

*Date de dépôt: 28 avril 2006*

*Messagerie*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur des transports collectifs 2007 - 2010**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le plan directeur des transports collectifs présente l'évolution à court terme du réseau exploité par l'ensemble des opérateurs de transports publics du canton de Genève, pour la période 2007 - 2010.

### **1. Introduction**

La mise en place d'une offre efficace de transports collectifs s'inscrit dans une volonté des différents partenaires de l'agglomération franco-valdo-genevoise d'apporter une réelle alternative aux déplacements motorisés, dans un souci de développement réfléchi.

En effet, un des objectifs importants du plan directeur est le développement des lignes transfrontalières, de façon à nettement améliorer les parts modales du trafic transfrontalier. La prise en compte des grands équipements est aussi une nécessité.

Le présent rapport expose les éléments clés du plan directeur des transports collectifs pour la période 2007 à 2010. 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).

Dans le même temps qu'il trace les principes dans lesquels s'inscrivent les futurs développements du réseau des transports publics, le plan directeur constitue la référence sur laquelle se fondent les contrats de prestations,

actuellement en voie d'élaboration, avec les TPG, les Mouettes genevoises et la Communauté tarifaire intégrale. Il constitue également le cadre dans lequel s'inscrivent les conventions régionales des CFF.

Même si sa mise en service interviendra au-delà de 2010, le projet de raccordement Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) occupe une place particulière dans ce plan directeur dans la mesure où toutes les actions entreprises durant la période 2007-2010 devront contribuer à la construction d'un réseau de transports collectifs intégrant tous les modes présents sur le territoire genevois, à savoir, les trains, les tramways, les trolleybus, les autobus et les bateaux.

La prise en compte des parcs-relais ne figure pas dans ce rapport, car ce volet de la politique des transports fera l'objet d'un plan d'actions 2007-2010, lequel sera, bien sûr, coordonné avec le développement de l'offre de transports publics. Ce rapport sera approuvé par le Conseil d'Etat durant l'année 2006.

Il convient de souligner que le présent plan directeur des transports collectifs a été soumis à la consultation du Conseil des déplacements (CODEP) composé de représentants des milieux concernés en matière de transports (Groupement Transports et Economie GTE / Coordination Transports CT). Préalablement, les communes ont eu l'occasion de formuler leurs demandes, lors de rencontres avec l'office cantonal de la mobilité.

## **2. Cadre légal et institutionnel**

La loi genevoise sur le réseau des transports publics (H 1 50) du 17 mars 1988 stipule que « le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle ».

La loi genevoise sur le réseau des transports publics prévoit également un renforcement du réseau d'ici à 2010 par les mesures suivantes : l'amélioration de la desserte régionale et transfrontalière par chemin de fer; le développement de lignes de tramways; la réalisation de lignes de transports publics sur pneus en sites réservés; l'accompagnement par des mesures de promotion.

La Charte Transports Publics pour le développement des transports publics régionaux (DTPR), de juin 2003, pose les bases de la coopération transfrontalière indispensable pour répondre aux besoins de déplacements dans le bassin franco-valdo-genevois. Pour répondre à ces besoins prioritaires, un schéma de desserte des transports publics à l'horizon 2020 a été établi. Celui-ci prévoit la réalisation de quatre projets stratégiques complémentaires : la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA); des

lignes de tram-train, de tramways ou de bus à haute fréquence entre Genève et Annemasse, Saint-Julien, Saint-Genis, Ferney; les relations ferroviaires d'Annecy, entre Annemasse, Genève, le Chablais et la vallée de l'Arve et les réseaux d'autocars de la Haute-Savoie et du Pays de Gex.

Conformément à l'article 160A, alinéa 4, de la Constitution genevoise, les rapports entre l'État et les opérateurs, ainsi que la Communauté tarifaire intégrale (CTI), font l'objet d'un contrat de droit public – appelé contrat de prestations. Le contrat de prestations des TPG est soumis à l'approbation du Grand Conseil, sous la forme d'une loi non soumise au référendum, incluant le montant de l'enveloppe budgétaire allouée pour une période pluriannuelle (article 160A, alinéa 5 Cst-GE).

Les Mouettes genevoises sont au bénéfice de contrats de prestations pluriannuels depuis 1998. Le contenu et les objectifs de ces contrats ont été périodiquement affinés.

Conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer, le Canton passe annuellement commande aux CFF pour faire circuler les trains régionaux.

En 2001, les trois opérateurs TPG, CFF et SMGN se sont groupés en société simple pour offrir un seul et unique contrat de transport aux voyageurs. Ceux-ci peuvent ainsi emprunter le réseau des trois entreprises avec un seul titre de transport. Le contrat est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2001 pour s'achever au 31 décembre 2006 (après signature d'un avenant le prolongeant d'une année). Depuis le 12 décembre 2004, une convention instituant une tarification régionale sur le bassin franco-valdo-genevois est en vigueur. Elle permet l'intégration des réseaux d'Annemasse, des lignes transfrontalières jusqu'à Valleiry et Gex et des lignes TER de la SNCF.

Afin de pouvoir assurer le transport de voyageurs, les opérateurs sont au bénéfice de concessions délivrées par l'OFT, sur préavis du canton notamment. Les TPG sont au bénéfice d'une concession de zone pour le réseau autobus, valable jusqu'en décembre 2006. Celle-ci est en cours de renouvellement. Les Mouettes genevoises sont aussi au bénéfice d'une concession de zone sur le lac allant du pont de la Machine à Hermance – Versoix, valable jusqu'en 2025. Les CFF disposent de concessions pour les lignes régionales (La Plaine et Coppet), valables jusqu'à 2009.

Afin de pallier les problèmes inhérents à l'existence de la frontière, les acteurs locaux français et suisses ont affirmé leur volonté de mettre en place un nouveau cadre institutionnel permettant le développement des transports collectifs transfrontaliers, dans le courant de l'année 2007. La constitution d'un groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) doit permettre aux acteurs d'atteindre plus facilement un des objectifs de la Charte DTPR, à

savoir le développement concerté des transports publics sur le bassin franco-valdo-genevois. La mise en place d'un GLCT est rendue possible par l'extension récente de l'accord de Karlsruhe sur l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les missions qui ont été envisagées pour ce futur GLCT sont la planification et l'organisation des lignes de transports publics routières transfrontalières, le développement de la tarification et de l'information multimodale, la coordination de toutes les offres de transports (y compris ferroviaire) et des réflexions stratégiques sur ce territoire.

### **3. Portée de ce plan directeur**

Ce plan directeur, en anticipant sur les besoins, est un outil de planification du développement des transports publics. Il fixe les priorités pour les années 2007 à 2010 en matière de :

- Modification de l'offre quantitative et qualitative;
- Amélioration des conditions d'exploitation (ex. vitesse commerciale).

En d'autres termes, il donne une image du réseau et de l'offre tel qu'il est prévu de les développer durant la période, par l'intermédiaire des étapes annuelles validées par le Conseil d'Etat.

Son élaboration a tenu compte des éléments suivants:

- Enjeux liés à l'aménagement du territoire (nouveaux quartiers, nouvelles écoles etc.);
- Besoins en matière de mobilité;
- Besoins en matière d'exploitation.

C'est sur la base de ce plan directeur que les différents contrats de prestations signés entre l'Etat et les opérateurs (TPG, Unireso, Mouettes, CFF) sont élaborés. Le contrôle de leur mise en œuvre est quant à lui assuré par le biais des étapes annuelles et par la surveillance générale opérée par le Conseil d'Etat par l'intermédiaire de l'approbation des budgets, comptes et autres rapports de réalisation de l'offre des opérateurs, lesquels sont également soumis au Grand Conseil.

### **4. Bilan du plan directeur 2003-2006**

Le plan directeur des transports collectifs 2003-2006 a défini les objectifs suivants: augmenter l'offre (en places x kilomètres) des transports collectifs de 20%; réaliser les projets planifiés ou décidés et réaliser des mesures d'accompagnement pour mettre en valeur les projets réalisés ou planifiés.

A la fin de l'année 2006, une augmentation globale de +25% des capacités offertes de transports publics sera atteinte.

En ce qui concerne plus particulièrement les TPG, le développement de l'offre du réseau des TPG devrait être de +23% à fin 2006, ce qui est supérieur à l'objectif du contrat de prestations des TPG. Les objectifs principaux relatifs aux lignes ferroviaires ont été atteints, car les développements prévus se sont bien réalisés: prolongement de la ligne RER à Lancy-Pont-Rouge; mise en service de la 3<sup>ème</sup> voie Coppet et réalisation des deux nouvelles haltes de Lancy-Pont-Rouge et Genève-Sécheron. La fréquentation des lignes des CFF a connu une croissance encourageante de l'ordre de 46% entre 2002 et 2006. Néanmoins, le renforcement de la desserte de la Zimeysa n'a pas pu être réalisé, en raison de la saturation du réseau ferré dans le secteur de Châtelaine.

Les objectifs assignés aux Mouettes genevoises ont été atteints, puisque l'exploitation annuelle est en vigueur depuis 2004 et de nouvelles dessertes ont été mises en service. La fréquentation a bondi de 573'000 en 2002 à 1,1 million en 2005.

Les objectifs fixés au réseau Noctabus ont été atteints : l'augmentation de l'offre les vendredis soir est effective de même que l'intégration de ces services dans l'offre tarifaire intégrale Unireso.

Ces améliorations portées à l'offre de transports publics se sont traduits par une augmentation globale de l'ordre de 19% de leur fréquentation.

## **5. Objectifs de ce plan directeur**

Au vue des perspectives en matière de mobilité et de croissance démographique dans l'ensemble du bassin franco-valdo-genevois, qui prévoient à l'horizon 2020 respectivement une augmentation minimum de 42% des déplacements en transports individuels et une croissance démographique de 26 % par rapport à 2000, la nécessité de poursuivre, voire même d'accélérer l'augmentation de l'offre de transports publics paraît d'autant plus évidente que les efforts portés en la matière dans le cadre du précédent plan directeur ont porté leurs fruits.

En effet, non seulement l'offre planifiée a été mise en œuvre, mais la fréquentation a augmenté également, témoignant de l'importance d'une offre performante et attractive pour assurer un transfert modal et justifiant également l'opportunité des investissements consentis par l'Etat dans le développement des transports publics, notamment en matière de tramways.

Dans ce contexte, le présent plan directeur propose de poursuivre les objectifs suivants:

- Accompagner d'une offre adéquate les développements prévus en matière d'infrastructure ferroviaires (trams);
- Préparer le réseau de transports publics à la mise en service de CEVA à l'horizon 2010-2012;
- Développer quantitativement l'offre en fonction des besoins en matière de mobilité (heures de pointes, heures creuses etc.);
- Accompagner le développement du bassin franco-valdo-genevois en développant l'offre transfrontalière;
- Améliorer les conditions d'exploitation et la performance des transports publics (efficacité, efficience, coûts).

Les développements prévus de l'offre pour tous ces réseaux ont pour incidence une croissance de l'offre de +26% entre 2006 et 2010 ou, pour les TPG +25% entre 2006 et 2010 (ou +54% entre 2002 et 2010).

## 6. Conclusion

Les scénarios de développement de la mobilité à Genève prévoyaient à l'horizon 2020 une croissance de la mobilité en voiture individuelle et en deux-roues motorisés de 35% (+41% dans la région). Un scénario « objectif » visait une limitation de cette croissance à +25% en augmentant sur la même période le recours aux transports publics de +70%. C'est sur ces bases que le plan directeur 2003-2006 reposait.

De nouvelles données intégrant la planification de répartition de population et d'emplois prévoient aujourd'hui une croissance du trafic individuel en 2020 de +42 %. Aussi, en maintenant l'objectif de limitation de cette croissance à +25%, l'augmentation de la fréquentation des transports publics devrait désormais atteindre +100% en 2020.

Ces chiffres démontrent qu'afin d'éviter l'asphyxie du réseau routier et d'accompagner les besoins en matière de déplacements, un développement important de l'offre des transports publics est indispensable à Genève et à sa région. En effet, le développement massif des transports publics permet non seulement de décharger le réseau routier, favorisant ainsi la fluidité du trafic, mais il contribue également à la lutte contre les atteintes à l'environnement (air, bruit etc.).

En visant un accroissement global de l'offre de plus de 50% en transports publics en 2010 par rapport à 2002, le Conseil d'Etat entend poursuivre une politique volontariste et vitale pour le canton de Genève et sa région. Les moyens financiers mis à disposition jusqu'à ce jour ont permis de rompre avec une période de stagnation des transports publics et d'initier, avec succès, un cycle vertueux de croissance de la fréquentation de ces modes de déplacements respectueux de l'environnement. L'objectif de ce plan directeur est de poursuivre ce mouvement tout en étant particulièrement attentif aux coûts qui lui sont liés. C'est pourquoi, un effort particulier a été demandé aux opérateurs en matière de productivité, en particulier les TPG.

Le développement de Genève et de sa région dépendent largement de la qualité de ses infrastructures et de ses moyens de déplacements. En proposant de développer de manière importante les transports publics, le Conseil d'Etat entend assumer pleinement cette tâche.

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

Le président :  
Pierre-François Unger

*Annexe : plan directeur des transports collectifs 2007-2010 du 7 avril 2006*



République  
et canton de Genève

# PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2007 - 2010



26 avril 2006



**Table des matières**

1. Introduction;
2. Constats et enjeux;
  - 2.1 Évolutions démographiques;
  - 2.2 Évolutions de la mobilité et de la demande en transports collectifs;
  - 2.3 Bilan du plan directeur des transports publics 2003-2006
3. Objectifs et priorités
4. Planification des transports collectifs à l'horizon 2010;
  - 4.1 Les grands projets de transports collectifs urbains et régionaux;
  - 4.2 Offre urbaine
  - 4.3 Offre régionale
  - 4.4 Offre transfrontalière et intercantonale
  - 4.5 Synthèse des réseaux
  - 4.6 Tarification et billettique
  - 4.7 UNIRESO
5. Coût du plan directeur des transports collectifs 2007-2010
6. Suivi du plan directeur des transports collectifs 2007-2010

**Liste des figures**

- 1 Projets recensés par la DAT
- 2 Réseau tramways en 2010
- 3 Réseau trolleybus en 2010
- 4 Réseau autobus, lignes urbaines principales en 2010
- 5 Réseau autobus, lignes urbaines secondaires en 2010
- 6 Réseau bateaux en 2010
- 7 Réseau régional, sans les lignes transfrontalières en 2010
- 8 Réseau transfrontalier en 2010

## 1. Introduction

Le plan directeur des transports collectifs 2007-2010 présente les intentions du Conseil d'Etat en matière de transports publics pour la période 2007-2010. Dans ce document figurent les grandes orientations en matière de développement des transports publics et ses incidences financières. Il a été élaboré par l'Office cantonal de la mobilité (OCM) en collaboration avec les opérateurs.

Les contrats de prestations quadriennaux entre les opérateurs de transport (TPG, CFF et SMGN) et l'Etat de Genève précisent ces commandes de prestations à accomplir par ces mêmes opérateurs, chiffrent les déficits d'exploitation à couvrir par l'Etat de Genève et organisent les relations entre les parties. Les contrats sont basés sur le plan directeur. L'offre de transport public à mettre en place est déterminée globalement dans ces contrats, pour permettre de l'ajuster finement chaque année, au moment du changement d'horaire.

Les étapes de réalisation du plan directeur des transports collectifs sont mises en service annuellement en fonction des objectifs à atteindre fixés dans les contrats de prestations signés entre l'Etat et les différents opérateurs. Chaque étape fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'Etat.

Même si sa mise en service interviendra au-delà de 2010, le projet de raccordement Cornavin-Eaux-Vives-Annevasse (CEVA) occupe une place particulière dans ce plan directeur dans la mesure où toutes les actions entreprises durant la période 2007-2010 devront contribuer à la construction d'un réseau de transports collectifs intégrant tous les modes présents sur le territoire genevois, à savoir, les trains, les tramways, les trolleybus, les autobus et les bateaux.

La prise en compte des parcs-relais ne figure pas dans ce rapport, car ce volet de la politique des transports fait l'objet d'un plan d'actions 2007-2010, parfaitement coordonné avec le développement de l'offre de transports publics. Ce rapport sera approuvé par le Conseil d'Etat durant l'année 2006.

Il convient enfin de souligner que le présent plan directeur des transports collectifs a été soumis à la consultation du Conseil des déplacements (CODEP) composé de représentants des milieux concernés en matière de transports (Groupement Transports et Economie GTE / Coordination Transports CT). Au préalable, les communes genevoises ont été appelées à formuler leurs demandes.

Ce plan directeur des transports collectifs a été examiné par la Délégation du Conseil d'Etat aux Transports du 17 mars 2006 puis adopté par le Conseil d'Etat le 26 avril 2006.

## 2. Constats et enjeux

Le plan directeur pour les années 2003 à 2006 a préconisé l'augmentation de 20% de l'offre en transports publics à Genève. Ce développement important des transports publics était motivé par la nécessité de répondre aux défis que l'augmentation attendue de la mobilité ne manquerait pas de poser en terme de congestion des routes, de pollution ou de bruit. Les perspectives en matière de démographie et de demande en déplacement plaident pour la poursuite, voire l'accélération du développement de l'offre en transports publics.

### 2.1 Évolutions démographiques

La Suisse figure dans le trio de tête des pays européens les plus dynamiques en termes de croissance démographique.

À l'intérieur de la Suisse, les évolutions de la population ont profité à l'arc lémanique et à la Suisse centrale. Genève figure ainsi en tête de liste des augmentations enregistrées entre 1990 et 2000, avec une croissance presque aussi élevée que Zurich. Selon l'office fédéral de

la statistique (OFS), le canton de Genève devrait avoir une croissance bien supérieure à la moyenne nationale durant les deux périodes 2000-2010 et 2010-2020: 408'400 en 2000 à 477'200 habitants en 2020.

A l'échelle du bassin franco-valdo-genevois délimité par le canton de Genève et ses zones d'influence immédiates (Nyon, Pays de Gex et Genevois haut-savoyard), la croissance prévue de la population sera toute aussi soutenue dans les 20 prochaines années: 746'000 en 2000 à 943'000 habitants en 2020. Les prévisions sur le bassin franco-valdo-genevois sont (provenant des offices de statistiques des régions considérées):

	Total	Genève	Nyon-Rolle	Pays Gex	Annemasse
2000	745'800	408'400	69'400	81'800	186'200
2010	859'800	456'100	82'900	101'400	219'400
2020	943'000	477'200	96'400	121'200	248'200
00-20	+26 %	+17 %	+39 %	+48 %	+33 %

Plus localement, les projets recensés en 2005 par la Direction de l'aménagement du territoire (DAT) ont été pris en compte dans le dimensionnement de l'offre de transport public à mettre en place à l'horizon 2010. Il s'agit d'un potentiel de l'ordre de 10'000 logements (ou 25'000 habitants) et de 15'000 emplois. Deux cycles d'orientation et deux collèges, chacun de 600 à 700 élèves, devraient être réalisés à l'horizon 2010. Ces différents projets sont illustrés sur la carte ci-après:

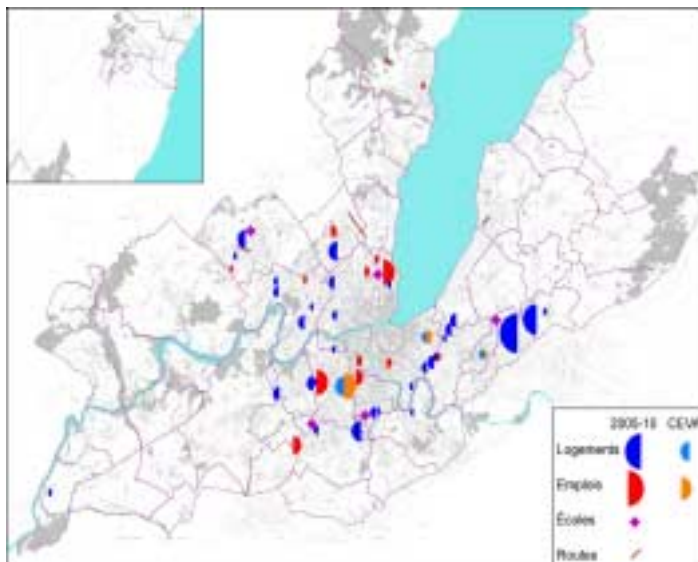


Figure n°1: Projets recensés par la DAT

## 2.2 Évolutions de la mobilité et de la demande en transports collectifs

En 1999, des études détaillées ont été conduites par l'Etat de Genève pour mesurer les effets du Projet 2015 sur les déplacements dans la région franco-valdo-genevoise. Cette étude s'est basée sur les données de population de 1995 et 1997 et celle du micro recensement de 1994, avec des prévisions à l'horizon 2015. Par la suite, les résultats ont été étendus à 2020 avec un scénario « tendance » et un scénario « objectif ». Le modèle utilisé a tenu compte des répartitions de population, du nombre de déplacements par jour et des distances parcourues sans affectation des déplacements sur un réseau de transport.

Les résultats de cette étude ont servi de base aux études de planification des transports à Genève (plan directeur des transports publics 2003-2006, CEVA, DTPR, etc.). Les éléments marquants à retenir du scénario « tendance » sont :

- +35% de kilomètres parcourus en voiture individuelle et en deux-roues motorisés dans le canton de Genève (+41% dans la région);
- +25% de kilomètres parcourus en transports collectifs dans le canton de Genève (+24% dans la région).

Pour contrebalancer ce scénario tendance non souhaité, un scénario objectif a été retenu par l'OCM pour limiter à +25% l'augmentation des kilomètres parcourus en transport individuel motorisé, ayant pour conséquence une croissance de +70% des kilomètres parcourus en transports collectifs.

Depuis cette étude, les répartitions de population et d'emplois ont évolué, sans forcément que les nouvelles implantations se soient réalisées dans des lieux bien desservis par les transports collectifs.

Ainsi, en intégrant les nouvelles données de planification de répartition de population et d'emplois, la croissance des kilomètres parcourus en voiture individuelle et en 2 roues motorisés dans le canton serait de +42% en 2020, soit plus de 170 millions de kilomètres supplémentaires annuels par rapport à l'étude de 1999.

Compte tenu de ces nouvelles données et tout en conservant les mêmes objectifs, la croissance de la fréquentation des transports collectifs doit alors être de +100%, au lieu des +70% précédemment envisagés.

**Comparaison des résultats des scénarios « tendance »** (entre parenthèses, les millions de kilomètres parcourus par année):

	Étude actualisée en 2005				Étude 1999	
	Voiture + moto		TC		Voiture + moto	TC
	2010	2020	2010	2020	2020	2020
Genève	+32% (3'003)	+42% (3'225)	+23% (496)	+30% (525)	+35% (3'074)	+25% (504)
Région	+31% (5'345)	+46% (5'921)	+19% (618)	+28% (666)	+41% (5'738)	+24% (645)

Il faut préciser que si les données de population et d'emplois ont été mises à jour, les données de mobilité sont encore celles du micro recensement transport de 1994. Or, les résultats du micro recensement 2000 montrent que les comportements de mobilité ont changé (allongement de la distance parcourue, mais surtout allongement du temps de déplacement) dans des proportions non attendues. La part des déplacements en transports individuels motorisés s'est également accrue. Ainsi, la valeur de +42% doit être considérée comme une valeur « minimum ». L'objectif de +100% de fréquentation des transports collectifs entre 2000 et 2020 dans le canton de Genève serait donc également une valeur

« minimum », indispensable à atteindre pour éviter une croissance du trafic individuel supérieure à +25%.

### 2.3 Bilan du plan directeur des transports publics 2003-2006

Le plan directeur des transports collectifs 2003-2006 a défini les objectifs suivants: augmenter l'offre (en places x kilomètres) des transports collectifs de 20%; réaliser les projets planifiés ou décidés et réaliser des mesures d'accompagnement pour mettre en valeur les projets réalisés ou planifiés.

A la fin de l'année 2006, une augmentation globale de +25% des capacités offertes de transports publics sera atteinte, ce qui est supérieur à l'objectif du plan directeur des transports publics 2003-2006.

L'objectif de +20% de prestations pour les TPG, fixé dans le contrat de prestations des TPG, sera aussi atteint voire dépassé, puisque la croissance de l'offre sera de +23%. La croissance de la fréquentation sera de 16% entre 2002 et 2006 (estimation). Le bilan détaillé de l'offre en transports publics des TPG sera fourni dans l'exposé des motifs du projet de loi relatif à la ratification du contrat de prestations entre l'Etat et les TPG 2007-2010.

Les objectifs principaux relatifs aux lignes ferroviaires ont également été atteints, car les développements prévus se sont bien réalisés: prolongement de la ligne RER à Lancy-Pont-Rouge; mise en service de la 3<sup>ème</sup> voie Cornavin - Coppet et réalisation des deux nouvelles haltes de Lancy-Pont-Rouge et Genève-Sécheron. La fréquentation des lignes des CFF a connu une très forte croissance, de l'ordre de 60% entre 2002 et 2006 (valeur estimée), notamment grâce à l'augmentation de l'offre de 46% entre 2002 et 2006. Néanmoins, le renforcement de la desserte de la Zimeysa n'a pas pu être réalisé, en raison de la saturation du réseau ferré dans le secteur de Châtelaine et du manque de matériel roulant.

Les objectifs assignés aux Mouettes genevoises ont été atteints, puisque l'exploitation annuelle est en vigueur depuis 2004 et de nouvelles lignes ont été mises en service. La fréquentation a bondi de 573'000 voyageurs en 2002 à 1,1 million en 2005.

Les objectifs fixés au réseau Noctambus ont été atteints puisque l'augmentation des services le vendredi soir est effective de même que l'intégration de ces services dans l'offre tarifaire intégrale Unireso.

Durant la période 2003-2006, deux adaptations des tarifs ont été appliquées: la première au 1er janvier 2004 et la deuxième au 12 décembre 2004.

Pour mémoire, le Conseil d'Etat avait refusé les hausses des tarifs de 1996, 2001 et 2003. En conséquence, des indemnités tarifaires ont dû être versées aux opérateurs en compensation, selon la loi fédérale sur les transports. Avec l'application de ces hausses de tarifs, l'Etat a pu supprimer ces indemnités pour non augmentation des tarifs, versées aux opérateurs. Ces indemnités s'élevaient à près de 6 millions en 2004.

Ces deux adaptations des tarifs, demandées par les opérateurs d'Unireso, ont permis de rattraper le niveau du tarif national de la tarification. Il faut rappeler que les opérateurs sont habilités à appliquer des hausses de tarifs, pour autant qu'elles ne dépassent pas le pourcentage annuel fixé dans la loi sur les TPG. Toute hausse des tarifs supérieure à cette limite doit être approuvée par le Conseil d'Etat.

Ces adaptations des tarifs ont été nuancées dans le but de fidéliser les clients, à savoir de favoriser l'achat des abonnements annuels, plutôt que les billets individuels. La dernière adaptation tarifaire a aussi misé sur une harmonisation franco-valdo-genevoise des tarifs et une simplification de la tarification pour les trajets internes à Genève, qui sont très largement majoritaires.

Depuis le 12 décembre 2004, la gamme des titres de transport en vente est homogène et identique pour tous les territoires, pour tout déplacement dans le périmètre UNIRESO. Une

convention signée par les douze partenaires (cantons de Genève et de Vaud, Conseil Régional de Rhône-Alpes, Communautés de communes de l'agglomération annemassienne, du Genevois et du Pays de Gex, TPG, CFF, SMGN, TPN, SNCF et TP2A) fixe ces conditions. Cette nouvelle tarification et les accords qui en découlent présentent le grand avantage de préparer l'entrée de nouveaux partenaires et d'anticiper le projet CEVA.

Il convient enfin de rappeler que ces hausses de tarifs ont été pratiquées simultanément à l'augmentation substantielle de l'offre de transports collectifs.

En conséquence, les opérations appliquées sur la tarification se sont révélées positives, car les pouvoirs publics ont pu réduire leurs charge financière, les opérateurs ont pu augmenter leurs recettes (et leur taux de couverture) et davantage de clients ont été fidélisés aux transports collectifs, avec une très forte hausse de vente des abonnements annuels.

Ces hausses de tarifs n'ont pas provoqué de désaffection des transports collectifs de la part des voyageurs, comme le montrent les différentes statistiques des opérateurs. La croissance de la fréquentation suit une courbe de moindre ampleur que celle de l'offre mais de tendance semblable.

Toutefois, même si la gamme des titres à disposition reste variée selon les caractéristiques des déplacements et que le coût des abonnements est très compétitif, les différentes enquêtes sur la satisfaction des clients mettent en évidence un sentiment de cherté des déplacements en transports collectifs.

### 3. Objectifs et priorités

Le plan directeur 2003-2006 a été le premier à inscrire clairement la volonté de développer massivement l'offre de transports publics (+20% sur quatre ans).

Tous les indicateurs, aussi bien de croissance démographique, d'augmentation de la mobilité, de volonté politique locale, régionale et transfrontalière, de lutte contre la pollution et le bruit et de saturation du réseau routier, s'orientent très nettement en faveur de la poursuite du développement des transports collectifs dans le bassin franco-valdo-genevois, pour la période 2007-2010.

En conséquence, les cinq priorités de ce plan directeur sont les suivantes:

1. **Développement des lignes de tram** : la mise en service progressive de nouvelles infrastructures de tram planifiées nécessite de prévoir l'organisation du réseau des lignes de tram et les ajustements de l'offre urbaine de transport, afin de prévoir une offre en adéquation à la demande;
2. **Prise en compte du projet CEVA** : le réseau mis en service durant ce plan directeur doit permettre d'accueillir le réseau RER qui sera possible de mettre en œuvre dès la réalisation du projet CEVA, à l'horizon 2010-2012;
3. **Développement de l'offre en fonction de la demande en mobilité** : tout développement de l'offre doit impérativement être ciblé sur les lignes et périodes de forte demande (heures de pointe), afin d'éviter toute dilution, ce qui se traduirait notamment par des surcoûts inutiles. Il en va de même du développement de l'offre des transports collectifs pour tout nouveau quartier;
4. **Extension de l'offre de transport public transfrontalière** : la croissance importante de la mobilité transfrontalière et sa très faible part modale militent clairement pour un développement majeur des lignes de transport public transfrontalières;
5. **Amélioration de la productivité et de la performance des opérateurs, essentiellement les TPG** : des gains de productivité doivent absolument être entrepris, pour atténuer l'effort financier supplémentaire de l'Etat de Genève, grâce à l'amélioration des vitesses commerciales, l'optimisation de la gestion du parc de

véhicules et d'autres mesures (rationalisation de l'exploitation, signalisation, gestion du trafic, ...).

Ces priorités devront, durant la période considérée, être portées sur les dessertes en lien avec les infrastructures en cours de construction et les dessertes de nouveaux pôles. L'élargissement de la communauté tarifaire et l'organisation des déplacements transfrontaliers en transports publics au sein d'une nouvelle structure contribueront aussi à atteindre ces objectifs.

Il convient de relever que ce plan directeur fixe les orientations à court terme du développement des transports collectifs. Ces développements sont basés sur les évolutions à plus long terme des besoins en déplacements. Les projets de nouvelles infrastructures, planifiées au-delà de 2010, servent de base de référence à ce plan directeur des transports publics 2007-2010.

**Afin de répondre au doublement souhaité (+100%) de la fréquentation en vingt ans (horizon 2020), le plan directeur 2007-2010 doit viser une croissance de +50% des prestations sur la période 2002-2010. Plus spécifiquement, la croissance globale de l'offre des TPG (en places x kilomètres) doit atteindre +50% entre 2002 et 2010.**

#### 4. Planification des transports collectifs à l'horizon 2010

##### 4.1 Les grands projets de transports collectifs urbains et régionaux

###### Troisième voie entre Coppet et Genève

En décembre 2004, le canton de Genève et les CFF inauguraient la mise en service de la troisième voie entre Coppet et Genève.

Cette voie supplémentaire permet de faire rouler sur l'axe Coppet - Genève des trains régionaux cadencés toutes les 30 minutes, grâce à un point de croisement au Creux-de-Genthod, et surtout donne la possibilité aux CFF d'augmenter leur offre nationale (trains intercitys, interregio et régionaux express) de façon significative.

Un cadencement à 15 minutes des trains régionaux Coppet-Genève, souhaitable à terme pour offrir une véritable fréquence urbaine à cette ligne qui présente un potentiel de clientèle important, est réalisable moyennant la construction de deux points de croisement supplémentaires à Chambésy et Mies.

Une première étude a montré que ces points de croisements supplémentaires nécessiteraient des investissements importants, de l'ordre de 80 millions de CHF, et mèneraient à quelques acquisitions de terrains à Chambésy et à Mies. La Délégation du Conseil d'Etat aux Transports a décidé que cette réalisation serait engagée dans la foulée du projet CEVA.

Le tableau suivant montre quelles améliorations de l'offre sont rendues possible grâce à la construction de la troisième voie et des points de croisement supplémentaires à Chambésy et Mies.

###### Nombre de trains par heure sur la ligne Lausanne - Genève

	2004	2005	2010	2020
Régionaux	1/2	2	2	4
Régionaux Express	1	1	1	2
Inter Regio	2	2	2	2
Inter City	2	2,5	2,5	2,5 à 3
<b>Total</b>	<b>6/7</b>	<b>7/8</b>	<b>7/8</b>	<b>10/11</b>

Le schéma d'exploitation 2020 prévoit ainsi un doublement du nombre de trains au départ et à l'arrivée de Cornavin sur la ligne Lausanne-Genève, par rapport à 2004.

### **Liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA)**

Les travaux de construction de la liaison CEVA ont commencé en septembre 2005, par la modification de l'infrastructure en gare de Cornavin. Ces travaux doivent s'achever fin 2006.

Quant au reste de l'infrastructure, selon la planification dépendant d'une mise à l'enquête de l'ouvrage en mai 2006, les travaux devraient pouvoir commencer dans la seconde partie de l'année 2007 pour se terminer à l'horizon 2010-2012, selon les scénarios de réalisation. C'est donc dans le cadre du plan directeur 2011-2013 que l'offre CEVA sera planifiée. Pour autant, le présent plan directeur permet de préparer l'offre de transports collectifs en fonction de cette planification.

### **Infrastructures complémentaires à Châtelaine**

Dans le cadre de la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey, co-financée par la Confédération, ayant pour objectif de diminuer les temps de parcours entre Paris et Genève, il a été décidé de réaménager les infrastructures ferroviaires dans le secteur de Châtelaine en vue d'en augmenter la capacité. Ces travaux devraient être achevés pour l'horaire 2010.

Avec ces nouvelles infrastructures, le nombre de TGV quotidiens est prévu être augmenté, pour passer de 7 allers et retours (AR) à 9 AR, si les conditions économiques le permettent.

Il est prévu que l'augmentation de la capacité ferroviaire à Châtelaine, dans la mesure où elle n'est pas consommée par le trafic international, puisse alors pouvoir profiter aux trains régionaux de la ligne RER de La Plaine.

En plus de ces infrastructures, l'OCM a demandé aux CFF d'étudier la possibilité de créer une nouvelle halte « Châtelaine » située entre les ponts de l'avenue du Pailly et de l'avenue Henry-Golay. Cette proposition sera examinée en détail par l'OCM et les CFF, dans le cadre du développement de l'offre du RER franco-valdo-genevois, pour l'horizon de mise en service 2010-2012 ou au-delà. De cette manière, la densification de l'offre sur ce tronçon actuellement en voie unique pourrait à terme être favorisée par la création d'un quai avec une voie supplémentaire pour l'arrêt des RER de La Plaine.

### **Tramway Cornavin - Meyrin - Cern (TCMC)**

Le tramway Cornavin-Meyrin-Cern (TCMC) est l'aboutissement de plusieurs projets (métro, métro automatique, métro léger) visant à équiper l'axe de la Servette, le plus chargé du réseau, d'un transport public de grande capacité.

Les travaux du Lot 1, Servette - Avanchets, ont commencé en fin d'année 2005. Les procédures du lot n°2 (Avanchets - Meyrin) sont en cours.

La mise en service du premier tronçon entre Cornavin et les Avanchets est prévue pour décembre 2007. Celle du deuxième tronçon devrait suivre en décembre 2008.

Le projet initial prévoyait de desservir l'axe de Meyrin avec deux lignes devant nécessairement passer dans la cité de Meyrin. Le présent plan directeur envisage de desservir cet axe avec trois lignes, ouvrant ainsi la possibilité de mieux répartir l'offre dans Meyrin.

La mise en service du troisième tronçon entre Meyrin et le CERN est prévue en décembre 2009.

Le quartier des Vergers sera donc desservi par le tram dès 2010.

### **Tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB)**

Le tramway Cornavin - Onex - Bernex (TCOB) constitue la deuxième priorité pour le canton, après Meyrin. L'axe d'Onex-Bernex est en effet le quatrième axe le plus chargé du réseau après Meyrin, Carouge et Chêne, ces deux derniers étant déjà desservis par le tram.



Les études sont en cours et la demande de concession a été déposée à l'office fédéral des transports en décembre 2005. Le début des travaux est prévu en 2009 pour une mise en service intermédiaire à fin 2010, vraisemblablement au Petit-Lancy (Esserts).

La mise en service de la totalité de l'axe est prévue à fin 2011.

### **Tramway Grand-Saconnex**

Bien que les études du tramway Grand-Saconnex aient commencé avant celles d'Onex-Bernex, ce projet se réalisera plus tard pour deux raisons principales. L'axe du Grand-Saconnex n'a en effet pas le même potentiel de clientèle et surtout la réalisation de cette infrastructure est liée à celle de la route des Nations.

Les études sont en cours et la demande de concession a été déposée à l'office fédéral des transports en décembre 2005.

La mise en service du projet est planifiée à fin 2013.

### **Tramway Annemasse**

Le prolongement des lignes de tram 12 et 16 de Moillesulaz à Annemasse est inscrit dans la loi cantonale sur le réseau des transports publics (H 1 50) et dans la Charte du DTPR. Le tracé et l'aboutissement de la ligne ne sont pas encore définis.

Une étude pilotée par la Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne (2C2A) et co-financée par l'OCM a été lancée. Dans une première étape, la densification de l'offre par bus en envisagée. La réalisation de cette extension du réseau de tram ne devrait vraisemblablement pas intervenir avant le projet CEVA.

### **TCSP Saint-Julien**

Le prolongement d'une ligne de tram du Bachet-de-Pesay à Saint-Julien est inscrit dans la loi cantonale sur le réseau des transports publics (H 1 50) et dans la Charte du DTPR. Une étude pilotée par la Communauté de Communes du Genevois (CCG) et co-financée par l'OCM s'est achevée en 2004.

Il a été décidé que si une telle infrastructure pouvait être pertinente à long terme, il s'agissait de développer cette offre de transports collectifs par étapes en commençant par densifier et accélérer la ligne actuelle de bus ayant cette même fonction (ligne transfrontalière D) et en la mettant, par étapes, en site propre. En application de ces recommandations, l'augmentation des fréquences a été entreprise dès décembre 2004. La réalisation de cette extension du réseau de tram ne devrait vraisemblablement pas intervenir avant le projet CEVA.

### **Prolongements tram dans le Pays de Gex**

Une étude financée conjointement par la CCPG et l'OCM a été lancée au mois de juin 2005 pour évaluer la faisabilité des prolongements des branches Cern et Grand-Saconnex en direction de Saint-Genis et Ferney respectivement.

Cette étude a pour but de déterminer quelle demande future peut justifier de prolonger des lignes de tram au-delà de la frontière et, éventuellement, quels tracés elles pourraient emprunter. Les premiers résultats sont attendus pour la fin du premier semestre 2006.

## 4.2 Offre urbaine

### Les lignes de tram TPG

A l'horizon 2010, le réseau sera complété par la ligne Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC), réalisée intégralement. Une option reste ouverte de la compléter par une ligne directe passant dans Meyrin-village ("dirtissima").

La mise en service de 3 lignes de tram circulant entre Cornavin et Meyrin est conditionnée par la réalisation de la nouvelle traversée du Rhône par les ponts de l'île (mise en service en décembre 2010). En effet, le seul pont de la Coulouvrenière n'est pas apte à accueillir ces 3 lignes de tram sans provoquer la saturation des réseaux ni une extrême vulnérabilité du réseau tram.

Les fréquences des lignes de tram sont fixées à 10 minutes en heures de pointe, de façon à mieux appliquer l'offre de transport en fonction de la demande. Les fréquences en heures creuses sont renforcées selon les périodes.

RÉSEAU 2010 (sans ponts de l'île)



Figure n°2: Réseau tramways en 2010

## Les lignes trolleybus TPG

Les principales modifications apportées au réseau trolleybus sont le prolongement de la ligne 7 entre Rive et l'Hôpital, ainsi que le changement d'itinéraire des lignes passant dans la Jonction, en les implantant sur le boulevard Saint-Georges.

Certaines lignes passant sur les ponts de l'île doivent être déplacées sur le pont du Mont-Blanc, en raison des travaux liés au tram et à la superposition avec les lignes de tram.

La ligne 10 verra son itinéraire modifié dès la mise en service de la 3<sup>ème</sup> ligne de tram sur Meyrin, soit dès décembre 2010, pour être transférée sur la rue des Franchises. Cette correction est planifiée pour équilibrer l'augmentation de l'offre mise en place sur la Servette et la rue de Lyon. Le quartier de Vieussieux sera alors nettement mieux desservi par les transports publics.

Dans le cadre du plan directeur des transports collectifs suivants (2011-2014), des extensions du réseau trolleybus sont planifiées sur la route de Malagnou, à Cressy et dans Vernier.

RÉSEAU 2010

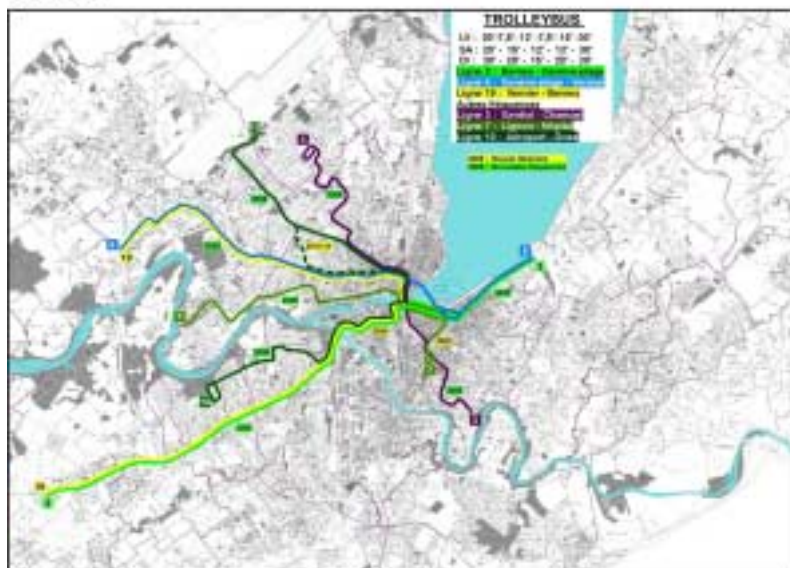


Figure n°3: Réseau trolleybus en 2010

## Les lignes autobus TPG

Les principales modifications apportées au réseau bus sont le prolongement de la ligne 9 dans le futur quartier des Communaux d'Ambilly (MICA), l'extension de la ligne 24 (anciennement 4) aux Tours de Carouge; la modification de la ligne 23 (anciennement 18) pour desservir le collège du Rolliet.

La ligne 5 est prolongée de Palexpo à Vernier, en desservant la zone aéroportuaire.

La ligne 21 est prolongée au Petit-Lancy, de façon à permettre l'accès à la gare de Lancy-Pont-Rouge.

La ligne 11 est prolongée dans Batelle, en coordination avec l'élargissement de la route de Drize.

Le terminus partiel de la ligne 8 à Conches est supprimé, aussi toutes les courses aboutissent à Veyrier.

Globalement, les correspondances des lignes de bus avec les trains sont améliorées, en adaptant les horaires des bus.

Le tracé des lignes est indicatif dans les lieux où les infrastructures routières ne sont pas encore construites.

RÉSEAU 2010

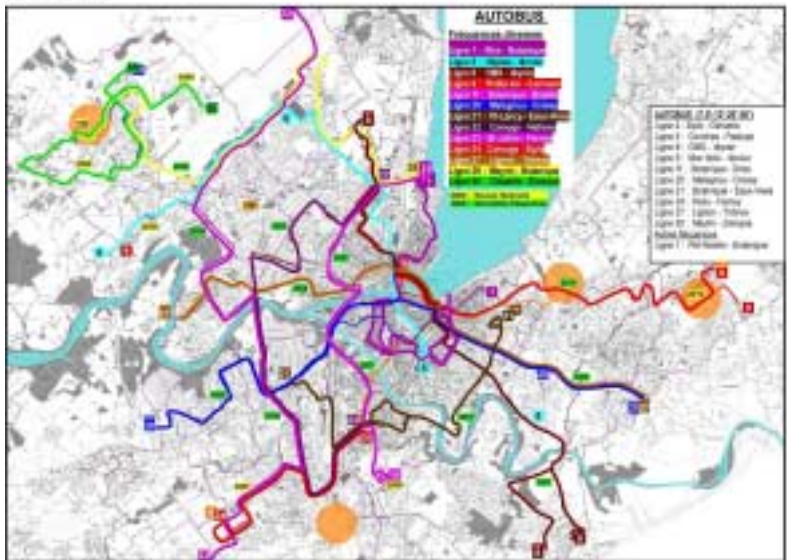


Figure n°4: Réseau autobus, lignes urbaines principales en 2010

Quant aux lignes urbaines secondaires des TPG, des adaptations sont prévues dans le secteur du nouveau quartier La Chapelle Les Sciens.

Certaines lignes sont modifiées et leurs fréquences sont augmentées.



Figure n°5: Réseau autobus, lignes urbaines secondaires en 2010

## Les lignes de bateau SMGN

Les nouveautés du réseau de la SMGN sont: le remplacement du débarcadère de la Perle du Lac par celui de Chateaubriand; la réalisation du débarcadère du pont de la Machine; la création d'une nouvelle ligne Châteaubriand - Eaux-Vives; l'acquisition de nouveaux bateaux solaires; le prolongement de l'horaire de circulation en soirée (jusqu'à 22h00) entre juin et septembre, moyennant des cadences allégées.



Figure n°6: Réseau bateaux en 2010

### 4.3 Offre régionale

#### Les lignes de train CFF

Sur la ligne de **Cornavin - Aéroport**, les cinq trains par heure sont suffisants pour absorber une demande bien supérieure à la clientèle actuelle. Il n'est donc pas prévu d'augmenter les services sur cette ligne durant la période 2007-2010.

La ligne **Genève - La Plaine** mérite une attention toute particulière, car l'offre présente des manques certains de capacité (certains trains surchargés). L'ouverture du chantier du TCMC (Tram Cornavin-Meyrin-Cern) en 2006, combinée à celle de la traversée du village de Meyrin, occasionnera de nombreuses restrictions de circulation sur la rive droite, notamment sur les axes de Meyrin et Vernier. Il est donc planifié d'augmenter sensiblement les capacités offertes de la ligne Genève - La Plaine, soit par l'intensification des cadences, soit par l'utilisation de matériel roulant de plus grande capacité, soit les deux.

#### Les lignes de bus TPG

Les lignes dans le secteur de Bernex - Chancy sont modifiées et les fréquences de certaines lignes sont augmentées.

Les correspondances des lignes de bus avec les trains sont améliorées, en adaptant les horaires des bus.



Figure n°7: Réseau régional en 2010, sans les lignes transfrontalières



#### 4.4 Offre transfrontalière et intercantonale

Le niveau de desserte de la ligne **Coppet - Lancy-Pont-Rouge** sera augmenté en augmentant la capacité des convois et les fréquences le samedi.

La ligne **Genève - Bellegarde** nécessite des améliorations de cadencement des trains TER, en heures de pointe surtout, et une meilleure coordination entre les trains RER (des CFF) et TER (de la SNCF). L'arrêt de trains TER à Vernier-Meyrin pourrait être envisagé pour la desserte du P+R lié au chantier du TCMC et augmenter l'offre de transport sur cette ligne.

La ligne **Genève-Eaux-Vives - Annemasse** accueillera avec CEVA 2, puis 4 trains régionaux et 1 train grande ligne par heure. Les temps de parcours sont de 10' pour Annemasse, 45' pour Thonon et 1h20' pour Annecy. Compte tenu du chantier CEVA prévu pour 2008, les services sur cette ligne seront interrompus et vraisemblablement remplacés par une relation par autocar, en correspondance avec le réseau de trams à Moillesulaz.

Les lignes transfrontalières routières prévues en 2010 sont composées des lignes de bus TPG (D, F, Y, 23), des deux lignes SAT/Frossard (lignes départementales de Haute Savoie transfrontalières) et de la ligne de bus TPN (Nyon - Céligny - Coppet).

La ligne 23 correspond à l'actuelle ligne 18, prolongée sur Ferney et Saint-Julien, ce qui permet d'augmenter très significativement l'offre dans ces secteurs.

Les fréquences de la ligne Y sont renforcées, notamment en raison des impacts sur la circulation des travaux de la tranchée couverte de Meyrin et du TCMC. A terme, cette ligne sera remplacée par l'extension du TCMC vers Saint-Genis.

La ligne de bus TPN reliant **Coppet - Céligny - Nyon** restera inchangé durant la période 2007-2010. Mise en service très récemment, cette ligne nécessite une période d'évaluation de son fonctionnement en regard de la demande observée.

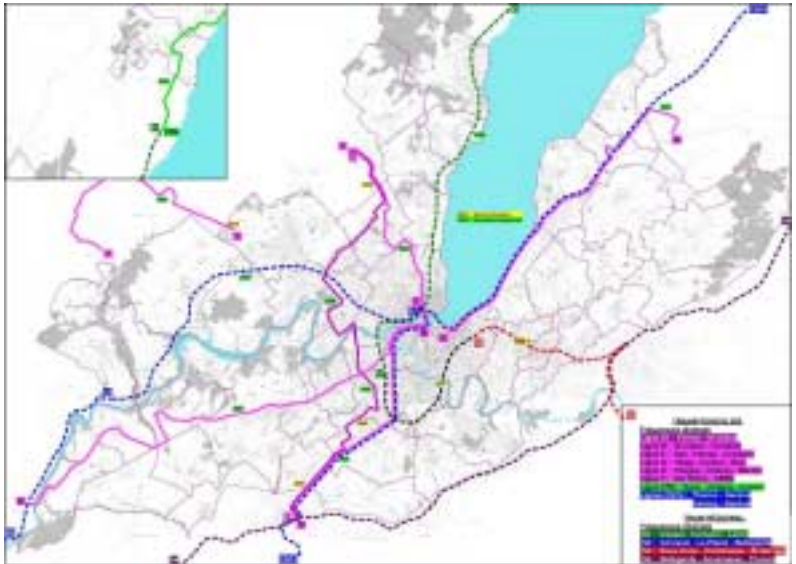


Figure n°8: Réseau transfrontalier en 2010



Les correspondances des lignes de bus avec les trains sont améliorées, en adaptant les horaires des bus.

Le développement massif de l'offre de transport public transfrontalière sera nettement facilité avec la constitution d'un GLCT relatif aux transports publics, prévu être d'opérationnel en 2007. Les lignes de bus transfrontalières seront alors placées sous l'autorité de cette nouvelle structure organisatrice, qui les administrera.

Le niveau de desserte de la ligne **Coppet - Lancy-Pont-Rouge** évoluera considérablement à la mise en service de CEVA (fin 2012). L'intensification des cadences sur cette ligne nécessite de nouvelles infrastructures permettant le croisement des trains (deux points de croisement supplémentaires à Chambésy et à Mies), qui sont prévues dès la mise en service de CEVA.

#### 4.5 Synthèse des réseaux

Les développements prévus de l'offre pour tous ces réseaux génèrent une croissance de l'offre de l'ordre de 26% entre 2006 et 2010 ou de 57% entre 2002 et 2010.

L'offre TPG augmentera de 25% environ entre 2006 et 2010 ou de 54% environ entre 2002 et 2010.

Variation de l'offre (en mio places x km)							
Opérateur	2002	2006	2010	2002-2006	02-06 %	2006-2010	06-10 %
TPG	1'672	2'057	2'570	385	23%	513	25%
CFF	88	129	187	41	47%	58	45%
SMGN	2	5	8	3	150%	3	60%
<b>Total</b>	<b>1'762</b>	<b>2'191</b>	<b>2'765</b>	<b>429</b>	<b>24%</b>	<b>574</b>	<b>26%</b>

#### 4.6 Tarification et billettique

En décembre 2004, une nouvelle tarification a été mise en place dans la région genevoise par l'intermédiaire de la communauté tarifaire UNIRESO, simultanément à de substantielles augmentations de l'offre de transports collectifs.

Une tarification unique (billets et abonnements) a été introduite dans le canton de Genève et la gamme des titres transfrontaliers a été complétée et homogénéisée par l'introduction de tarifs zonaux, de cartes journalières, d'abonnements mensuels et annuels et de réductions similaires sur tous les titres.

Cette nouvelle tarification présente le grand avantage de préparer l'entrée de nouveaux partenaires et d'anticiper le réseau du RER transfrontalier.

Au-delà des limites de l'entente tarifaire, les voyageurs peuvent se procurer des abonnements et billets combinés. En Suisse, ces produits s'appellent abonnement Inter et City-Ticket ; en France voisine, la SNCF offre l'abonnement Tramirail. Ces titres combinés comprennent le parcours en train et un forfait journalier, hebdomadaire (SNCF), mensuel ou annuel (Inter) et la libre circulation dans les zones 11 et 12 d'Unireso.

Le 11 décembre 2005, les services TER/SNCF depuis Annemasse et Pougny ont été intégrés dans l'entente tarifaire régionale.

D'autres projets concernent des accords tarifaires ponctuels offrant des avantages aux clients, mais pas la gamme complète du tarif régionale. Ainsi les voyageurs des lignes de cars SAT/Frossard peuvent acquérir un City-Ticket Genève combinant le parcours en car

jusqu'à Genève (des arrêts de descente et montée supplémentaires ont été créés) et un forfait journalier unireso, valable dans les zones 11 et 12.

Vu l'offre dense des réseaux Tout Genève, Tout Annemasse et de réseaux urbains à Annecy, Thonon, Bellegarde et Nyon et d'une offre plus faible (sauf Lausanne – Genève) sur les axes qui relient ces réseaux, le bassin se prête plutôt à une généralisation du système zone-parcours-zone ou parcours-zone. Le tarif zonal resterait limité aux réseaux urbains.

Cela reviendrait à une généralisation d'un City-Ticket aller simple (n'existe pas encore), aller et retour avec un forfait journalier dans la zone de destination et des abonnements du type Inter ou Tramirail.

Le projet de nouvelle billettique de la région Rhône-Alpes est actuellement à l'étude en vue d'une possible intégration dans le bassin franco-valdo-genevois.

Cette nouvelle billettique tient compte de la multiplicité des autorités organisatrices et des supports de titres de transports.

Son enjeu est d'offrir un support unique de titres (carte à puce) permettant de circuler sur tous les réseaux de transports afin de développer la multimodalité et de bénéficier d'un outil de pilotage performant. Sa réalisation en Haute-Savoie est prévue à l'horizon 2008.

En Suisse, la billettique électronique est prévue d'être testée dans le courant de l'année 2006 dans la région zurichoise. Le distributeur automatique de billets qui acceptera ce nouveau type de billets est en cours d'acquisition pour le RER de la région zurichoise. Ces nouveaux appareils seront équipés d'écrans tactiles et de tous les moyens de paiement. Ils rendront la monnaie.

L'objectif des opérateurs du bassin lémanique est d'acquérir des appareils qui accepteront aussi bien les billets électroniques suisse que rhône-alpin.

Afin de pouvoir réaliser cet objectif d'harmonisation de la billettique, des investissements seront nécessaires non seulement pour les distributeurs, mais aussi pour les fonctions de « back office » permettant d'attribuer les recettes correctement aux opérateurs impliqués. Ces investissements devront figurer dans les contrats de prestations 2007-2010.

A Genève, comme dans beaucoup d'autres agglomérations, les produits des transports publics, tant les prestations que les tarifs, ne sont pas suffisamment connus de la population. De plus, l'automobiliste ou le motocycliste sous-estime le temps de parcours nécessaire et sur-estime en général le temps nécessaire en transport public.

Il est donc indispensable de mettre au point des outils qui permettent une comparaison objective des temps de déplacement. Les outils à développer sont des sites internet multimodaux, des centrales d'information comme info mobilité unireso, des cartes, plans, horaires et informations aux arrêts puis dans les véhicules bien lisibles et compréhensibles.

Les efforts de ce plan directeur doivent se concentrer sur cette intégration multimodale sous la direction des autorités organisatrices. Un bel exemple de réalisation constitue la carte et le site du DTTPR ([www.dtpr.org](http://www.dtpr.org)) et le carnet horaire du bassin franco-valdo-genevois.

Toute communauté tarifaire induit une perte de recettes pour les opérateurs participants. La loi fédérale sur les transports publics (LFTP) fixe le principe de l'indemnisation par les autorités organisatrices. Le montant de l'indemnité est faible, si le tarif communautaire est proche du tarif que chacun des opérateurs demanderait. Il est en revanche élevé, si le tarif communautaire est très bas.

Avec le niveau tarifaire actuel, l'indemnité se situe à 6 mio de CHF approximativement. Elle s'ajoute, après répartition entre opérateurs, aux recettes de ces derniers et améliore ainsi le taux de couverture des charges. Elle vient en diminution des subventions pour les prestations (enveloppe budgétaire).

#### 4.7 UNIRESO

La communauté tarifaire UNIRESO constituée des TPG, des CFF et des Mouettes genevoises représente un acteur primordial dans le paysage des transports collectifs à Genève et pour sa région. Son extension progressive par l'intermédiaire d'accords entre ses membres et de nous partenaires (TPN, SNCF etc) permet aux usagers de bénéficier d'une offre unifiée toujours plus importante.

Dans ce contexte, UNIRESO est appelé à se renforcer et à s'étendre sur l'ensemble du bassin franco-valdo-genevois afin de devenir le partenaire central de la mobilité. Des efforts de communication visant à renforcer la présence d'UNIRESO auprès des usagers sont donc capitaux.

Afin de doter la communauté tarifaire UNIRESO des outils et des structures lui permettant de relever ce défi, il conviendra, durant la période considérée, d'examiner d'éventuelles modifications de son statut juridique afin de permettre notamment plus facilement l'intégration de nouveaux partenaires.

#### 5. Coût du plan directeur des transports collectifs 2007-2010

Le coût du plan directeur des transports collectifs est déterminé selon les premiers plans financiers disponibles des opérateurs, qui ont été transmis à l'OCM. Ces chiffres sont donc indicatifs. Les chiffres plus précis seront disponibles dans le cadre des contrats de prestations liant l'Etat aux différents opérateurs.

**Ainsi, l'effort de l'Etat passe de près de 161 millions en 2006 à 177 millions en 2010**

<b>Coût des plans directeurs des transports collectifs</b>						
	<b>PDTC 03-06</b>		<b>Plan directeur des transports collectifs 2007-2010</b>			
<b>Opérateur</b>	<b>2002</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
TPG	109'900'000	153'600'000	159'769'000	157'215'000	160'023'000	164'721'000
CFF	3'689'000	4'411'000	4'500'000	4'700'000	5'200'000	5'800'000
SMGN	559'000	1'871'000	2'036'000	2'126'000	2'217'000	2'653'000
TPN	0	180'000	180'000	190'000	200'000	200'000
SNCF	225'000	560'000	520'000	0	0	0
Unireso	4'998'000	0	3'100'000	3'300'000	3'500'000	3'700'000
<b>Total</b>	<b>119'371'000</b>	<b>160'622'000</b>	<b>170'105'000</b>	<b>167'531'000</b>	<b>171'140'000</b>	<b>177'074'000</b>

<b>Variations</b>				
<b>Opérateur</b>	<b>2002-2006</b>	<b>02-06 %</b>	<b>2006-2010</b>	<b>06-10 %</b>
TPG	43'700'000	40%	11'121'000	7%
CFF	722'000	20%	1'389'000	31%
SMGN	1'312'000	235%	782'000	42%
TPN	180'000	-	20'000	11%
SNCF	335'000	149%	-	-
Unireso	-4'998'000	-	3'700'000	-
<b>Total</b>	<b>41'251'000</b>	<b>35%</b>	<b>16'452'000</b>	<b>10%</b>

Les indemnités de la Confédération liées au trafic régional, versées directement aux opérateurs TPG, CFF, TPN et SNCF ne sont pas comprises dans ces montants. Elles s'élèvent à 9,3 millions par année.

Dès 2008, la ligne Eaux-Vives - Annemasse ne sera plus exploitée par la SNCF, ce qui explique l'absence de subvention cantonale dès cette date.

Les indemnités Unireso correspondent au manque à gagner des opérateurs suite à la mise en place de la communauté tarifaire intégrale, selon l'article 11 de la loi fédérale sur les transports publics (une partie du montant est déjà pris en compte dans les plans financiers des opérateurs). Ce montant, réparti entre les opérateurs selon une clé de répartition, est intégré aux produits du transport dans les plans financiers.

Compte tenu des efforts importants de rationalisation de leur exploitation, les TPG sont capables de produire un développement de offre de transport supérieur à un coût moindre comme l'illustre le tableau suivant:

<b>Plan directeur / TPG</b>	<b>Croissance de l'offre</b>	<b>Subventions cantonales</b>
PDTC 2003-2006	+24% (réalisé)	+41,2 mio (+35%)
CP 2003-2006	+23% (réalisé)	+43,7 mio (+40%)
PDTC 2007-2010	+26% (planifié)	+16,5 mio (+10%)
CP 2007-2010	+25% (planifié)	+11,1 mio (+7%)

## **6. Suivi du plan directeur des transports collectifs 2007-2010**

Le suivi du plan directeur sera opéré par le biais des contrats de prestations des opérateurs avec l'Etat, car le plan directeur ne constitue donc pas un engagement contractuel des opérateurs.

Par exemple, le contrat de prestations des TPG sera considéré comme rempli, si l'offre commandée est effectivement mise en service et si les cibles des différents indicateurs du contrat sont atteintes, selon une méthode décrite explicitement.