontrer la reconnaissance de nouvelles prestations de transports publics, ce qui devrait faire encore augmenter les subventions.

### **3.3 *Compte transports publics***

Le Plan régional des déplacements a établi un compte transports publics, qui permet, sur la base des coûts unitaires d'exploitation de réseau de transports publics, de suivre et d'anticiper les coûts d'exploitation et d'investissement liés à l'ensemble des transports publics relevant de la compétence cantonale. Cet instrument permet une planification financière globale des développements prévus du réseau des transports publics.

## **4. Réalisations**

### **4.1 *Unireso***

La Communauté tarifaire intégrale sur le canton de Genève a été mise en place en juillet 2001. Cette réalisation a nécessité la constitution d'une société simple regroupant les trois opérateurs d'Unireso et un contrat de prestations entre Unireso et l'Etat, sous la supervision de l'Office fédéral des transports. Cette communauté tarifaire intégrale a aussi requis des budgets nouveaux en vue de combler les pertes de recettes des opérateurs inhérentes à cette opération.

### **4.2 *Réseau TPG – tram***

La poursuite des extensions du réseau tram devient à nouveau d'actualité. Depuis 1998, soit après les mises en service des trams 13, 16 et Palettes, aucune réalisation n'a pu voir le jour. Ces blocages ont été levés soit par la Confédération (recours), soit par des négociations qui ont conduit à des protocoles d'accords.

Les travaux de la branche de Sécheron ont démarré en automne 2001. La mise en service de cette extension du réseau tram est prévue pour décembre 2003.

Les travaux de la branche Acacias ont démarré en été 2002. La mise en service de cette nouvelle branche est prévue pour décembre 2004.

Ces extensions de réseau ont nécessité la commande de nouveaux trams, qui seront mis en service dès la réalisation de ces nouvelles infrastructures. Ils ont pour principales caractéristiques d'être bidirectionnels, avec un plancher abaissé, des portes sur les deux côtés et une longueur de 42 mètres.

### **4.3 Réseau TPG – bus/trolleybus**

Une première partie du concept des axes a été mise en service durant l'été 2001. Cette refonte conséquente des lignes urbaines principales des TPG a permis de renforcer l'offre en transport public à destination du centre-ville et de renforcer les trois pôles principaux que sont Cornavin, Bel-Air et Rive.

Quelques extensions de lignes ont été réalisées en fonction des développements de l'urbanisation, comme le prolongement des lignes 27 à Thônex-Vallard (pour desservir le quartier des Verchères) et 20 à Cressy (pour desservir le nouveau quartier du même nom).

Il faut aussi noter l'acquisition par les TPG, en 2001, de 78 nouveaux autobus articulés pour l'exploitation des lignes du réseau.

### **4.4 Réseau CFF**

Compte tenu de la fréquentation en constante croissance de la ligne régionale CFF Cornavin - La Plaine, un renforcement de l'offre (trois paires de trains) a été mis en service dès l'été 2001. A cette même période, la desserte régionale exploitée par les CFF a été étendue jusqu'à Bellegarde (cinq paires de trains), en partenariat avec la Région Rhône-Alpes.

L'attractivité de la ligne Cornavin - Aéroport a été nettement renforcée par l'introduction de deux nouvelles paires de trains (ce qui garantit une fréquence de l'ordre de 15 minutes) et la réduction du prix du billet de train (par la mise en service d'Unireso).

Sur la ligne Nyon - Cornavin, une série de trains directs (un par heure), comprenant un arrêt à Coppet, a été mise en service en été 2001. Normalement, ces nouveaux trains auraient dû être introduits simultanément à la mise en fonction de la 3<sup>e</sup> voie Coppet - Cornavin en décembre 2004, comme prévu dans la convention de 1997 passée entre le canton de Genève et les CFF (il s'agit d'une anticipation). La desserte régulière régionale a aussi été étendue sur la rive gauche (neuf paires de trains), soit dans le secteur de La Praille, à Lancy-Pont-Rouge. Les transbordements en gare de Cornavin entre les trains Grandes Lignes et les trains régionaux ont été organisés pour permettre des déplacements Lausanne - Lancy-Pont-Rouge par exemple.

#### **4.5 Réseau Mouettes genevoises**

Lors de l'élaboration du nouveau contrat de prestations entre la SMGN SA et l'Etat, la mise en service d'une nouvelle ligne entre les Pâquis - la Perle-du-Lac - le Parc des Eaux-Vives a été décidée et mise en service en été 2001.

D'autre part, les périodes d'exploitation de ces trois lignes ont été étendues de six semaines.

#### **4.6 Réseau Noctambus**

Cette offre de transports publics, certes particulière, a reçu durant l'année 2001 un soutien de l'Etat afin de renforcer la desserte dans certains secteurs du canton. Le réseau Noctambus est en priorité financé par les communes, y compris certaines communes vaudoises et françaises, et la Confédération, dans le cadre du trafic régional.

En vue d'harmoniser la tarification, l'Etat s'est récemment engagé pour faire reconnaître les abonnements Unireso sur le réseau Noctambus.

#### **4.7 Mesures d'accompagnement**

Accélération de la vitesse commerciale des TPG : dans le cadre du plan directeur des transports publics 2003-2006, une réflexion globale a été initiée en vue d'accélérer la vitesse commerciale des convois TPG, en analysant différents paramètres : signalisation, aménagements, interfaces et gestion de l'exploitation par les TPG. En parallèle et en fonction du budget extraordinaire voté par le Grand Conseil, l'OTC a engagé un vaste programme sur plusieurs années de modernisation de la signalisation lumineuse. Un programme de mise en œuvre de ces modernisations a été organisé avec les TPG pour garantir un maximum d'efficacité. Des contacts permanents entre l'OTC et les TPG ont été instaurés pour adapter les horaires des TPG en fonction des gains de temps de parcours. Certains résultats ont d'ailleurs été pris en compte dans le contrat de prestations des TPG 2003-2006.

Contrôles douaniers de Cornavin : grâce aux efforts d'une commission ad hoc du Comité régional franco-genevois (CRFG), les contrôles en douane de Cornavin pour la relation régionale Bellegarde - Cornavin ont pu être modifiés et s'effectuent désormais de façon ciblée et décentralisée. Cette nouvelle pratique permet à la fois de précieux gains de temps et aux voyageurs de Bellegarde ou de Pougny de descendre du train dans les autres haltes que celle de Cornavin. Les efforts se portent maintenant sur les trains Grandes Lignes, dans lesquels on souhaite développer des contrôles embarqués, afin de limiter encore les pertes de temps à la douane en gare de



Cornavin. Des travaux vont être lancés en vue d'améliorer les conditions de téléphonie, élément indispensable, entre Bellegarde et Cornavin.

Il y a lieu de noter que des améliorations ont déjà été apportées à Cornavin en revoyant les schémas de contrôles, qui ont permis de limiter le temps de contrôle à 10 minutes maximum pour les trains à destination de Genève et 20 minutes maximum pour les trains traversants (Pablo Casals).

## **5. Perspectives de développement des transports publics**

### ***5.1 Réseau TPG – extension du réseau tram***

Selon le projet de loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), de nouvelles extensions sont à l'étude en direction du Grand-Saconnex et d'Onex-Bernex notamment. Dans le cas du Grand-Saconnex, les appels d'offres pour la réalisation de l'avant-projet sommaire, permettant de déposer une demande de concession à l'Office fédéral des transports, ont été lancés en été 2002. Ce projet est prévu notamment en accompagnement du projet de route des Nations (évitement du Grand-Saconnex). Pour Onex, le choix du tracé définitif est à l'étude depuis l'été 2002.

Les extensions de tram identifiées dans le cadre du Développement des transports publics régionaux franco-valdo-genevois (DTPR), concernant Annemasse, Saint-Julien, Saint-Genis et Ferney, seront traitées de manière transfrontalière, sous la maîtrise d'ouvrage des communautés de communes de l'agglomération annemassienne, du Genevois et du Pays de Gex. Elles dépendent notamment de réalisations de plans de déplacements, qui devraient permettre l'obtention de subventions d'investissement de la part du gouvernement français.

### ***5.2 Extensions de la communauté tarifaire***

En partenariat avec le canton de Vaud, l'étude des possibilités techniques d'une extension d'Unireso sur le canton de Vaud (jusqu'à Gland) a été engagée avant l'été 2002. Il s'agit principalement de définir une méthode de répartition des recettes entre les opérateurs, qui permette de garantir une certaine transparence dans les subventions attribuées aux mêmes opérateurs. Ces développements sont entrepris dans le cadre du comité technique d'Unireso, qui comprend les opérateurs et l'Office fédéral des transports. Cette méthode devrait aussi pouvoir être utilisée pour les extensions sur France.

L'extension sur la France voisine est traitée dans le cadre de l'atelier tarification du Développement des transports publics régionaux (DTPR). Si l'objectif final reste bien une extension d'Unireso, dans un tout premier

temps seul le traitement du couloir d'accès à Genève depuis Bellegarde est traité. Après avoir achevé cette première étape, les autres couloirs de Saint-Julien, Ferney et d'Annemasse seront pris en considération.

### ***5.3 Développement des transports publics régionaux franco-valdo-genevois (DTPR)***

En partenariat avec la Région Rhône-Alpes, il a été convenu de densifier, en septembre 2003, la desserte régionale Bellegarde - Cornavin, avec trois trains supplémentaires.

Une étude sur les potentialités de desserte des trois gares majeures du bassin (Cornavin, Annemasse et Aéroport) par TGV a été engagée durant l'automne 2002. Cette réflexion devrait permettre aux collectivités locales suisses et françaises du bassin de faire valoir leurs ambitions auprès de la SNCF-Grandes Lignes.

Le changement de l'électrification de la ligne Cornavin - Bellegarde (1500 V en 2500 V) a été demandé par le canton de Genève à l'Office fédéral des transports, pour être abordé dans le cadre du comité de pilotage franco-suisse traitant de la ligne du Haut-Bugey. Cette modification permettrait de réduire à deux le nombre des courants de traction électrique du bassin franco-valdo-genevois et donc l'engagement de technologies bi-courants pour l'exploitation du réseau ferré. Cette demande est traitée par les gestionnaires des réseaux ferrés Réseau Ferré de France (RFF) et CFF-infrastructures.

### ***5.4 Mise en œuvre du plan directeur des transports publics 2003-2006***

Le plan directeur sera réalisé par étapes successives, qui seront mises en service chaque année au moment du changement officiel d'horaire, soit en décembre. Le réseau TPG à mettre en place fait l'objet d'études de détail auxquelles l'OTC est associé.

Les mises en service déterminantes des étapes sont listées ci-dessous.

Etape de décembre 2002 : prolongement du RER de Nyon à Lancy-Pont-Rouge ; pour le réseau TPG, les changements de réseau interviennent en mars 2003 : création d'une nouvelle ligne urbaine des TPG reliant Meyrin à l'aéroport, aux Organisations internationales et à la future halte de Sécheron ; renforcement de la desserte TPG de Saint-Julien, de Plan-les-Ouates et du centre commercial de La Praille.

Etape de décembre 2003 : mise en service du tram Sécheron (Nations) y compris les adaptations du réseau bus dans ce secteur ; densification des relations RER Bellegarde - Cornavin.

Etape de décembre 2004 : mise en service du tram Acacias y compris les adaptations du réseau bus dans ce secteur ; réalisation de la 3<sup>e</sup> voie Coppet - Cornavin et des modifications du réseau bus environnant.

Etape de décembre 2005 : mise en service des extensions de tram Lancy et Cornavin - Bouchet.

Etape de décembre 2006 : mise en service de l'extension de tram Bouchet - Meyrin.

### **5.5 Mesures d'accompagnement**

Interfaces et arrêts : avec la mise en place du concept des axes, le rôle des interfaces principales a été nettement renforcé par le grand nombre de lignes les desservant. D'autre part, une série d'interfaces secondaires ou en relation avec le chemin de fer va prendre de l'importance. Aussi, il devient primordial de soigner ces lieux de transbordements, où par définition un grand nombre de passagers circulent (à pied). L'équipement des arrêts fait aussi l'objet de réflexions particulières, notamment au sein des TPG.

Communication : des campagnes de communication encore plus percutantes mettant en évidence l'attrait des transports publics et leurs potentialités comme mode de transports efficace, pour les clients occasionnels ou les automobilistes (transfert modal), doivent amener une hausse de la fréquentation.

### **5.6 Réseau Mouettes genevoises**

Les réalisations et les mises en service durant l'été 2001, vont préfigurer les développements de ce réseau d'ici à quelques années, notamment avec l'achèvement du P+R de Genève-Plage (avec un nouveau débarcadère) et la construction du débarcadère du pont de la Machine par la Ville de Genève. Ces extensions de réseau devraient nécessiter l'exploitation annuelle de ces lignes lacustres. A ce titre, la construction de deux nouveaux bateaux a été prévue dans le contrat de prestations 2001-2004.

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'ÉTAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Laurent Moutinot