

Date de dépôt : 9 juin 2015

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)

Rapport de M^{me} Lisa Mazzone

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est penchée à deux reprises, sous la présidence de M. le député Daniel Zaugg, sur le rapport du Conseil d'Etat relatif à la loi H 1 50.

Lors de sa séance du 25 février 2014, elle a décidé, par 13 voix (1 EAG, 2 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG) et une abstention (1 S), de ne pas renvoyer ce RD à la Commission des travaux pour préavis, comme cela avait été fait lors de la précédente législature.

La commission a ensuite auditionné le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) lors de sa séance du 1^{er} avril 2014, représenté par M. Favre, secrétaire général adjoint, ainsi que M. Wittwer, chef du service des infrastructures de transports publics à la direction générale du génie civil, et M. Etienne, ingénieur à la direction des transports collectifs.

Audition du DETA

En préambule, M. Favre rappelle que le RD, rapport d'avancement de la réalisation de la loi sur le réseau des transports publics a été établi avant la dernière modification de celle-ci.

M. Etienne précise ensuite les projets inscrits dans la loi : les trams réalisés vers Cornavin, Plainpalais, Palettes, Nations, Acacias, Grand-Lancy,

Meyrin et Bernex, les trams prévus vers Bernex-Vailly, Plan-les-Ouates, Saint-Julien, Grand-Saconnex et vers l'aéroport, les trams planifiés vers la France voisine (Annemasse, Saint-Genis, Saint-Julien et Ferney) et les trams planifiés vers Vernier, Vézenaz, Malagnou, le Lignon, ainsi que le tram sur la moyenne ceinture. La loi distingue les projets de trams mis à l'enquête publique en 2011 ou prévus dans le schéma annexé à la loi en 2002 (Bernex-Vailly, Plan-les-Ouates - Saint-Julien, Grand-Saconnex, aéroport), les extensions du réseau en France et les projets à envisager à moyen terme (Vernier, Vézenaz, Malagnou, etc.). Elle mentionne également des mesures d'amélioration de l'exploitation des trolleybus et des autobus, ainsi que le CEVA. Par contre, la planification ferroviaire fait l'objet d'une loi distincte, la H 1 60.

15,8 km de voies de tram ont été mis en service entre 2007 et 2011 : les trois étapes du TCMC (tram Cornavin-Meyrin-CERN), tout d'abord le tronçon Cornavin-Avanchets en 2007, ensuite le prolongement jusqu'à Meyrin-Cité en 2009 et en enfin le tronçon entre Jardin alpin et le CERN en 2011, ainsi que la première étape du TCOB (tram Cornavin-Onex-Bernex), c'est-à-dire le tronçon entre Cornavin et Bernex, mis en service en 2011.

Une extension de 4 km par année, comme Genève l'a connue entre 2007 et 2011, représente un développement important en comparaison nationale et internationale.

M. Wittwer présente les aspects financiers, en précisant que les coûts ont été actualisés par rapport à ceux présentés dans le RD. Pour le TCMC, le coût total est de 400 millions ; pour le TCOB, le décompte est en cours mais devrait se monter aux environs de 325 millions. Les subventions fédérales se sont élevées respectivement à 196 et à 147 millions.

M. Etienne présente ensuite les autres projets de transports collectifs réalisés entre 2007 et 2011 : la gare provisoire de Chêne-Bourg, réalisée consécutivement au démarrage des travaux du CEVA et la fermeture de la gare des Eaux-Vives, le déplacement du trajet du trolleybus 10 via Franchises, le déplacement des trolleybus via le quartier des banques suite à la mise en service du TCOB, l'installation de voies bus sur la Voie Centrale, la route de Vernier, la route du Nant-d'Avril, la route d'Hermance et la route de Thonon. Ces nouvelles voies réservées ont permis d'améliorer significativement la vitesse commerciale des bus sur les tronçons concernés, ainsi qu'une forte progression de la fréquentation des lignes de bus qui empruntent ces tronçons. Enfin, la réalisation du nouveau débarcadère de Châteaubriand pour les Mouettes genevoises.

Tous les réseaux ont connu une augmentation massive, tant de l'offre que de la fréquentation, de l'ordre de 25 %.

Les projets d'extension du réseau de tram sont les suivants : le prolongement vers Bernex-Vailly (2,3 km, pour 100 millions), le tram de Plan-les-Ouates jusqu'à Saint-Julien (6 km, dont 4,5 km sur Genève, pour 180 millions), l'extension vers le Grand-Saconnex et l'aéroport (le tracé est en cours de révision), l'aménagement de la plateforme de Moillesulaz (pour permettre le prolongement de la ligne 12 jusqu'à Annemasse) et le tronçon jusqu'à la douane de Saint-Genis, pour l'extension jusqu'à cette localité. Les projets qui bénéficient d'un financement devraient être terminés à l'horizon 2020.

La planification ferroviaire sur le canton, dont les infrastructures font l'objet d'une loi séparée, la H 1 60, compte les projets suivants : la construction de points de croisement (îlot de croisement) à Mies et à Chambésy (afin de permettre une cadence de 15 minutes sur la ligne Coppet-Cornavin, à horizon 2016), l'allongement des quais de la ligne entre Coppet et Cornavin, afin de permettre que des trains plus longs circulent (à horizon 2020 ou un peu après), le CEVA, dont la mise en service totale est prévue pour 2019 et qui permettra le déploiement du réseau express du Grand Genève. Une mise en service partielle du CEVA dès fin 2017 est à l'étude. Enfin, l'allongement et la refonte des accès des quais de La Plaine, prévus pour 2019, permettront également de faire circuler des trains plus longs et l'extension de la gare Cornavin est planifiée à l'horizon 2025.

Les projets de trolleybus et d'autobus sont les suivants : l'extension du trolley jusqu'à Cressy, la création d'une ligne de trolley vers MICA et l'amélioration de plusieurs lignes d'autobus. Lors de la précédente législature, une disposition a été ajoutée pour que la mise en œuvre de projets de transports collectifs n'ait pas d'impact sur la capacité du réseau routier tant que la traversée lacustre ne sera pas réalisée. Les projets de tram à long terme doivent également être sans impact sur la capacité routière utile des voies traversant le Rhône, jusqu'à la mise en service d'une traversée lacustre.

En conclusion, pour la période 2007-2011, la croissance de la fréquentation des transports collectifs a été supérieure à celle de la population, ce qui prouve que la politique de report modal sur les transports collectifs déploie ses effets. Du reste, la croissance de la fréquentation a été similaire à celle de l'offre, ce qui prouve que l'offre mise en place était en adéquation avec la demande.

Questions des commissaires

Un commissaire (UDC) demande si les quelque 16 km de nouvelles voies de tram correspondent à ce qui était prévu au début des années 2000 et il s'étonne de la générosité de la Confédération pour soutenir les trams genevois. Il demande également si l'Etat dispose des 280 millions prévus pour les projets de tram ou si ces travaux devront être financés par de la dette.

Les représentants du DETA répondent que les réalisations correspondent aux projets et précisent que le soutien financier de la Confédération provient de différents fonds : le fonds d'infrastructures concernant le TCMC et le fonds d'infrastructures ainsi que le projet d'agglomération concernant le TCOB. Tous ces projets font partie du plan d'investissements décennal du Conseil d'Etat et leur financement repose sur une base légale. Par contre, tous ces projets souffrent d'un retard par rapport à ce qui était prévu initialement.

Une commissaire (Ve) se félicite du développement important du réseau de tram, tout comme de l'augmentation de la fréquentation. Elle rappelle néanmoins que la mobilité augmente en général, ce qui pourrait expliquer que la fréquentation croisse plus vite que la population, sans augmentation de la part modale des transports collectifs. Elle demande pourquoi la prévision de la part modale du ferroviaire est si basse. En particulier, elle s'interroge sur la stratégie du Conseil d'Etat consistant à développer d'abord le tram puis, dans un second temps, le réseau ferroviaire. Elle signale en effet que l'efficacité de ce mode de transport est plus importante et que le train pourrait améliorer l'offre de transports collectifs à l'échelle de l'agglomération. Elle demande enfin si le DETA dispose d'une estimation du surcoût induit par le retard pris pour réaliser le CEVA.

Le DETA répond que la part de marché des TPG est de 94 % de l'offre de transport public. La part de marché des CFF augmentera fortement (environ + 100 %) lors de la mise en service du CEVA et, dans une moindre mesure, lors du passage de la cadence de la ligne Coppet-Cornavin à 15 minutes. Ces dernières années, les TPG ont gagné plus de voyageurs que le nombre total des utilisateurs du train entre Lausanne et Genève. Les axes sur lesquels circulera le RER sont les axes où l'offre TPG est saturée. La stratégie choisie à la fin des années 1980 a été celle décrite par la commissaire. Elle présente l'avantage de pouvoir proposer une offre dans des délais relativement courts, car il est beaucoup plus rapide de construire un tram qu'une ligne de train. Par ailleurs, aucun surcoût relatif au CEVA n'est attendu pour l'instant. Le DETA et les CFF sont actuellement en discussion afin de pouvoir mettre en service partiellement l'infrastructure CEVA, par exemple entre Cornavin et Bachet. Des discussions sont également en cours pour que le tronçon français puisse être utilisé jusqu'à Chêne-Bourg.

Un commissaire (MCG) se réjouit des bons résultats présentés par le DETA, qui prouvent que la direction prise par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil est bonne. Rappelant que le Grand Conseil avait souhaité étendre les horaires de service des Mouettes, il demande si cette augmentation de l'offre se traduit par une augmentation de la fréquentation. Il demande également si une nouvelle extension serait pertinente. Enfin, il demande quelles sont les conséquences du retard du CEVA sur les projets détaillés dans le RD.

Le DETA répond que l'extension des horaires des Mouettes est intervenue après les années considérées par le RD, qui traite de la période 2007-2011 et que la fréquentation des Mouettes est très dépendante des conditions climatiques. En 2012 et en 2013, de fortes intempéries ont impacté négativement la fréquentation. L'extension entre juin et septembre est très appréciée, contrairement à celle en mai et en octobre qui rencontre moins de succès. De façon générale, le bilan est très positif. Concernant le CEVA, le retard annoncé ne devrait pas avoir de conséquences sur les autres projets de transports collectifs. La mise en service par étape présenterait l'avantage d'éviter un changement massif du réseau de transports collectifs d'un seul coup, ce qui peut poser problème, comme on l'a vu en 2011.

Un commissaire (S) demande s'il est exact que 15,3 % des places offertes sont occupées (division de l'offre en places*km par la fréquentation en voyageurs*km) et si ce taux de remplissage, qui semble plutôt faible de prime abord, est bon par rapport à celui que connaissent les autres grandes villes de Suisse. Il demande encore si le département réfléchit à la mise en place de tarifs préférentiels aux heures de faible fréquentation.

Le calcul du commissaire est confirmé par le DETA. Il est très rare que l'augmentation de l'offre entraîne une augmentation comparable de la fréquentation. D'ordinaire, une augmentation d'offre est suivie d'une augmentation de la fréquentation d'un tiers. A cet égard, Genève présente de très bons résultats. Selon le DETA, il n'est pas pertinent de considérer ce chiffre de façon globale. En effet, aux heures de pointe, le taux de remplissage est quasiment de 100 %. Il est plus opportun d'analyser la fréquentation sur une ligne ou sur un tronçon. Il existe toutefois une marge de progression et il serait intéressant de travailler sur l'augmentation du taux de remplissage. Il a été nécessaire d'augmenter l'offre aux heures de pointe, mais l'offre a été également considérablement améliorée aux heures creuses.

Le directeur général des CFF a dernièrement annoncé que les trains n'étaient remplis qu'à 20 % ou 30 % en Suisse, ce qui prouve qu'un faible taux de remplissage global semble inévitable. Pour mémoire, l'augmentation de l'offre aux heures de pointe induit une augmentation de l'offre aux heures creuses, car le même matériel roulant circule toute la journée.

Un commissaire (PLR) regrette que le rapport pour la période 2007-2011 ne soit étudié qu'en 2014. Il demande à ce qu'un tableau soit présenté à la commission avec les prévisions de mise en service des futures lignes telles qu'estimées en 2011 et telles qu'estimées actuellement. Il se demande également si d'éventuels retards pourraient entraîner la perte des subventions fédérales. Il termine en demandant des précisions sur le prolongement de la ligne de Bernex et sur l'évolution de la fréquentation sur cet axe depuis la mise en service du premier tronçon du TCOB.

Le DETA annonce qu'il se renseignera sur l'existence de données sur l'évolution de la fréquentation et de la part modale du transport collectif sur l'axe de Bernex et il indique par ailleurs que le maintien des subventions fédérales est acquis.

Un commissaire (UDC) demande des précisions sur une éventuelle construction d'une ligne de tram sur le pont du Mont-Blanc.

Le DETA répond que cette ligne est prévue à un horizon ultérieur. Il rappelle également que, depuis la dernière modification de la H 1 50, cette ligne ne pourra pas être construite avant la construction d'une nouvelle traversée lacustre. Il signale que, parmi les lignes à étudier ultérieurement, l'axe de Vernier présente le plus grand potentiel.

Un commissaire (UDC) demande si la France voisine est consciente qu'elle doit financer et réaliser des travaux pour améliorer l'offre TC à l'échelle de l'agglomération (extension de lignes de tram vers les villes françaises du Grand Genève).

Le DETA répond que Genève et la France collaborent pour tous les projets transfrontaliers, puisque les études se font conjointement. Il indique encore que les travaux du CEVA sur territoire français, qui ne devraient prendre que deux ans, devraient être réalisés dans les temps, en rappelant que la convention pour la réalisation de cette infrastructure a été signée par les pouvoirs exécutifs suisse et français la semaine précédente.

Un commissaire (PLR) indique que le pont du Mont-Blanc devra être reconstruit ou rénové avant qu'on y fasse circuler un tram. Il demande si le département entend améliorer l'offre des Mouettes, par exemple par une liaison lacustre entre Rive et Anières. Il s'interroge enfin sur la possibilité de mettre en place un service de bac.

Le DETA annonce que le prochain Plan directeur des transports collectifs, qui est en phase de finalisation, ne prévoit pas de modification importante de l'offre des Mouettes. Il est en revanche prévu de remplacer les bateaux diesel, qui posent problème au niveau de l'homologation par les autorités fédérales. Lors des travaux de la tranchée couverte de Vézenaz, la possibilité de mettre

en place une offre lacustre avait été étudiée, avant d'être abandonnée car le service aurait été assez lent, pour un coût élevé. Concernant le bac, le DETA répond qu'une analyse avait été menée pour un service entre Chens-sur-Léman et Coppet, mais que les résultats n'avaient pas été très encourageants. Le DETA rappelle que cela nécessite la mise en place de zones de parcage importantes de chaque côté. Le Conseil d'Etat a en outre déjà répondu à cette question dans le cadre d'une motion déposée par l'UDC.

Un commissaire (MCG) demande comment on peut expliquer la hausse de la fréquentation des Mouettes sur la période 2007-2011, alors que l'extension d'horaire n'est intervenue qu'en juillet et août 2011.

Le DETA indique que le nouveau débarcadère de Châteaubriand est plus attractif que l'ancien, ce qui pourrait expliquer une hausse de la fréquentation, en plus des conditions météorologiques dont celle-ci reste tributaire.

Le même commissaire (MCG) insiste sur le fait que le subventionnement de la construction de P+R en France dépendra de la volonté du peuple, qui se prononcera prochainement sur cet objet.

Les commissaires acceptent de prendre acte du RD 982 par :

Pour : 5 (1 EAG, 1 S, 1 Ve, 2 PLR)

Contre : 4 (1 UDC, 3 MCG)

Abstention : –

RD 982

COMMISSION DES TRANSPORTS
1 AVRIL 2014



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

CONTEXTE

RAPPORT D'AVANCEMENT 2007 - 2011, SUR:

- > REALISATIONS TRANSPORTS PUBLICS
- > PLANIFICATIONS TRANSPORTS PUBLICS
- > AMÉNAGEMENTS INDUITS POUR LES AUTRES MODES
- > FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

MODIFICATION H 1 50 EN NOVEMBRE 2013



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

PROJETS INSCRITS DANS LA LOI

1. TRAM RÉALISÉ VERS CORNAVIN, PLAINPALAIS, PALETTES, NATIONS, ACACIAS, GRAND-LANCY, MEYRIN, BERNEX
2. TRAM PRÉVU VERS BERNEX-VAILLY, PLAN-LES-OUATES ST-JULIEN, GD-SACONNEX AÉROPORT
3. TRAM PRÉVU VERS ANNEMASSE, SAINT-GENIS, SAINT-JULIEN, FERNEY
4. TRAM PLANIFIÉ VERS VERNIER, VÉSENAZ, MALAGNOU, LE LIGNON, MOYENNE CEINTURE
5. MESURES D'AMÉLIORATION DE L'EXPLOITATION BUS ET TROLLEYBUS
6. CEVA
7. PLANIFICATION FERROVIAIRE (H 1 60)



REALISATIONS TRAM 2007 - 2011

2007: CORNAVIN - AVANCHETS / 3,6 KM

2009: AVANCHETS - MEYRIN CITÉ / 3,4 KM

2011: JARDIN ALPIN - CERN / 2 KM

2011: CORNAVIN - BERNEX / 6,8 KM

TOTAL: 15,8 KM



REALISATIONS TRAM 2007 – 2011 – ASPECTS FINANCIERS

COÛTS ACTUALISÉS AU 31.12.2013

	Devis indexé	Coûts finaux	Subventions fédérales
Tram Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) <i>Décompte final terminé</i>	456 millions	400 millions	196 millions
Tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) <i>Décompte final en cours</i>	327 millions	325 millions	147 millions
TOTAL	783 millions	725 millions	343 millions



AUTRES REALISATIONS 2007 - 2011

- > GARE PROVISoire DE CHÊNE-BOURG
- > DÉMARRAGE TRAVAUX CEVA
- > TROLLEYBUS 10 VIA FRANCHISES
- > TROLLEYBUS VIA QUARTIER DES BANQUES (TCOB)
- > VOIES BUS : VOIE CENTRALE, RTE VERNIER, RTE NANT D'AVRIL, RTE HERMANCE, RTE THONON
- > DÉBARCADÈRE DE CHATEAUBRIAND



EVOLUTION OFFRE ET FREQUENTATION 2007 - 2011

RÉSEAU FERROVIAIRE:

- > 162 À 271 MIO PLACES*KM
- > 26 À 36 MIO VOYAGEURS*KM

RÉSEAU TRAMWAY

- > 651 À 944 MIO PLACES*KM
- > 96 À 159 MIO VOYAGEURS*KM

RÉSEAU TROLLEYBUS

- > 442 À 475 MIO PLACES*KM
- > 73 À 83 MIO VOYAGEURS * KM

RÉSEAU AUTOBUS

- > 1165 À 1326 MIO PLACES*KM
- > 174 À 184 MIO VOYAGEURS * KM

RÉSEAU MOUETTES

- > 1,17 À 1,31 MIO VOYAGEURS*KM

TOTAL 2007-2011 :

- > 2'427 À 3'023 MIO PLACES*KM (+25%)
- > 370 À 464 MIO VOYAGEURS*KM (+25%)



PLANIFICATION TRAMWAYS EN COURS

EXTENSION BERNEX VAILLY

- > 2,3 KM, POUR 100 MF

PALETTES - PLAN LES OUATES (- SAINT JULIEN)

- > 6 KM, DONT 4,5 KM SUR GE POUR 180 MF

EXTENSION VERS GRAND-SACONNEX ET AEROPORT

- > REVISION TRACE

EXTENSION VERS ANNEMASSE

- > PLATEFORME MOILLESULAZ

EXTENSION VERS SAINT-GENIS

- > TRONÇON DOUANE



PLANIFICATION TRAMWAYS EN COURS

Le réseau de trams actuel et son évolution à l'horizon 2020



03.04.2014 Page 9

PLANIFICATION FERROVIAIRE EN COURS (H 1 60)

POINTS CROISEMENT MIES ET CHAMBÉSY

2016 : CADENCE 15 MIN TRAINS REGIONAUX

ALLONGEMENT QAIS COPPET - CORNAVIN

2020 : ALLONGEMENT TRAINS REGIONAUX À 220 M.

CEVA

2019 : RESEAU EXPRESS DU GRAND GENÈVE (MISE EN SERVICE PARTIELLE EN COURS D'ÉTUDE DÈS FIN 2017)

ALLONGEMENT ET ACCÈS QAIS LA PLAINE

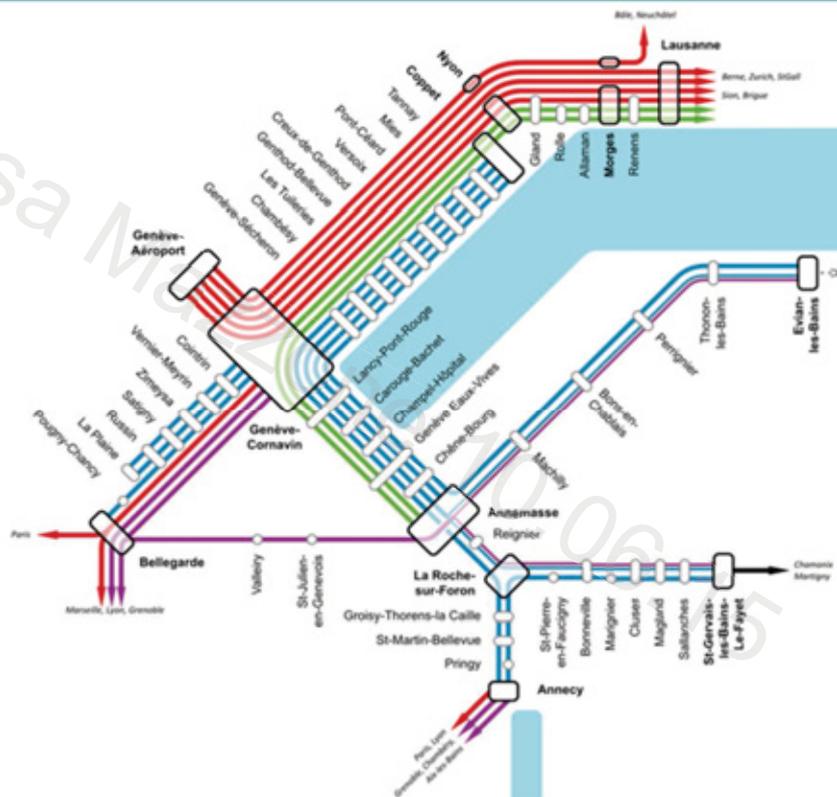
2019 : ALLONGEMENT TRAINS REGIONAUX

EXTENSION CAPACITÉ GARE CORNAVIN

2025 : GARE SOUTERRAINE AVEC 2 VOIES, CÔTÉ MONTBRILLANT



RÉSEAU EXPRESS DU GRAND GENÈVE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

03.04.2014 Page 11

PLANIFICATION TROLLEYBUS / AUTOBUS EN COURS

CRESSY

- EXTENSION À CRESSY

MICA

- EXTENSION AUX COMMUNAUX D'AMBILLY

AMÉLIORATION LIGNES AUTOBUS

- MOYENNE CEINTURE, LOUIS-CASAI, CHERPINES-BERNEX, PAV-GRANDS ESSERTS-VEYRIER, CHAMPEL-GRANDS ESSERTS, JONCTION-PRAILLE,...

- MISE EN ŒUVRE DES PROJETS SANS IMPACT SUR LA CAPACITÉ ROUTIÈRE, EN ATTENTE DE LA TRAVERSÉE LACUSTRE.



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

03.04.2014 Page 12

PLANIFICATION TRAMWAYS À LONG TERME

- RIVE - PONT MONT-BLANC - VERNIER
 - GENÈVE PLAGE - VÉSENAZ
 - THÔNEX
 - LIGNON
 - MOYENNE CEINTURE AEROPORT-CHÂTELAIN-PAV-EAUX VIVES
-
- MISE EN ŒUVRE DES AMÉNAGEMENTS SANS IMPACT SUR LA CAPACITÉ ROUTIÈRE GLOBALE UTILE DES VOIES TRAVERSANT LE RHÔNE, EN ATTENTE DE LA TRAVERSÉE LACUSTRE.



CONCLUSION

RÉALISATIONS CONFORMES AUX EXIGENCES DE LA LOI.

IMPACTS FAVORABLES SUR LA POLITIQUE DE MOBILITÉ, CAR :

- CROISSANCE FRÉQUENTATION SUPÉRIEURE À CELLE DE LA POPULATION;
- CROISSANCE FRÉQUENTATION EQUIVALENTE À CELLE DE L'OFFRE.

ENQUÊTE ACTIF-TRAFIC CLASSE GENÈVE EN 3ÈME POSITION SUISSE.

- CONSEIL D'ÉTAT CONFIRME SA VOLONTÉ DE POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS, SIMULTANÉMENT AUX DÉVELOPPEMENTS DU RÉSEAU ROUTIER PRÉVUS.

