

*Date de dépôt : 28 juin 2007*

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

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le présent rapport a pour objectif, conformément à l'article 6, alinéa 2, de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) :

- d'établir l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures de transports publics;
- de préciser les perspectives de réalisations futures en matière de transport publics;
- d'indiquer les aménagements induits pour les modes de déplacements individuels et les autres lignes de transports publics;
- de mentionner les modalités de financement des nouvelles infrastructures et de l'exploitation du réseau.

### **Préambule**

Ce rapport rappelle les projets menés en matière de transports publics depuis 1998. Il s'attache cependant plus précisément à indiquer les projets qui ont été mis en œuvre depuis 2003, date du dernier rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil, et les perspectives de développement du réseau de transports publics à venir.

Pour mémoire, les dispositions et la planification prévues à l'article 4 de la loi sur le réseau des transports publics sont :

- le renforcement et développement de la desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de fer, notamment par la réalisation du raccordement Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives et des aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire pour y développer un réseau

express régional (RER), avec l'étude d'une extension ultérieure en direction du Pays de Gex;

- le développement par étape des lignes de tramways avec pour première étape la construction de lignes portant sur le prolongement Cornavin – rond-point de Plainpalais – Acacias, jusqu'au Grand-Lancy, puis jusqu'aux Palettes, ainsi que la ligne entre Cornavin et Meyrin;
- la deuxième étape de développement du réseau de tramways porte sur le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, dès que la route des Nations sera construite et la réalisation d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex;
- l'étude d'autres extensions du réseau de tramways et ferroviaire en vue d'une réalisation ultérieure en direction de Genève-Plage – Vésenaz, de Saint-Julien, d'Annemasse, de Ferney et de Saint-Genis;
- l'adaptation et l'amélioration des lignes de transports publics sur pneus avec la possibilité de mettre en place des transports semi-collectifs dans les secteurs ou aux heures où l'exploitation de lignes régulières n'est pas adéquate.
- Par ailleurs, ces développements doivent s'accompagner de mesures de promotion propres à rendre attractif l'usage des transports publics tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses.

Ce volet de la politique de déplacements repose principalement sur le plan directeur des transports publics, dont les contrats de prestations avec les opérateurs de transport, tels qu'ils sont approuvés par le Grand Conseil, sont la traduction opérationnelle. Les enjeux sont aujourd'hui, comme cela est indiqué dans ces différents documents, de relever les défis que l'augmentation attendue de la mobilité dans notre agglomération va poser aussi bien en termes de congestion des routes que de pollution, de bruit et de sécurité du trafic.

C'est ainsi que le Plan directeur des transports publics 2003-2006 a été mis en œuvre et que le Grand Conseil a adopté lors de sa séance du 28 avril 2006 le Plan directeur des transports publics 2007-2010. Dans ce document figurent les grandes orientations en matière de transports publics dont les éléments principaux sont repris ci-après. Par ailleurs, le contrat de prestations avec les TPG, principal opérateur de transports publics dans le canton de Genève, a été approuvé le 1<sup>er</sup> décembre 2006 par le Grand Conseil pour la période 2007-2010. Les contrats de prestations en vigueur concernant la Société des Mouettes Genevoises de Navigation (SMGN) et Unireso sont,

quant à eux, renégociés au cours de l'année 2007. Concernant l'offre ferroviaire, conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer, le canton passe annuellement commande aux CFF pour faire circuler les trains régionaux.

A part ce travail au niveau cantonal, priorité est donnée aux réflexions à l'échelle de l'agglomération transfrontalière. Après avoir signé la Charte pour le développement des transports publics régionaux dans le bassin franco-valdo-genevois (DTPR) en juillet 2003, le canton de Genève s'est notamment engagé dans la réalisation d'un projet d'agglomération transfrontalier en lien avec ses partenaires français. Ce travail, en cours, permettra de préciser les projets pouvant bénéficier du fonds fédéral d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

## 1. Les projets de transports réalisés depuis 1998 (cf. art. 4 Loi H 1 50)

### 1.1 En matière d'infrastructure

#### *Les projets de tramways*

Le 27 mars 1998, la mise en service de la section appelée « **Stand** » a permis de relier la rue de la Corraterie au boulevard Georges-Favon. Ce double tronçon, d'une part sur 260 mètres par la rue du Stand et, d'autre part, par le quai de la Poste sur 290 mètres, a permis de connecter la ligne du tram n° 12 à la gare de Cornavin. Les coûts à la charge de l'Etat de Genève ont représenté 11 MF, avec une participation de la Confédération de 4,5 MF au titre de l'article 21 de l'ordonnance sur la séparation des courants de trafic (RS 752.121).

Le samedi 13 décembre 2003 a été inaugurée la section de tram « **Sécheron** ». Cette extension du réseau des tramways a permis de prolonger la ligne de tram n° 13 depuis la gare de Cornavin, à travers la rue de Lausanne, puis l'avenue de France, jusqu'au cœur des organisations internationales situées à la place des Nations. Pour ce faire, ce tronçon de près de 2 300 mètres de double voie a notamment nécessité le renforcement structurel de la dalle de couverture du parking de la place de Cornavin, ainsi que le remplacement du pont routier de l'avenue de France, ouvrage de franchissement des 14 voies CFF situées à l'entrée de la gare de Cornavin.

Les coûts à la charge de l'Etat de Genève ont été de 60 MF. Ces infrastructures ferroviaires ont bénéficié d'une subvention fédérale de 7,6 MF au titre de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF-RS 742.101). Le réaménagement des espaces publics urbains a été réalisé par la Ville de Genève en coordination avec le chantier du tram.

L'inauguration, le 15 décembre 2004, de la section « **Acacias** » a représenté la deuxième mise en service importante dans le cadre de l'extension du réseau des infrastructures de tramway en faveur des transports publics genevois. En effet, ce tronçon s'étend sur une distance de 2350 mètres entre le rond-point de Plainpalais et la boucle du Pont-Rouge, située en bas de la rampe de la route du Grand-Lancy (Ports Francs). Cette infrastructure permet de desservir nouvellement par une ligne de tramway, depuis le rond-point de Plainpalais notamment, le bâtiment universitaire d'UNI-Mail et toute la route des Acacias pour aboutir à la boucle du Pont-Rouge, constituant un pôle d'échange avec le P+R de l'Etoile et la halte CFF de Lancy-Pont-Rouge. Pour la réalisation de cette infrastructure, l'Etat de Genève a investi 54 MF. Cette réalisation a pu bénéficier d'une contribution fédérale de 5 MF au titre de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF-RS 742.101). Le réaménagement des espaces publics urbains a été réalisé, sur son territoire, par la Ville de Genève, en coordination avec le chantier du tram.

Entre le réseau déjà existant de la boucle du Pont-Rouge et celle des Palettes, la construction d'une double voie sur la rampe du Grand-Lancy et l'avenue des Communes-Réunies représente le premier bouclage du réseau des tramways genevois dans le cadre des extensions du réseau réalisées depuis les années nonante. Ce tronçon de 1,5 km de double voie de la section « **Lancy** » a été mis en service le 20 mai 2006. Pour réaliser les infrastructures nécessaires à la section « Lancy », l'Etat de Genève a investi près de 35 MF. Cette réalisation a également pu bénéficier d'une contribution fédérale de 3,5 MF au titre de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF-RS 742.101).

Avec cette dernière extension, les TPG possèdent un réseau d'infrastructure pour les tramways de près de 20 km.

### *Les projets ferroviaires*

Le 15 décembre 2002, après 6 mois de travaux, **la halte de Lancy-Pont Rouge** a été inaugurée. D'un coût de 2,6 MF, 20% ont été pris en charge par les CFF soit 0,5 MF.

C'est au changement d'horaire de décembre 2004 qu'a été inaugurée la « **3<sup>ème</sup> voie CFF Coppet – Genève** » et la nouvelle halte de Genève – Sécheron. La participation de l'Etat de Genève à ces travaux d'infrastructures sur territoire genevois a représenté 9,5 MF sur un montant total de 290 MF.

Enfin, le 21 décembre 2006 a été inauguré le prolongement de la voie 1 de la gare Cornavin, 1<sup>er</sup> tronçon du **projet CEVA**. Ces travaux, d'un montant d'environ 30 MF, ont consisté à prolonger la voie 1 et son quai afin

d'accroître la capacité de la gare en supprimant un goulet à simple voie qui n'aurait pas permis l'exploitation optimale de la ligne CEVA. Ces travaux d'une grande complexité technique ont démarré au mois de septembre 2005, après l'obtention de l'autorisation de construire au printemps 2005, et se sont déroulés en respectant l'enveloppe financière et les délais prévus.

### **1.2 Les aménagements sur les lignes de transports publics**

Durant la période 1998-2003, divers autres investissements d'infrastructures pour les transports publics (accélération des lignes et aménagements sur le domaine des routes cantonales et communales) ont été réalisés pour un montant de 21 MF. Il s'agit notamment de travaux d'adaptation des lignes de contacts pour les infrastructures de trolleybus et des travaux d'infrastructures de tramway sur la route de Chêne (secteur Amandolier) avec une participation de la Confédération de 1 MF.

Pour la période 2004-2006, des aménagements similaires ont été réalisés pour un montant de 8 MF. Il s'agit notamment des travaux pour les aménagements de la ligne de tramway au goulet de Chêne-Bourg, ainsi que la construction du nouveau raccordement de voies de tramway réalisé au carrefour du boulevard Georges-Favon et de la rue du Stand. Ces deux réalisations ont bénéficié d'une participation de la Confédération pour un montant de 0,7 MF.

### **1.3 Impact sur l'offre de transports publics**

#### *Evolution du réseau TPG*

- Les premiers investissements réalisés en 1998 sur le réseau de trams ont permis la mise en service d'une nouvelle ligne (16) pour relier la douane de Moillesulaz à la Gare de Cornavin.
- La réalisation du tram des Nations (« Sécheron ») a permis la mise en service des nouvelles lignes de trams 13 « Nations – Palettes », puis 15 « Nations - Lancy-Pont-Rouge ». Cette nouvelle infrastructure a été suivie de modifications du réseau d'autobus, avec la suppression de la ligne 4 (anciennement) entre Cornavin et le Jardin Botanique et l'extension de la ligne 1 entre Wilson et le Jardin Botanique.
- En décembre 2004, la réalisation du tram Acacias a permis la création de la ligne 15 « Nations - Lancy-Pont-Rouge » et son prolongement jusqu'au bas de la route du Grand-Lancy. La ligne 4 (anciennement) entre Cornavin et Pont-Rouge a donc été supprimée.
- En décembre 2005, le terminus de la gare des Eaux-Vives a été remis en fonction, pour faire circuler la ligne 17 en direction de Lancy-Pont-Rouge.

- Et finalement, en mai 2006, le bouclage du Grand-Lancy a été réalisé pour desservir les Palettes. Cela a permis de prolonger la ligne 15 « Nations -Lancy-Pont-Rouge » aux Palettes et la ligne 17 « Eaux-Vives-Lancy-Pont-Rouge » aux Palettes. L'ancienne ligne 4 entre Pont-Rouge et Palettes a pu être complètement supprimée.

Il convient de relever que les variations de l'offre de tramways ont aussi été marquées par des modifications de fréquences, en heures de pointe et en heures creuses, et par la mise en service de nouveaux véhicules (21 Cityrunners de 42 mètres).

Par ailleurs, l'offre de nuit (réseau nocturne) a été fortement étoffée en particulier avec une extension de l'offre les vendredis et samedis en fin de soirée. La fin de service a été reculée de minuit à 1h30 pour la majorité des lignes urbaines, avec une fréquence à 20 min.

Simultanément, sur la période 2003-2006, les TPG ont été dotés d'une enveloppe financière en très nette augmentation, compte tenu des objectifs très ambitieux que l'Etat leur a imposés (+ 20% d'offre supplémentaire). Ces éléments sont consultables dans le contrat de prestations TPG 2003-2006.

En fin de compte, sur ces quatre années, l'offre (en places x kilomètres) a été globalement augmentée de 25%, soit par la création de lignes nouvelles, soit par le prolongement de lignes existantes, soit par l'augmentation des fréquences ou encore par la mise en service de véhicules de plus grande capacité.

#### Variations de l'offre trams et total TPG

<b>Offre</b> [Places x Km] en millions	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b> (planifié)
Trams	375	375	409	475	590	618
<b>TOTAL TPG</b>	1'673	1'719	1'850	1'929	2'093	2'219
<b>Variation avec 2002</b>		<b>+2.8%</b>	<b>+10.6%</b>	<b>+15.3%</b>	<b>+25.1%</b>	<b>+32.6%</b>

### *Evolution du réseau des Mouettes Genevoises*

Les lignes lacustres exploitées par les Mouettes Genevoises ont connu aussi une très nette croissance. En effet, en 2004, l'exploitation a été étendue à l'année et deux nouvelles lignes ont été créées.

La fréquentation est ainsi passée de 595 000 passagers en 2003 à près de 1,1 million de passagers en 2006.

### *Evolution du réseau ferroviaire*

En septembre 2001, le RER Cornavin - La-Plaine a été prolongé jusqu'à Bellegarde, nécessitant des contrôles de police embarqués en lieu et place des contrôles en douane de Cornavin. Par la suite, le nombre de services prolongés, initialement de 5 allers-retours par jour (AR/j), a été augmenté de 3 AR/j en décembre 2006. Des accords spécifiques entre la Région Rhône-Alpes, la SNCF, les CFF et le canton de Genève ont été signés pour la gestion de l'exploitation et la prise en charge des déficits d'exploitation.

Durant cette période, le nombre de services de RER entre Cornavin et La-Plaine a été progressivement augmenté, de 26 AR/j en 1996 à 34 AR/j en décembre 2006, compte tenu notamment de la fréquentation en très nette augmentation (près de + 40% depuis 2000).

En décembre 2002, la ligne ferroviaire régionale Nyon - Genève a été prolongée à Lancy-Pont-Rouge, offrant 8 AR/j à cette nouvelle destination.

En décembre 2004, la réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie CFF Coppet - Genève (projet Rail 2000) a permis d'offrir une fréquence intégrale de 30 minutes pour tous les services Coppet - Cornavin - Lancy-Pont-Rouge. Un service de bus de substitution entre Nyon, Céligny et Coppet complète cette offre. A cette même date, la halte de Genève-Sécheron a été mise en service.

Les résultats en matière de fréquentation sur l'ensemble des lignes CFF à la suite de ces évolutions sont prometteurs. Ainsi, pour la période 2002-2006, le nombre de voyageurs a augmenté de 46%.

### ***1.4 Les aménagements induits sur les autres modes de transports (piéton / vélo / voiture)***

En règle générale, les importants travaux réalisés dans le cadre des extensions de lignes de tramways induisent une requalification de l'espace urbain, l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables, ainsi que l'aménagement de trottoirs agrandis permettant d'accueillir le flux des piétons provoqué par l'exploitation des lignes de tramways. Les projets des trams « Sécheron », « Acacias » et « Lancy » ont ainsi fait l'objet d'une conception systématique d'aménagements de mobilité douce.

En matière d'aménagement en faveur des vélos, en 2006, nous dénombrons, sur l'ensemble du territoire cantonal, 342 km d'aménagements (bandes, pistes, contresens, etc.), soit 9% de plus qu'en 2003.

Par ailleurs, le canton de Genève a défini au cours de l'année 2006 une stratégie pour « une politique du vélo pour le canton de Genève », afin de mieux orienter et préciser les actions menées dans ce domaine à l'échelle cantonale.

### ***1.5 Les mesures d'accompagnement mises en œuvre pour promouvoir l'usage des transports publics***

#### *Communauté tarifaire*

La communauté tarifaire intégrale (CTI) a été mise en service en juillet 2001 sur tout le canton de Genève. Un contrat de prestations entre les trois opérateurs TPG, CFF et Mouettes Genevoises et l'Etat cadre les relations des parties et définit les indemnités.

Deux adaptations tarifaires ont été mises en application durant la période 2003-2006, ce qui a permis de se rapprocher du tarif national et ainsi de s'affranchir des indemnités jusque-là versées aux opérateurs suite aux refus du Conseil d'Etat d'augmenter les tarifs durant les années précédentes.

En 2005, une convention tarifaire régionale transfrontalière a été signée pour harmoniser l'ensemble des titres de transports publics, jusqu'alors très disparates sur le bassin. Six autorités organisatrices de transports et six opérateurs ont signé cette convention. Cet accord est expérimental, notamment en raison de son unicité dans le domaine des transports publics, et de lacunes dans l'application de certaines règles de fonctionnement administratif. Un travail est en cours pour améliorer cette convention et la pérenniser.

En 2006, cette convention a été complétée par des accords commerciaux entre Unireso et la SNCF pour vendre des billets combinés depuis Bellegarde, Annecy, Cluse, Evian et Thonon. Des accords similaires entre Unireso et les opérateurs d'autocars exploitant les lignes Annecy - Genève et Evian/Thonon - Genève sont en cours de discussion.

#### *Les actions en matière de P+R*

En 2002, l'office cantonal de la mobilité (OCM), en partenariat avec la Fondation des parkings, a développé le plan d'actions des parcs-relais 2003-2006, qui répondait à la nécessité de disposer d'un cadre opérationnel permettant à la Fondation des parkings, aux CFF et aux autres intervenants de la politique des parcs-relais de planifier les ouvrages à mettre en service durant une période quadriennale.



Les parcs-relais mis en service durant la période 2003-2006 représentent environ 1350 places supplémentaires offertes dans le canton de Genève, qui se répartissent de la manière suivante :

– **Parc-relais (P+R) de Genève-Plage**

– Un parc-relais d'une capacité de 900 places a été mis en service à Genève-Plage en février 2004. En parallèle à l'ouverture du parc-relais, une ligne urbaine principale (ligne 6) a été prolongée jusqu'au parc-relais et l'offre des Mouettes Genevoises a été renforcée au départ du Port-Noir en direction du centre-ville et du quartier de Sécheron.

– **Parc-relais (P+R) de Sécheron**

– Un parc-relais provisoire de 100 places a été mis en service à Sécheron, en lien avec la mise en service de la ligne de tramway 13 en décembre 2003, puis de la ligne de tramway 15 en décembre 2004. L'étape suivante, la mise en service d'un parking définitif de 400 places, interviendra dans la période quadriennale à venir.

– **Parc-relais (P+R) P49**

– Un parc-relais de 260 places a été mis en service sur le parking P49 de l'aéroport en juin 2005.

– **Parcs-relais (P+R) du Bachet-de-Pesay**

– La Fondation des parkings a obtenu, dès 2003, la mise à disposition de 50 places pour une utilisation à titre de parc-relais dans le parking situé dans les bâtiments des TPG.

– **P+Rail de La Plaine**

– Un P+Rail de 79 places a été ouvert à la gare de La Plaine le 1<sup>er</sup> février 2006. Les abonnements sont vendus par les CFF.

A cela s'ajoute un parking de 250 places se situant sur la commune de Saint-Julien, actuellement mis à disposition gratuitement pour inciter à l'usage des transports collectifs et signalé comme tel. Il permet un accès aisé à la ligne transfrontalière D et la signalétique est mise en place par la Fondation des parkings.

*Campagne de communication*

La communication sur l'offre de transports publics à Genève est de la compétence des trois opérateurs membres d'Unireso. L'Etat contribue à ces frais par le biais du contrat de prestations de la CTI et des contrats bilatéraux qu'il a avec les opérateurs.

Sur l'espace transfrontalier, la communication de l'offre de transports publics est aussi de la compétence des opérateurs, en coordination avec les autorités organisatrices.

En ce qui concerne l'action de l'Etat, le Service de la communication et de l'information (SIC) du département du territoire intègre les transports collectifs, le cas échéant, dans sa stratégie globale de communication grand public axée sur l'incitation aux changements de comportement en matière de mobilité. L'Etat réalise également de l'information et de la communication liée à ses tâches en matière de planification de nouvelles offres de transport.

Ainsi, pendant la période 2003-2006, l'Etat a réalisé différentes actions de promotion des transports en commun :

- A Noël 2002, il a initié la campagne grand public « les courses de Noël en bus ou en tram ».
- Dès 2003, et, périodiquement, encore actuellement, la campagne « L'esprit mobile » met en scène tram, bus et train.
- Par ailleurs, dans le cadre de la promotion des plans de mobilité d'entreprise menée avec ses partenaires, notamment le canton de Vaud, l'Etat a encouragé les sociétés établies à Genève à inciter leurs employés, leurs clients et leurs fournisseurs à utiliser les transports en commun. A cet effet, il a notamment publié une brochure, organisé un séminaire et décerné un Prix de la mobilité d'entreprise.
- Dans le même esprit d'encouragement au transfert modal, il a organisé l'utilisation du Fonds de promotion des transports publics à la Praille.
- L'Etat a participé à la promotion des P+R.
- Enfin, il a organisé des conférences de presse, réceptions et événements promotionnels à l'occasion d'inaugurations de trams ou de gares interfaces, ainsi que de signatures d'accords importants concernant les transports publics.

Sur le plan transfrontalier, diverses actions de communication de type institutionnel ont été réalisées dans le cadre du DTPR : carte des réseaux de transports publics du bassin franco-valdo-genevois, guide horaire des principales destinations et dépliant explicatif sur les tarifs. Ces documents ont été à chaque reprise distribués aux frontières afin de sensibiliser les automobilistes.

### ***1.6 Les enquêtes aux frontières : pour une meilleure connaissance de la mobilité***

En novembre 2002 a été réalisée une première enquête sur les déplacements à travers les frontières du canton de Genève. Trois ans après,

en 2005, suite à l'entrée en vigueur des accords bilatéraux en 2004 et pour prendre en compte les évolutions marquées en termes d'emplois et d'habitat que connaît la région franco-valdo-genevoise, les autorités organisatrices des déplacements ont décidé de réaliser une deuxième enquête.

Cette enquête a été réalisée en partenariat avec le S.M.E.T.D (Syndicat mixte d'études des transports et des déplacements dans le bassin franco-valdo-genevois qui regroupe les Conseils généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie, ainsi que les Communautés de communes du bassin franco-valdo-genevois). Grâce à la collaboration des gendarmeries genevoise et vaudoise, des douanes suisse et française, près de 100 000 questionnaires ont été distribués à différents moments de la journée pendant une période de trois semaines, à près de 30 passages de frontière. C'est donc une source importante de la connaissance des échanges au sein de notre agglomération pour préciser leurs caractéristiques et les enjeux auxquels nous devons faire face.

Il ressort de l'enquête que près de 500 000 personnes entrent ou sortent chaque jour du canton de Genève, soit 32 000 de plus qu'en 2002. Plus du tiers de ces échanges se fait avec le canton de Vaud, alors que 45% des échanges concernent la Haute-Savoie et 20% le Pays de Gex. De 1980 à 2005, le trafic routier a plus que doublé.

La part des transports collectifs a quant à elle progressé, de 10% de l'ensemble des déplacements en 2002 à 12 % en 2005, ce qui est une bonne nouvelle. Cela traduit les efforts importants de développement de l'offre, en particulier sur l'axe Vaud - Genève. On peut constater une corrélation entre offre et fréquentation des transports en commun.

En matière de destinations, les flux qui franchissent la frontière vont principalement au centre de Genève (37 %). Le transit ne représente que 6 % des flux, essentiellement sur l'autoroute.

### ***1.7 Le Groupement local de coopération transfrontalière***

Afin de répondre aux engagements pris par l'ensemble des acteurs des transports publics transfrontaliers dans le cadre de la Charte du DTPR signée en juillet 2003, un Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) a été créé. Cette instance a en charge depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007 la gestion des lignes de transports publics routières transfrontalières (ligne D, D', F, F', Y, et services autocars entre Genève/Thonon et Genève/Annecy).

Rendue possible par les Accords de Karlsruhe, cette entité dispose d'une personnalité juridique propre et d'une autonomie budgétaire afin de gérer les lignes de transports publics transfrontalières, d'organiser le développement concerté de ces lignes et de lancer le cas échéant des appels d'offres. Les

autorités organisatrices de transports faisant partie du GLCT sont l'Etat de Genève, l'Etat de Vaud, les Conseils généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie et les Communautés de communes du Genevois et du Pays de Gex. Ces mêmes autorités, auxquelles s'ajoutent la Région Rhône-Alpes et la Communauté de communes de l'agglomération annemassienne, siègent également dans un Comité stratégique ayant pour mission de planifier le réseau des transports collectifs dans le bassin franco-valdo-genevois, dans la droite ligne de la charte du DTPR.

## **2. Les prochaines étapes de réalisation**

### ***2.1 Le Projet CEVA : épine dorsale d'un véritable RER franco-valdo-genevois***

La période 2003-2006 a permis l'élaboration du dossier technique du projet CEVA sur sa partie suisse et sur sa partie française. Ces travaux ont eu lieu au sein du comité franco-suisse CEVA. Ils ont concerné aussi bien l'approche en termes d'infrastructure que de premières réflexions concernant l'offre de services sur l'ensemble du réseau ferroviaire franco-valdo-genevois impacté par le projet CEVA. Des travaux sont également en cours afin de permettre la signature d'un accord international précisant les conditions de réalisation de cette infrastructure transfrontalière.

Simultanément, pour la partie suisse du projet, les études ont été menées afin d'élaborer le dossier d'approbation des plans qui a été déposé, pour sa partie principale (tronçon 2), à l'Office fédéral des transports (OFT) et pour lequel l'enquête publique a eu lieu du 11 septembre au 10 octobre 2006. Le traitement des oppositions est en cours afin de permettre une mise en service en décembre 2012. Ce projet, estimé à 940 MF, est financé à hauteur de 540 MF par la Confédération au titre du fond d'infrastructure voté par les Chambres fédérales en 2005 et dont la part pour le CEVA a été votée lors de la session d'automne 2006.

Les travaux continuent avec la Région Rhône-Alpes et le canton de Vaud afin de permettre la contractualisation et la mise en œuvre de l'offre RER liée au projet CEVA sur le réseau ferroviaire franco-valdo-genevois.

Pour une meilleure exploitation du RER à l'échelle de l'ensemble de ce bassin franco-valdo-genevois, le changement d'électrification de la ligne ferroviaire de La Plaine en 25 KV est un enjeu important pour le canton de Genève. Les CFF sont convaincus de son intérêt et ce projet pourrait se réaliser pour 2012 sur sa partie suisse. Il reste à convaincre les partenaires français de procéder à la même évolution sur leur territoire. Des échanges ont lieu entre les CFF et ces derniers afin que Réseau Ferré de France

(propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en France) engage les études nécessaires pour y parvenir.

## **2.2 La ligne TGV du Haut-Bugey**

Afin d'améliorer les relations ferroviaires entre la Suisse occidentale et le réseau à grande vitesse français, il a été décidé de moderniser et électrifier le tronçon ferroviaire entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde-sur-Valserine en le remettant en service. Cela permettra de réduire de 47 km le trajet actuel entre Paris et Genève et ainsi de réduire de près de 30 minutes le temps de parcours entre ces deux agglomérations. Dans un premier temps, 9 AR/j sont prévus entre Genève et Paris.

Ce projet a fait l'objet d'une convention bilatérale entre l'Etat français et la Confédération, signée le 5 novembre 2005, et d'un accord sur le financement de sa réalisation, signé le 25 août 2005. D'un montant de 550 MF, ce projet est financé par la Confédération à raison d'une participation forfaitaire de 110 MF. Les travaux sont en cours et la mise en service est prévue pour mi-2009.

## **2.3 Les nouveaux projets de tramways**

Les principales réalisations à venir en matière de tramways, pour lesquelles une demande de concession a été obtenue auprès de l'Office fédéral des transports, sont :

### *Le Tramway Cornavin - Meyrin - CERN (TCMC)*

Les travaux de réalisation ont commencé en décembre 2005 pour la 1<sup>ère</sup> étape « Cornavin – Avanchets ». Avec ses quelques 9 kilomètres de double voie entre la Gare de Cornavin et le Cern, le TCMC constitue la plus importante extension du réseau des tramways TPG à ce jour.

Sa mise en service est prévue en trois étapes successives :

- « Cornavin – Avanchets » : décembre 2007
- « Avanchets - Meyrin Cité » : septembre 2009
- « Meyrin Cité – Cern » : septembre 2010

Pour l'année 2007, le début des travaux de réalisation des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> étapes de ce tram est planifié, à savoir les tronçons Avanchets- Gravière (Cité de Meyrin) et Gravière-Village de Meyrin-Cern. D'importantes constructions d'ouvrages d'art sont nécessaires pour la réalisation de cette 2<sup>ème</sup> étape, avec notamment la construction de la tranchée couverte de Meyrin et le viaduc « Lect ».

Il convient de relever que le démarrage de certains travaux nécessitera que l'autorisation de construire fédérale soit en force, ce qui n'est pas encore le cas sur l'ensemble du tracé. En effet, cinq recours ont été déposés contre la décision d'approbation des plans délivrée par l'Office fédéral des transports en août 2006. L'Etat de Genève a obtenu auprès de la Commission fédérale de recours une levée de l'effet suspensif portant sur les tronçons non directement concernés par les recours, décision qui a été récemment confirmée par le Tribunal fédéral. Les travaux peuvent donc désormais débiter, sauf sur le tronçon faisant l'objet des recours, situé entre le viaduc de la rue Lect et la Promenade du Corzon, à Meyrin.

Parallèlement, dans la perspective de la mise en œuvre de la Charte du DTPR, la Communauté de communes du Pays de Gex a engagé en 2005 des réflexions concernant le prolongement du TCMC sur territoire français, avec la localisation d'un P+R à son extrémité. En lien avec ce prolongement, l'Etat de Genève examine l'opportunité de réaliser la « Direttissima » sur sol suisse. Cette dernière serait réalisée simultanément à la 3<sup>ème</sup> étape « Meyrin – Cern », soit pour juin 2010.

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

Le dossier de demande de concession a été remis à fin décembre 2005 à l'Office fédéral des transports et la concession a été délivrée en janvier 2007. Les études d'avant-projet contribuant à l'élaboration du dossier d'approbation des plans sont en cours. L'ensemble du dossier doit être déposé à l'OFT à fin juin 2007. Ce délai est impératif pour permettre l'examen complet du dossier par l'Office fédéral des transports et la délivrance de l'autorisation de construire avant la fin de 2008. En effet, la subvention fédérale de 90 MF attribuée au TCOB dans le cadre du fonds d'urgence est conditionnée par un démarrage du chantier en 2008.

Cette nouvelle infrastructure permettra de relier la gare de Cornavin au parking d'échange de Bernex, via la place Bel-Air, la rue du Stand, le pont de Saint-Georges et la route de Chancy. L'échéance planifiée pour la mise en service de ce tronçon est décembre 2011.

L'extension du tram en traversée de Bernex se fera dans un deuxième temps. Les études sont en cours pour permettre le dépôt de la demande de concession auprès de l'autorité fédérale.

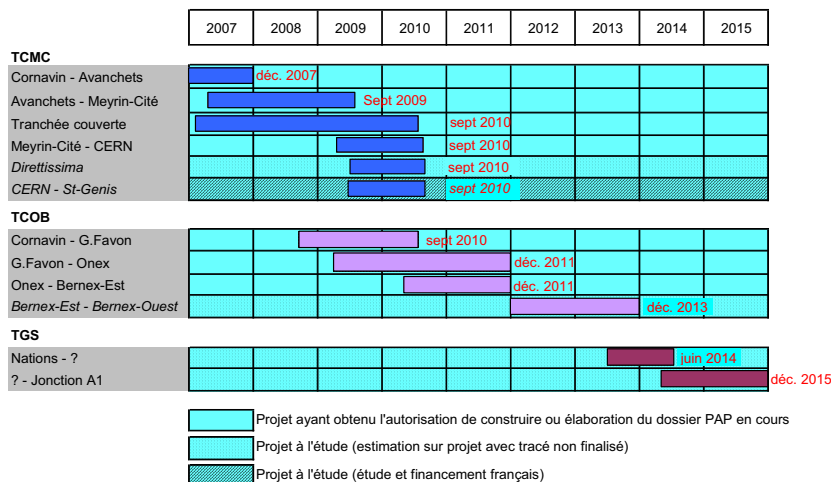
#### *Tramway Grand-Saconnex (TGS) :*

Le dossier de demande de concession a été envoyé à l'office fédéral des transports en même temps que celui du tramway Cornavin - Onex - Bernex. Les premières études de faisabilité et d'insertion du tram ont été menées. Du fait de son lien étroit avec le projet de la route des Nations, dont la réalisation

est prévue pour 2013, l'élaboration du projet est toutefois différée à 2009, lorsque seront terminées les phases d'études techniques et de procédures liées aux TCMC et TCOB.

Le prolongement sur France de ce projet en direction de Ferney a fait l'objet d'une étude préliminaire par les autorités françaises compétentes qui n'envisagent pas dans l'immédiat poursuivre cette réflexion. Ce projet reste cependant dans la planification des autorités françaises, mais à plus long terme.

### *Le planning général de réalisation des projets de tramway*



### *Investissements en matière de transports publics*

Les projets de tramways présentés précédemment coûtent respectivement 390 MF pour le TCMC (estimation de la Direttissima comprise), 307 MF pour le TCOB (dont l'extension de Bernex) et 122 MF pour le tramway du Grand Saconnex.

Pour la 1<sup>ère</sup> étape du TCMC (Cornavin-Avanchets), la Confédération a participé à hauteur de 10 MF au titre de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF-RS 742.101).

Au surplus, le canton de Genève recevra 210 MF de la part de la Confédération au titre du fond d'urgence pour le TCMC, auxquels s'ajoute une contribution financière de 10 MF de la commune de Meyrin pour la

tranchée couverte (projet routier lié au projet TCMC). Le TCOB bénéficiera également d'une subvention de la Confédération, au titre du fonds d'urgence, à hauteur de 90 MF.

Par ailleurs, l'extension de Bernex, la Direttissima et le tramway du Grand-Saconnex sont susceptibles de bénéficier d'une contribution fédérale, dans le cadre du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, pouvant atteindre 50% du coût global, soit de l'ordre de 91 MF. A cet effet, ces projets sont intégrés aux réflexions en cours dans le cadre du projet d'agglomération.

Dans le tableau présenté ci-après pour la période 1999-2012, la part de financement du canton de Genève pour l'extension des lignes de tramways sera de 476 MF. Pour la période 1999-2008, le besoin financier total, visé par l'article 9 de la loi H 1 50, aura été de 164 MF, en tenant compte des contributions de la Confédération obtenues au titre du fond d'urgence. Les besoins financiers estimés pour permettre la mise en service du TCMC et du TCOB sur la période 2009-2012 seront de 312 MF.

Il découle de cette situation que, à partir de l'année 2009, les besoins annuels, qui sont plafonnés par l'article 9 de la loi H 1 50 à 30 MF par an, seront supérieurs à cette limite. Le Conseil d'Etat présentera donc un projet de loi modifiant la loi H 1 50 sur ce point au cours de l'année 2008 pour permettre la réalisation des projets de tramways prévus dans cette loi.



**Investissements transports publics réalisés jusqu'en 2006 et dépenses prévisionnelles jusqu'en 2012**

(en vertu de H 1 50\* / H 1 55.04\*\*)

\* Loi sur les transports publics

\*\* Cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois

CHF (kFrs)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Extensions et nouvelles lignes tram (BRUT) *</b>	1'296	3'120	3'545	39'464	72'520	62'980	38'237	41'309
Participations et Subventions <sup>(1)</sup>	1'360	0	1'791	11'523	37'318	31'093	9'933	6'824
<b>Extensions et nouvelles lignes tram (NET) - ETAT * :</b> Sécheron / Acacias / Lancy / TCMC avec Diretissima et TCOB avec extension Bernex	-64	3'120	1'754	27'941	35'202	31'887	28'304	34'485
<b>CUMUL (NET) - ETAT de 1999 à 2012</b>	<b>-64</b>	<b>3'056</b>	<b>4'810</b>	<b>32'751</b>	<b>67'953</b>	<b>99'840</b>	<b>128'144</b>	<b>162'629</b>
<b>Autres aménagements divers (BRUT) / **</b>	20	3'295	4'634	3'129	5'299	5'372	3'285	2'359
Participations et Subventions	1'241	0	0	0	0	1'535	177	0
<b>Total aménagements divers (NET) - ETAT</b>	<b>-1'221</b>	<b>3'295</b>	<b>4'634</b>	<b>3'129</b>	<b>5'299</b>	<b>3'837</b>	<b>3'108</b>	<b>2'359</b>
<b>Dépenses totales extension nouvelles lignes tram ainsi que les autres aménagements divers (BRUT)</b>	1'316	6'415	8'179	42'593	77'819	68'352	41'522	43'668
Participations et Subventions <sup>(1)</sup>	2'601	0	1'791	11'523	37'318	32'628	10'110	6'824
<b>Dépenses totales (NET) - ETAT **</b>	<b>-1'285</b>	<b>6'415</b>	<b>6'388</b>	<b>31'070</b>	<b>40'501</b>	<b>35'724</b>	<b>31'412</b>	<b>36'844</b>

CHF (kFrs)	2007 Budget	2008 Estimé	2009 Estimé	2010 Estimé	2011 Estimé	2012 Estimé
<b>Extensions et nouvelles lignes tram (BRUT) *</b>	81'500	105'000	135'000	162'000	90'000	60'000
Participations et Subventions <sup>(1)</sup>	6'264	178'800	71'200	38'900	25'300	0
<b>Extensions et nouvelles lignes tram (NET) - ETAT * :</b> Sécheron / Acacias / Lancy / TCMC avec Diretissima et TCOB avec extension Bernex	75'236	-73'800	63'800	123'100	64'700	60'000
<b>CUMUL (NET) - ETAT de 1999 à 2012</b>	<b>237'865</b>	<b>164'065</b>	<b>227'865</b>	<b>350'965</b>	<b>415'665</b>	<b>475'665</b>
<b>Autres aménagements divers (BRUT) * / **</b>	7'300	6'000	4'000	4'000	4'000	4'000
Participations et Subventions	0	0	0	0	0	0
<b>Total aménagements divers (NET) - ETAT</b>	<b>7'300</b>	<b>6'000</b>	<b>4'000</b>	<b>4'000</b>	<b>4'000</b>	<b>4'000</b>
<b>Dépenses totales extension nouvelles lignes tram ainsi que les autres aménagements divers (BRUT)</b>	88'800	111'000	139'000	166'000	94'000	64'000
Participations et Subventions <sup>(1)</sup>	6'264	178'800	71'200	38'900	25'300	0
<b>Dépenses totales (NET) - ETAT **</b>	<b>82'536</b>	<b>-67'800</b>	<b>67'800</b>	<b>127'100</b>	<b>68'700</b>	<b>64'000</b>

(1) de la Confédération au titre art. 21 de l'ordonnance sur la séparation des courants de trafic (RS 752.121).

de la Confédération au titre du fonds d'infrastructure (fonds d'urgence pour TCMC et TCOB)

de la Confédération au titre de route principale suisse par l'OFROU (tranchée couverte de Meyrin)

## 2.4 Les aménagements complémentaires en lien avec le réseau de transports publics

Un certain nombre d'aménagements complémentaires, de natures et d'origines différentes, seront réalisés sur le territoire cantonal dans les années à venir en vue d'adapter le réseau routier aux évolutions des réseaux de tramways et ferroviaires dans un souci de fluidifier le trafic et d'étendre le réseau de pistes cyclables :

- les aménagements induits par les projets de tramways présentés précédemment, comme la déviation de lignes de trolleybus ou l'élargissement de la route du Grand-Lancy afin de permettre le passage des bus par cet itinéraire;
- les aménagements des interfaces de transport liés aux haltes CEVA (Lancy - Pont Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives et Chêne-Bourg);

- les aménagements liés aux évolutions du réseau existant tels que l'aménagement de l'arrêt Graveson à Chêne-Bourg ou la desserte de la gare de Chêne-Bourg dès décembre 2007;
- l'entretien du réseau existant, avec en particulier des investissements nécessaires pour rénover les infrastructures les plus anciennes.

Par ailleurs, le plan d'action des parcs-relais (P+R) 2003-2006 ayant montré son intérêt, il a été jugé nécessaire de développer un nouveau plan d'action des parcs-relais pour la période 2007-2010. Celui-ci se recentre sur le développement de l'offre en parcs-relais, en lien avec les stratégies d'ensemble en termes de mobilité. En effet, pour amplifier l'impact du développement de l'offre en transports publics et son intérêt, une véritable politique en faveur des parcs-relais doit être menée dans les années à venir. Les mesures retenues pour la période quadriennale 2007-2010 concernent cinq axes d'actions :

- l'optimisation des parcs-relais existants;
- le développement de parcs-relais en lien avec la branche de tram Cornavin-Meyrin-Cern (TCMC) :
  - Extension du P+R Balaxert,
  - P+R halte RER La Plaine Vernier-Meyrin,
  - P+R Planche (Meyrin),
  - P+R CERN;
- d'autres nouvelles réalisations de parkings en lien avec le reste du réseau de transports publics :
  - Extension du P+R de Sous-Moulin,
  - Extension du P+R Sécheron,
  - P+R Tuileries;
- le développement d'offres à moindre coût;
- les études à mener durant la période quadriennale.

En parallèle au plan d'action 2007-2010, un document présentant la stratégie à plus long terme (horizon 2020) et sur un cadre géographique plus large (périmètre d'agglomération) est en cours d'élaboration. Cette stratégie cantonale sera disponible dans le courant de 2007. Une réflexion va être également engagée en lien avec nos partenaires français à l'échelle transfrontalière, dans le cadre du Projet d'agglomération.

### 3. Perspectives de développements futurs

#### 3.1 *A l'échelle de l'agglomération transfrontalière*

La politique fédérale des agglomérations prévoit de soutenir le développement des infrastructures de transport en milieu urbain, moyennant l'élaboration d'un projet d'agglomération qui coordonne l'urbanisation et la mobilité, dans l'optique d'un développement durable. Un « fonds d'agglomération », volet du fonds fédéral d'infrastructure, sera doté à cet effet de 3,5 milliards de francs pour une durée de 20 ans. Ce fonds sera disponible dès le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

L'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise s'est engagée sur cette voie. Un projet d'agglomération est à l'étude depuis 2004, sur le périmètre de douze territoires français, genevois et vaudois. L'avant-projet 2015-2020, qui a été remis à la Confédération le 9 février 2007, intègre les planifications engagées des douze territoires qui composent l'agglomération. Il comprend donc les projets de transports publics contenus dans la loi H 1 50.

La poursuite de ce travail en 2007 permettra, sur la base d'une vision partagée de l'évolution du territoire de l'agglomération, de préciser l'ordre des priorités des projets d'infrastructures et de procéder à leur évaluation technique, conformément aux directives de l'Office fédéral du développement territorial. La version finale du projet d'agglomération doit être remise à la Confédération en décembre 2007.

#### 3.2 *Le projet de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)*

Le projet ZEB (« Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ») remplace en fait la 2<sup>ème</sup> étape de Rail 2000 et déterminera dans une large mesure le niveau de performance du réseau ferroviaire de notre pays à l'horizon 2030. Ce projet a été mis en consultation par le Conseil fédéral le 30 mars 2007. Ses objectifs sont l'amélioration des correspondances, l'augmentation des cadences et la réduction des temps de parcours.

Dès la présentation de ce projet aux cantons en avril 2006, les cantons de Genève et de Vaud, soutenus par des résolutions adoptées par leur Grand Conseil respectif, de même que l'ensemble des cantons membres de la Conférence des directeurs des transports de la Suisse occidentale (CTSO) (GE, VD, FR, BE, VS, JU, NE), se sont alliés pour défendre la prise en compte, dans ce projet, d'infrastructures vitales pour la Suisse romande, comme la 3<sup>ème</sup> voie entre Genève et Lausanne.

Le Conseil fédéral, dans son projet mis en consultation, a décidé de ne pas inclure ces infrastructures indispensables. C'est pourquoi les cantons de

Genève et de Vaud, avec les autres cantons suisses, vont intervenir fermement lors de la phase de consultation et lors des débats aux Chambres fédérales pour exiger que le projet ZEB réponde aux besoins de mobilité du pays, notamment sur l'axe Genève-Lausanne.

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 :  
Charles Beer