

Date de dépôt : 23 juillet 2015

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)

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 (LRTP – H 1 50), du 17 mars 1988 :

- d'établir l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures de transports publics;
- de préciser les perspectives de réalisations futures en matière de transports 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 2013, 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 prévue à l'article 4 de la LRTP sont :

- le 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 pour y développer un réseau express régional (RER) entre l'Arc

lémanique et la Haute-Savoie, jusqu'à Evian, Saint-Gervais, Annecy et Bellegarde;

- le développement par étape des lignes de tramways : Cornavin – Plainpalais – Acacias – Grand-Lancy – Palettes, Cornavin – Meyrin et Cornavin – Onex – Bernex;
- les extensions planifiées du réseau des tramways comprenant les réalisations de nouvelles lignes en direction de Bernex-Vailly, de Plan-les-Ouates – Saint-Julien, du Grand-Saconnex et de l'aéroport;
- les extensions du réseau des tramways sur France prévues vers Annemasse, Saint-Genis, Saint-Julien et Ferney;
- les études pour des développements ultérieurs en direction de Vézenaz, Malagnou, Vernier, Le Lignon, de même qu'une ligne tangentielle entre l'aéroport, Vernier, Praille-Acacias-Vernets (PAV) et les Eaux-Vives;
- les planifications ferroviaires prévoyant de nouvelles infrastructures raccordant les lignes de La Plaine et de l'aéroport, ainsi qu'entre l'aéroport et Cornavin;
- l'amélioration des conditions d'exploitation des lignes de transports publics en vue d'accélérer leur vitesse commerciale;
- l'adaptation et l'amélioration des lignes de transports publics sur pneus dans les secteurs où la demande est forte et/ou l'offre manque.

Les développements susmentionnés doivent s'accompagner de mesures de promotion propres à rendre attractif l'usage des transports publics.

La politique des transports publics repose principalement sur les plans directeurs quadriennaux des transports collectifs, dont les contrats de prestations avec les opérateurs de transports, soumis au Grand Conseil, sont la traduction opérationnelle. Les enjeux sont aujourd'hui, comme d'ailleurs pour les années antérieures, de relever les défis que l'augmentation attendue de la mobilité dans notre agglomération posera, suite à la croissance de la population et des emplois, aussi bien en termes de congestion des routes que de pollution, de bruit et de sécurité du trafic.

C'est ainsi que les Plans directeurs des transports collectifs successifs de 2003-2006, 2007-2010, 2011-2014 et 2015-2018 ont été (ou sont) mis en œuvre, par le biais des contrats de prestations entre l'Etat et les Transports publics genevois (TPG), ainsi qu'avec la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN).

Concernant l'offre ferroviaire, le canton passe tous les deux ans commande aux Chemins de fers fédéraux (CFF) pour mettre en place l'offre régionale, conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF –

RS 742.101), du 20 décembre 1957. Jusqu'en 2013 et sa fermeture complète en raison des travaux de la ligne ferroviaire CEVA, le canton passait également commande à la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) pour la ligne Eaux-Vives – Annemasse.

La prise en considération des besoins en mobilité dans l'agglomération transfrontalière repose sur les planifications décidées dans le cadre du Plan directeur cantonal, du Projet d'agglomération, des accords valdo-genevois sur le développement ferroviaire sur l'Arc lémanique (Léman 2030) et du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) sur les transports publics. Les développements ferroviaires, après le projet Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), sont un enjeu prioritaire pour le canton de Genève.

1. Projets d'infrastructures de transports réalisés depuis 1998

1.1 Projets de tramways, selon l'article 4 de la LRTP

En 1998, la section « Stand », reliant la rue de la Corraterie au boulevard Georges-Favon, a été mise en service (260 mètres). L'investissement de 15,5 millions de francs (MF) a été financé par le canton (11 MF) et la Confédération (4,5 MF) grâce à l'ordonnance sur les contributions aux frais de suppression de passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité et aux frais d'autres mesures visant à séparer les transports publics du trafic privé (ordonnance sur la séparation des courants de trafic – RS 725.121), du 6 novembre 1991.

En 2003, le prolongement du réseau entre Cornavin et la place des Nations a été mis en service (2,3 km). L'investissement de 67,6 MF a été financé par le canton (60 MF) et la Confédération (7,6 MF) grâce à l'article 56 de la LCdF.

En 2004, le prolongement du réseau entre le rond-point de Plainpalais et Lancy – Pont-Rouge a été mis en service (2,4 km). L'investissement de 59 MF a été financé par le canton (54 MF) et la Confédération (5 MF) grâce à l'article 56 de la LCdF.

En mai 2006, le prolongement du réseau entre Lancy – Pont-Rouge et les Palettes a été mis en service (1,5 km). L'investissement de 38,5 MF a été financé par le canton (35 MF) et la Confédération (3,5 MF) grâce à l'article 56 de la LCdF.

En 2007, la première étape du tram Meyrin – Cornavin a été mise en service entre Cornavin et les Avanchets (3,6 km). L'investissement de 112 MF a été financé par le canton (56 MF) et la Confédération (56 MF), grâce à la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic

d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LFIInfr – RS 725.13, du 6 octobre 2006).

En 2009, la deuxième étape du tram Meyrin – Cornavin a été mise en service entre les Avanchets et Meyrin-Gravière (3,4 km). L'investissement de 143 MF a été financé par le canton (71,5 MF) et la Confédération (71,5 MF), grâce à la LFIInfr.

En mai 2011, la troisième et dernière étape du tram Meyrin – Cornavin a été mise en service entre Jardin-Alpin et le CERN (2 km). L'investissement de 140 MF a été financé par le canton (70 MF) et la Confédération (70 MF), grâce à la LFIInfr.

A fin 2011, le tram Bernex – Cornavin a été mis en service entre la rue de Coutance et Bernex P+R (6,8 km), avec une modification du parcours des trolleybus dans le quartier de la Jonction. L'investissement de 323 MF a été financé par le canton (178 MF) et la Confédération (145 MF), grâce à la LFIInfr. Sa finalisation a permis l'exploitation d'une ligne de tram entre Meyrin et Bernex, via Cornavin.

Entre 1998 et 2012, différents projets de renouvellement et d'adaptation des infrastructures de tramways ont été réalisés : renouvellement des voies des tronçons Amandoliers – Grange-Canal, Peillonex – Moillesulaz et Corraterie; doublement de la voie dans le goulet de Chêne-Bourg; adaptation des raccordements entre le boulevard Georges-Favon et la rue du Stand/quai de la Poste. Ces investissements ont été financés par le canton et la Confédération grâce à l'article 56 de la LCdF.

Depuis 2013, aucune nouvelle infrastructure en matière de tramways n'a été mise en service. Les projets pour les futurs trams sont détaillés sous le point 3.1.

1.2 Autres projets d'infrastructures

Projets ferroviaires

En 2002, la halte de Lancy – Pont-Rouge a été mise en service, en prolongement de la ligne Nyon – Cornavin. L'investissement de 2,6 MF a été intégralement financé par le canton.

En 2004, la 3^e voie CFF Coppet – Cornavin (299,5 MF) et la halte de Sécheron (11 MF) ont été mises en service. L'investissement de 310,5 MF a été financé par le canton (20,5 MF) et la Confédération (290 MF).

En 2006, le prolongement de la voie 1 en gare de Cornavin a été mis en service. Ce projet correspondait à la première étape du projet CEVA.

L'investissement de quelque 30 MF a été financé par le canton et la Confédération.

En 2011, la gare provisoire de Chêne-Bourg a été ouverte au trafic voyageur, pour une durée de 15 mois, en lien avec les travaux du CEVA. L'investissement de 0,8 MF a été assumé par le canton. Depuis la fermeture de la gare, la desserte entre Annemasse et Genève est assurée par la nouvelle ligne de bus 61 (voir ci-après).

Les travaux du projet CEVA ont démarré en 2011. Leur financement est prévu par la Confédération pour 55% et par le canton pour 45%. Le coût total des travaux est de 1,567 milliard de francs. Il faut noter que les recettes attendues, en lien avec les valorisations foncières prévues, seront déduites des dépenses.

Pour les autres procédures en cours, voir le point 3.2.

Projets de trolleybus

En 2006, le prolongement du réseau entre Rive et l'Hôpital a été mis en service (1 km). L'investissement de 2,3 MF a été financé par le canton.

En 2007, le déplacement de la ligne 10 sur la rue des Franchises a été mis en service (0,8 km). L'investissement de 1,4 MF a été financé par le canton.

En 2010, la déviation des lignes dans le quartier des banques a été réalisée, consécutivement au projet du tram de Bernex.

En 2010, le déplacement des lignes 6 et 19 sur l'ancienne route de Vernier a été mis en service (0,3 km). L'investissement pour les lignes de contact de 0,3 MF a été financé par le canton.

Pour les autres procédures en cours, voir le point 3.2.

Projets d'autobus

Plusieurs voies réservées pour les trolleybus/autobus ont été réalisées pour améliorer leur vitesse commerciale. Les plus importantes sont :

- en 2009 : la voie centrale entre l'Etoile et le pont de Saint-Georges;
- en 2010 : la route de Vernier devant IKEA et la réouverture de l'ancienne route de Vernier;
- en 2011 : la route du Nant-d'Avril;
- en 2011 : les routes d'Hermance et de Thonon;
- en 2012 : le pont du Mont-Blanc;
- en 2013 : la rue François Dussaud;
- en 2014 : la route de Drize.

Divers aménagements plus ponctuels (modification de la signalisation lumineuse, réaménagement des arrêts, etc.) ont été réalisés pour améliorer la progression des trolleybus et des autobus, sur la route de Saint-Julien, au Bachet-de-Pesay, la route de Frontenex, le chemin de la Gradelle et la route Jean-Jacques-Rigaud.

L'interface de Moillesulaz, entre les trams et les autobus TAC, a été réaménagée en 2012, en vue de faciliter le transfert des voyageurs entre Annemasse et Genève.

La réalisation des nouvelles branches de tram a aussi permis de revoir et d'améliorer la desserte des bus, comme dans le secteur de Meyrin (création de la ligne 57, modification des lignes 28 et Y) et d'Onex / Bernex (modification des lignes 10, 20, 21, K, L, S).

En 2014, la signalisation de plusieurs carrefours a été adaptée afin de permettre l'insertion de la ligne 61 sur l'axe du tramway entre Moillesulaz et Peillonex.

Projets lacustres

En 2001, le débarcadère de Genève-Plage, dont les travaux ont été financés par le canton, a été mis en service, en extension du réseau de la SMGN.

En 2010, le débarcadère de Chateaubriand, dont les travaux ont été financés par le canton, a été mis en service, en remplacement du débarcadère de la Perle du Lac.

2. Evolution de l'offre et de la fréquentation (entre 2011 et 2014)

Réseau ferroviaire

En 2013, les compositions de matériel roulant ont été adaptées sur la ligne Lancy – Coppet. Au lieu de rames de 5 éléments circulant toute la journée, ce sont désormais des rames de 3 éléments qui circulent, mais en unité double lors des périodes de forte affluence, augmentant de fait la capacité des trains d'environ 10% pendant ces heures de pointe. Cette mesure a ainsi généré une baisse de 14 millions de places x kilomètres sans dégradation de l'offre, tout en répondant mieux à la demande effective, ce qui explique la stagnation de ce volume entre 2011 (271 millions) et 2014 (270 millions).

En 2014, d'importants travaux ont été réalisés sur la ligne Genève – Bellegarde, entraînant sa fermeture pendant 40 jours entre juillet et août. A la remise en service de la ligne, de nouvelles rames FLIRT France, préfigurant celles devant circuler sur le futur Réseau express transfrontalier (ci-après :

LEMAN Express) ont été mise en service. Les rames Bem550 ont ainsi pu être retirées de la circulation.

Entre 2011 et 2014, la fréquentation est passée de 36 à 38 millions de voyageurs x kilomètres.

Réseau des tramways

Les différentes extensions du réseau des tramways ont permis de faire passer le réseau de 17,2 km de voies en 2007 à 33,1 km en décembre 2014.

L'offre est ainsi passée, entre 2007 et 2014, de 651 millions à 1,3 milliard de places x kilomètres et la fréquentation de 96 à 185 millions de voyageurs x kilomètres.

Après la mise en service du tram Cornavin – Onex – Bernex (TCOB), l'actuel tram de Meyrin – Bernex, en décembre 2011, et la simplification du réseau, le principal changement sur le réseau des tramways est intervenu en juin 2014, avec le prolongement de la ligne 18 de Bel-Air à Carouge.

Réseau des trolleybus

Si le nombre de lignes n'a pas changé, l'augmentation des cadences et de la taille des véhicules a permis à l'offre de croître de 442 à 475 millions de places x kilomètres entre 2007 et 2011. Suite à la refonte du réseau des trolleybus en décembre 2011 (remplacement des tronçons des lignes 2 et 19 entre Jonction et Bernex par la ligne de tram 14 et redéploiement jusqu'à Onex-Cité, raccourcissement de la ligne 10 entre l'aéroport et Rive au lieu de Onex-Cité), l'offre 2014 est redescendue quasiment au même niveau qu'en 2007, soit 447 millions de places x kilomètres.

La fréquentation a quant à elle également suivi l'offre, en passant de 73 à 83 millions de voyageurs x kilomètres entre 2007 et 2011 pour aboutir à 74 millions de voyageurs x kilomètres en 2014.

Réseau des autobus

L'augmentation du nombre de lignes et des cadences a permis de faire progresser l'offre de 1,2 à 1,5 milliard de places x kilomètres.

La fréquentation est passée de 174 à 202 millions de voyageurs x kilomètres.

La ligne 61, reliant la gare d'Annemasse à celle de Genève Cornavin, a été mise en place en avril 2013 pour répondre à deux besoins :

- permettre la continuité des déplacements régionaux entre la Haute-Savoie et Genève, suite à la fermeture de la ligne ferroviaire Genève – Eaux-Vives – Annemasse dans le cadre des travaux du CEVA;

- offrir une liaison directe entre les communes des Trois-Chêne et la gare Cornavin.

Cette ligne fait l'objet d'une coordination transfrontalière entre l'Etat de Genève, la Région Rhône-Alpes, Annemasse Agglo, la SNCF, les Transports publics de l'Agglomération d'Annemasse (TP2A) et les TPG.

Dans le même contexte, la ligne T71 entre Evian/Thonon et Genève a été renforcée (cadence à 15 minutes en heure de pointe).

Réseau lacustre

Si l'offre n'a pas varié (7 millions de places x kilomètres) jusqu'à fin 2010, les horaires ont été étendus dès l'été 2011 à la demande du Grand Conseil pour disposer d'une desserte en soirée.

La fréquentation est passée de 1,17 à 1,4 million de voyageurs x kilomètres entre 2010 et 2014, ce qui est inférieure à l'année 2011 (1,6 million de voyageurs x kilomètres) en raison notamment des mauvaises conditions météo de l'été 2014.

Mesures d'accompagnement

En matière de P+R, les projets de Sous-Moulin (extension), Vernier-Meyrin, IKEA (mise à disposition de 100 places du parking pour un usage P+R), CERN et Bernex ont été réalisés entre 2007 et 2011. Sur sol français, des P+R ont été aménagés, dans la vallée de l'Arve à Saint-Gervais, Cluses et Bonneville, en lien avec la ligne d'autocars T74 qui relie Saint Gervais-les-Bains à Genève; à Challex, en lien avec la ligne de rabattement sur la gare de La Plaine (ligne T); et à Veigy, sur le tracé des lignes T71 et G.

En 2012, la Fondation des parkings a créé une offre journalière au P+R Bernex au prix de 12 F. Le succès de ce produit a fait engager de nouvelles discussions pour étendre ce service à d'autres P+R, ce qui a été réalisé en 2014 au Bout-du-Monde, à la gare de Meyrin, à Meyrin-Gravière et aux Tuileries.

La tarification était inchangée depuis décembre 2011 sur le territoire du canton de Genève. C'est en décembre 2014 qu'une baisse tarifaire est entrée en vigueur sur le réseau en application de l'IN 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! » acceptée par le peuple le 18 mai 2014. La tarification régionale, non concernée par l'IN 146, a été augmentée de 4% en moyenne en décembre 2012 pour respecter les nouveaux tarifs du Service direct¹.

¹ Le Service direct (SD) est une forme éprouvée d'union tarifaire nationale, presque une communauté tarifaire nationale.

Parmi les améliorations constatées entre 2012 et 2014, il faut noter les efforts réalisés en matière de qualité du service par les TPG (réingénierie des distributeurs pour les rendre plus fiables et plus performants, introduction de la vente de billets et cartes journalières par SMS, site Internet en anglais, renouvellement des abonnements par Internet, etc.).

Total des réseaux

Le tableau ci-après résume l'évolution de l'offre et de la fréquentation :

Réseau	2007		2011		2014	
	Offre (mio pl x km)	Fréquent. (mio voy x km)	Offre (mio pl x km)	Fréquent. (mio voy x km)	Offre (mio pl x km)	Fréquent. (mio voy x km)
Trains	162	26	271	36	270	38
Trams	651	96	944	159	1'312	185
Trolleybus	442	73	475	83	447	74
Autobus	1'165	174	1'326	184	1'502	202
Bateaux	7	1,17	7	1,6	7	1,4
Total	2'427	370	3'023	464	3'538	500

Globalement, il faut retenir que la fréquentation de la totalité des réseaux de transports publics sur le canton de Genève a atteint, en 2014, 500 millions de voyageurs x kilomètres, ce qui correspond, en moyenne, à 600 000 voyageurs par jour. Cela représente une augmentation de 7,8% par rapport à 2011.

3. Réalisations en cours ou futures

Il convient de noter que la LRTP a été modifiée le 18 janvier 2014 pour actualiser notamment le développement du réseau des tramways jusqu'en 2022 et pour permettre le financement de l'ensemble des mesures de transports publics à cet horizon. Ces décisions ont été intégrées dans les études en cours.

3.1 Projets de tramways

Le démarrage des travaux de l'extension vers Bernex-Vailly est planifié à partir de 2018. L'infrastructure comprend 2,3 km de nouvelles voies ferrées.

Le projet est en cours d'instruction auprès de la Confédération. L'investissement de 100 MF est financé par le canton et la Confédération, dans le cadre du Projet d'agglomération 1.

Le démarrage des travaux de l'extension du réseau depuis les Palettes vers Plan-les-Ouates (par la route de Base), Perly (route de Saint-Julien) et Saint-Julien est planifié à partir de 2017 pour un premier tronçon jusqu'à la ZIPLO, puis, à partir de 2021, pour la suite jusqu'à la frontière. Il s'agit de 6 km de voies ferrées (dont 4,5 km sur territoire suisse), estimées à 180 MF pour la partie suisse du projet, dont le financement sera pris en charge par le canton de Genève et la Confédération, via le Fonds d'infrastructure ferroviaire, dans le cadre du Projet d'agglomération 2.

L'extension du réseau en direction du Grand-Saconnex avait fait l'objet d'une demande de concession à l'Office fédéral des transports (OFT) en 2005. L'instruction de ce dossier avait été gelée en raison de la volonté de réaliser prioritairement le TCOB. Le projet de tram du Grand-Saconnex reste lié à la réalisation de la route des Nations, dont le démarrage des travaux est prévu pour 2017. Les travaux du tram sont planifiés à partir de 2021 avec une potentielle adaptation, notamment pour prévoir une branche en direction de l'aéroport.

La partie genevoise de l'extension du réseau vers Annemasse comprend le réaménagement de la plateforme de Moillesulaz et de l'espace des douanes. Ce projet est en cours d'instruction auprès de la Confédération. Le coût de la partie genevoise du projet est estimé à 20 MF. Le financement sera conjoint entre le canton et la Confédération, via le Projet d'agglomération 2.

La partie genevoise du projet d'extension du tram du CERN vers Saint-Genis, dont l'autorisation de construire a été accordée dans le cadre de la procédure d'approbation des plans du projet de tram Cornavin – Meyrin – CERN est estimée à 15 MF. Il est prévu de demander à la Confédération un financement via le Projet d'agglomération 3.

3.2 Autres projets d'infrastructures

Réseau ferroviaire

La réalisation des points de croisement de Mies (VD) et Chambésy (GE) est prévue pour décembre 2017. Ils permettront d'augmenter à 15 minutes la cadence des trains régionaux entre Coppet et Genève, trains qui circulent aujourd'hui toutes les 30 minutes. L'ensemble de ces travaux est estimé à 100 MF. Leur financement est assuré par les cantons de Vaud et Genève, selon la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires, du 27 janvier 2011 (H 1 60, LDIF-GE), et la Confédération (28 MF) dans le cadre de la LFIInfr (mesure du Projet d'agglomération 1).

La liaison CEVA est planifiée pour la fin 2019. Avec ses 16 km de voies nouvelles, la partie suisse de ce projet est estimée à 1 567 MF. Ce

raccordement ferroviaire permettra de faire circuler le LEMAN Express à une fréquence de 15 minutes au centre du réseau entre Coppet et Annemasse. Les trains seront prolongés au-delà vers Evian, Saint-Gervais et Annecy. Les haltes/gares sur sol genevois sont Lancy – Pont-Rouge, Carouge-Bachet, Champel-Hôpital, Genève – Eaux-Vives et Chêne-Bourg. La liaison CEVA sera aussi utilisée par des trains CFF Régio Express (RE) à deux étages circulant entre Romont, Vevey, Lausanne et Annemasse, à une fréquence de 30 minutes. Ils s'arrêteront, sur sol genevois, à Lancy – Pont-Rouge et à Genève – Eaux-Vives, en plus de Cornavin. Au total, ce ne sont pas moins de six trains par heure, qui emprunteront la nouvelle infrastructure dès sa mise en service. Un accent tout particulier sera dès lors mis sur le rabattement des lignes TPG sur les futures gares CEVA dans le cadre du prochain plan directeur des transports collectifs.

Avec la mise en place du LEMAN Express, il faut donc s'attendre à de profondes modifications des habitudes de déplacements des Genevois et des travailleurs frontaliers, que ce soit pour des motifs de travail ou de loisirs.

A l'horizon 2020, il est prévu d'allonger à 160 mètres les quais de la ligne de La Plaine, pour permettre de doubler la capacité de la ligne en période de pointe, grâce à la circulation de trains régionaux plus longs. Le projet est estimé à 52 MF. Le financement devra être assuré par la Confédération via la convention sur les prestations CFF-OFT. Une demande d'inscription dans la convention 2017-2020 est en cours d'instruction.

Afin de se donner tous les moyens pour la réalisation des projets ferroviaires qui le concernent, le canton de Genève s'est associé avec le canton de Vaud, la Confédération et les CFF en signant le 21 décembre 2009 une convention-cadre, intitulée « Développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport : Léman 2030 ». Celle-ci prévoit les phases de réalisation et précise les modalités du préfinancement, respectivement du financement, par les cantons.

Réseau des trolleybus

Les différents projets de trolleybus prévus dans la LRTP (prolongement vers Cressy et l'axe Frontenex) ont été décalés dans le temps en lien avec les capacités financières de l'Etat en matière d'investissements.

De plus, les résultats du déploiement de la technologie TOSA (Trolleybus Optimisation Système Alimentation) prévue sur la ligne 23 (Tours de Carouge – Genève-Aéroport P+R P 47) à l'horizon 2017 permettront de s'interroger quant à la pertinence de poursuivre le développement du mode trolleybus, notamment au regard de son coût de fonctionnement et des investissements nécessaires.

Amélioration du réseau TPG

Dans le cadre du Projet d'agglomération 2, il est prévu de réaliser plusieurs aménagements visant à améliorer la progression des bus TPG avant 2022. Il s'agit des axes de moyenne ceinture, Louis-Casaï, PAV – Veyrier, Champel – Grands-Esserts, Jonction, Praille, Cherpines – Bernex et Eaux-Vives – Pallanterie.

Un vaste programme d'amélioration de la progression des lignes TPG est par ailleurs en cours. Il s'agit de réaliser les mesures permettant d'accélérer la vitesse commerciale des lignes de tramways, trolleybus et autobus.

Mesures d'accompagnement considérées

Afin que ces projets d'infrastructures de transports publics déploient tous leurs effets, il s'agit également de prévoir des mesures d'accompagnement concernant les P+R, la tarification, la billettique et la communication.

Le programme des P+R prévoit de réaliser sur sol genevois les projets Bachet-Gui, Trèfle-Blanc, Chêne-Bourg, Perly et Bernex-Vailly. D'autres projets sur sol français sont planifiés par les collectivités françaises, notamment aux abords des gares françaises du futur réseau ferroviaire.

La politique de la tarification fait l'objet d'une vaste étude avec les collectivités françaises concernées en vue de prendre en considération la mise en service du LEMAN Express et les réseaux urbains, avec l'objectif d'une plus grande intégration des tarifs suisse et français.

Quant à la billettique, elle fera l'objet de modifications importantes dans les prochaines années, avec l'arrivée du Swisspass dès août 2015 pour les abonnements généraux et ½ tarif, nécessitant des modifications des appareils de contrôles TPG et l'extension ultérieure de cette nouvelle carte sans contact au périmètre de la communauté tarifaire Unireso.

4. Perspectives d'évolution des transports publics après 2020

Le développement des transports publics, au-delà de 2020, portera en grande partie sur le ferroviaire, en plus de la poursuite de l'évolution des transports publics urbains.

A cet égard, les travaux d'extension de la gare Cornavin en souterrain doivent démarrer avant 2025. Deux nouvelles voies à quai seront créées. Une partie du financement du projet est assurée par la Confédération, à hauteur à ce stade de quelque 800 MF (coûts non actualisés), dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025 du programme de développement stratégique des infrastructures ferroviaires (PRODES), mis en place suite à l'acceptation par le peuple suisse du projet de financement et d'aménagement de

l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le projet entre actuellement dans une phase de finalisation de ses études préliminaires (conception et financement), dont les résultats consolidés sont attendus à l'automne 2015.

Dans le cadre de la préparation de l'étape d'aménagement 2030 de PRODES, plusieurs projets d'offre ont été soumis à la Confédération par le canton.

Il s'agit notamment de :

- l'augmentation de l'offre Regio-Express RE entre Lausanne et Genève, en visant une cadence au quart d'heure. Cette offre constitue un objectif essentiel des deux cantons de Genève et Vaud. Ces trains sont appelés à constituer un véritable « métro lémanique » entre ces deux agglomérations. La croissance de la fréquentation observée et planifiée démontre clairement cette nécessité;
- l'augmentation de l'offre sur la ligne RER La Plaine – Genève, avec l'introduction d'une cadence à 15 minutes, notamment pour répondre à la très forte croissance de fréquentation. Après avoir augmenté la capacité des trains, grâce à l'allongement des quais, ce second renforcement de l'offre est motivé par la forte croissance attendue;
- la réalisation d'études relatives à la création d'une nouvelle liaison Rive-Gauche – Aéroport permettant de connecter le LEMAN Express à l'aéroport sans transbordement à Cornavin.

A plus long terme, des projets de liaisons nouvelles sont à l'étude en direction du pied du Salève, du Pays de Gex et de Bernex. Ces infrastructures permettront d'augmenter significativement les fonctionnalités du LEMAN Express, en offrant de nouvelles destinations et dessertes.

La poursuite de l'extension du réseau des tramways est également projetée. Il s'agira cependant de prendre en considération la problématique de l'occupation des voiries au centre-ville, pour éviter que les différentes lignes de tram ne s'auto-bloquent dans les interfaces et carrefours. Les projets d'extensions figurant dans la nouvelle LRTP devront être consolidés par des études d'opportunité.

L'ensemble des développements susmentionnés s'inscrivent dans le concept multimodal de transport à l'horizon 2030, intitulé « Mobilités 2030 », adopté par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013.

5. Conclusion

La politique menée par le Conseil d'Etat depuis le début des années 2000, visant à augmenter de manière substantielle la desserte en transports publics

dans le Grand Genève, a porté ses fruits. Entre 2007 et 2014, la fréquentation des transports publics a augmenté de 35%, une hausse presque équivalente à celle de l'offre (+40%) et supérieure à la croissance démographique enregistrée durant la même période.

La plupart des infrastructures et des prestations prévues ont été mises en service, notamment : l'extension du réseau de tramways en direction de Meyrin, du CERN et de Bernex; l'acquisition de matériel roulant, dont des maxi trolleybus; l'augmentation des cadences des lignes de bus, y compris en soirée et le week-end; les nouvelles rames et cadences sur les lignes ferroviaires régionales de La Plaine et de Coppet; la mise en service du débarcadère de Châteaubriand et la desserte en soirée avec les bateaux des Mouettes genevoises.

Ces réalisations ont porté l'offre totale en transports publics de 2,4 milliards de places x km en 2007 à 3,5 milliards de places x km en 2014. La fréquentation passe quant à elle de 370 millions de voyages x km à 500 millions de voyages x km, soit 600 000 voyageurs par jour en moyenne en 2014.

Cette évolution de la fréquentation des transports publics est inédite, puisque la croissance de l'offre génère rarement une augmentation comparable de la fréquentation, mais plutôt une augmentation moitié moindre. Les nouvelles infrastructures ont donc été planifiées et réalisées au plus proche des besoins de la population et de l'urbanisation.

A l'heure où ce ratio offre / usagers semble s'être stabilisé au niveau généralement enregistré dans les agglomérations suisses et européennes, l'effort doit porter sur l'augmentation des places assises dans les trains CFF et l'extension des réseaux de transports collectifs périurbains, y compris en tramways, de manière à mieux desservir le territoire du Grand Genève. Dans ce contexte, la mise en service de la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) et du LEMAN Express inaugurerait une mutation profonde en termes de mobilité, tant dans le canton que dans le Grand Genève.

Le Conseil d'Etat confirme dès lors sa volonté de poursuivre le développement des transports publics. Cependant, au vu des difficultés budgétaires rencontrées par le canton et les conséquences des baisses tarifaires approuvées en votation populaire le 18 mai 2014, une phase de stabilisation et d'optimisation s'avère nécessaire. En effet, il s'agira, du point de vue de la planification en termes d'investissements et de charges de fonctionnement, d'assurer non seulement le financement de la réalisation des infrastructures des futurs trams en première étape vers Plan-Les Ouates dès

2017 et vers Bernex-Vailly dès 2018, pour une mise en service à l'horizon du LEMAN Express, mais aussi de disposer des budgets nécessaires à l'exploitation des nouvelles offres de transports qui seront proposées.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Anja WYDEN GUELPA

Le président :

François LONGCHAMP