

*Date de dépôt : 22 mars 2013*

## **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) :

- 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 2007, 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 loi sur le réseau des transports publics 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, Palettes, Nations, Acacias, Grand-Lancy, Meyrin-Cornavin et Cornavin-Onex-Bernex;
- les extensions planifiées du réseau 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 tramways sur France prévues sur 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 l'aéroport et 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 les années antérieures, de relever les défis que l'augmentation attendue de la mobilité dans notre agglomération, suite à la croissance de la population et des emplois, va poser, 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 2003-2006, 2007-2010 et 2011-2014 ont été mis en œuvre, par le biais des contrats de prestations (Unireso, TPG, SMGN).

Concernant l'offre ferroviaire, le canton passe annuellement commande aux Chemins de fers fédéraux (CFF) et à la Société nationale de chemin de fers français (SNCF) pour faire circuler les trains régionaux, conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer.

La prise en considération des besoins en mobilité dans l'agglomération franco-valdo-genevoise 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'infrastructure de transports réalisés depuis 1998**

### ***1.1 Projets tramways, selon l'art. 4 de la loi H 1 50***

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 a été financé par le canton (11 millions) et la Confédération (4,5 millions) par l'Ordonnance sur la séparation des courants de trafic (contributions fédérales 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).

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 millions a été financé par le canton (60 millions) et la Confédération (7,6 millions) par l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (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 millions a été financé par le canton (54 millions) et la Confédération (5 millions) par l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (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 millions a été financé par le canton (35 millions) et la Confédération (3,5 millions) par l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (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 millions a été financé par le canton (56 millions) et la Confédération (56 millions), par la loi fédérale sur les fonds d'infrastructures.

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 millions a été financé par le canton (71,5 millions) et la Confédération (71,5 millions), par la loi fédérale sur les fonds d'infrastructures.

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 millions a été financé par le canton (70 millions) et la Confédération (70 millions), par la loi fédérale sur les fonds d'infrastructures.

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 millions a été financé par le canton (178 millions) et la Confédération (145 millions), par la loi fédérale sur les fonds d'infrastructures. 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 par l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF).

## ***1.2 Autres projets d'infrastructure***

### *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 millions a été intégralement financé par le canton.

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

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 millions 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 CEVA. L'investissement de 0,8 million a été assumé par le canton.

En 2011, les travaux du projet CEVA ont débuté, pour une durée de 6 ans. Leur financement est prévu par la Confédération pour 55% et 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.

### *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 millions a été financé par le canton.

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

### *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.

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, les chemins de la Gradelle et de Jean-Jacques-Rigaud.

L'interface de Moillesulaz, entre les trams et les autobus TAC a été réaménagée 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).

### *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. Évolution de l'offre et de la fréquentation (entre 2007 et 2011)**

### *Réseau ferroviaire*

En 2009 pour la ligne de La Plaine et en 2010 pour la ligne de Coppet, l'ancien matériel roulant a été remplacé par des rames Flirt pour la ligne de La Plaine et des rames Domino pour la ligne de Coppet, ce qui a permis d'assainir les problèmes de saturation de certains trains régionaux.

Les modifications apportées au matériel roulant et aux cadences ont permis de faire passer le réseau de 162 à 271 millions de places x kilomètres.

La fréquentation est passée de 26 à 36 millions de voyageurs x kilomètres.

### *Réseau tramways*

Les différentes extensions du réseau tramways ont permis de faire passer le réseau de 17,2 km de voies en 2007 à 32,7 km en décembre 2011.

L'offre est ainsi passée de 651 à 944 millions de places x kilomètres.

La fréquentation est passée de 96 à 159 millions de voyageurs x kilomètres.

### *Réseau trolleybus*

Les TPG ont acquis par ailleurs des maxi trolleybus, pour la ligne 10, qui permettent de transporter environ 150 personnes (110 pour les trolleybus articulés).

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.

La fréquentation, quant à elle, est passée de 73 à 83 millions de voyageurs x kilomètres.

### *Réseau autobus*

L'augmentation du nombre de lignes et des cadences a permis de faire progresser l'offre de 1 165 à 1 326 millions de places x kilomètres.

La fréquentation est passée de 174 à 184 millions de voyageurs x kilomètres.

### *Réseau lacustre*

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

La fréquentation est passée de 1,17 à 1,31 millions de voyageurs x kilomètres.

### *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 une nouvelle ligne d'autocars, à Challex, en lien avec une ligne de rabattement sur la gare de La Plaine, et à Veigy, en lien avec les travaux de la tranchée couverte de Vésenaz.

La tarification n'a pas évolué sur le territoire du canton de Genève durant la période concernée. C'est en décembre 2011 qu'une augmentation tarifaire a été appliquée sur le réseau. La tarification régionale, quant à elle, s'est développée avec son extension jusqu'à Machilly.

La communication et le marketing, assurés par les TPG pour le compte des opérateurs de la communauté tarifaire Unireso, a été très active durant cette période, pour mieux faire connaître l'offre de transport notamment. Il convient de relever l'effort important d'Unireso pour augmenter sa clientèle régulière par le biais de la promotion et la vente d'abonnements annuels « grands comptes ». Les résultats sont très encourageants vu la forte augmentation de ces abonnés chaque année.

### *Total des réseaux*

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

| Réseau       | 2007                      |                                 | 2011                      |                                 |
|--------------|---------------------------|---------------------------------|---------------------------|---------------------------------|
|              | Offre<br>(mio pl x<br>km) | Fréquentation<br>(mio voy x km) | Offre<br>(mio pl x<br>km) | Fréquentation<br>(mio voy x km) |
| Trains       | 162                       | 26                              | 271                       | 36                              |
| Trams        | 651                       | 96                              | 944                       | 159                             |
| Trolleybus   | 442                       | 73                              | 475                       | 83                              |
| Autobus      | 1 165                     | 174                             | 1 326                     | 184                             |
| Bateaux      | 7                         | 1,17                            | 7                         | 1,6                             |
| <b>Total</b> | <b>2 427</b>              | <b>370</b>                      | <b>3 023</b>              | <b>464</b>                      |

Globalement, il faut retenir que la fréquentation de la totalité des réseaux de transports publics sur le canton de Genève a atteint en 2011 464 000 000 voyageurs x kilomètres, ce qui correspond, en moyenne, à 500 000 voyageurs par jour. Cela représente une augmentation de 25,4% par rapport à 2007.

### 3. Réalisations en cours ou futures

Il convient de noter que la loi H 1 50 est en cours d'instruction au Grand Conseil, suite au dépôt du projet de loi (PL) 11029, adopté par le Conseil d'Etat le 19 septembre 2012. Ce projet de loi prévoit un nouveau développement du réseau tramways à un horizon 2022.

#### 3.1 Projets tramways selon le PL 11029

L'extension sur Bernex-Vailly est envisagée à partir de 2015. L'infrastructure comprend 2,3 km de nouvelles voies ferrées. L'investissement de 100 millions est financé par le canton et la Confédération.

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 planifiée pour 2018. Il s'agit de 6 km de voies ferrées (dont 4,5 km sur Suisse), estimées à 180 millions pour la partie suisse du projet. Ce projet est prévu d'être financé par le canton de Genève, pour la partie suisse, et la Confédération via le Fonds d'infrastructure, 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 tram Bernex-Cornavin. Ce projet sera adapté, notamment pour en prévoir une branche en direction de l'aéroport et de Ferney. Ce projet reste lié à la réalisation de la route des Nations, qui est prévue pour fin 2018. Ce projet de tram est planifié pour 2021.

L'extension du réseau sur Annemasse est à l'étude pour être en fonction en 2017. La partie genevoise de ce projet comprend le réaménagement de la plateforme de Moillesulaz et de l'espace des douanes. Le coût de la partie genevoise du projet est estimé à 11 millions. Le financement est prévu d'être assuré par le canton et la Confédération, via le Fonds d'infrastructure.

L'extension du réseau du Cern vers Saint-Genis est à l'étude pour être en fonction vers 2016. La partie genevoise du projet est estimée à 22 millions. Le financement est prévu d'être assuré par le canton et la Confédération, via le Fonds d'infrastructure.

### **3.2 Autres projets d'infrastructure**

#### *Réseau ferroviaire*

Les points de croisement de Mies (VD) et Chambésy (GE) sont prévus d'être réalisés pour 2016. Ils permettront d'augmenter à 15 minutes la cadence des trains régionaux entre Coppet et Genève, qui circulent aujourd'hui à 30 minutes.

Les quais de la ligne Coppet - Genève sont aussi prévus d'être allongés à 220 mètres, pour augmenter la capacité de la ligne et la taille des trains régionaux. Aujourd'hui, la longueur des quais est de 150 mètres.

L'ensemble de ces travaux est estimé à 98 millions. Leur financement est prévu d'être assuré par les cantons de Vaud et Genève (Loi H 1 60 pour Genève) et la Confédération (28 millions), par la loi fédérale sur les fonds d'infrastructures.

A l'horizon 2017, le projet CEVA sera réalisé. Avec ses 16 km de voies nouvelles, la partie suisse de ce projet est estimée à 1 567 millions, hors renchérissements et hors recettes en provenance des sociétés de valorisation. Ce raccordement ferroviaire permettra de faire circuler des trains régionaux (RER), avec une fréquence de 15 minutes au centre du réseau au départ de Coppet vers Genève, Annemasse et Evian/Saint-Gervais/Annecy. Les haltes sur sol genevois sont Lancy-Pont-Rouge, Carouge-Bachet, Champel-Hôpital, Genève-Eaux-Vives et Chêne-Bourg. Cette nouvelle infrastructure est aussi prévue d'être utilisée par des trains CFF Régio Express (RE) à deux étages,

entre Lausanne et Annemasse, avec une fréquence de 30 minutes. Ils s'arrêteront, sur sol genevois, à Lancy-Pont-Rouge et à Genève-Eaux-Vives, en plus de Cornavin.

Cette nouvelle infrastructure ferroviaire sera exploitée par six trains par heure, dès sa mise en service. Ainsi, le projet CEVA et le RER franco-valdo-genevois qui empruntera cette nouvelle infrastructure permettront de soulager le réseau TPG pour de nombreux déplacements internes à Genève. Un accent tout particulier sera dès lors mis sur le rabattement des lignes TPG sur les futures gares du RER.

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

A l'horizon 2019, les quais de la ligne de La Plaine sont prévus d'être allongés à 220 mètres, pour permettre de tripler la capacité de la ligne, grâce à des trains régionaux plus longs. Le remaniement de la gare de La Plaine est aussi planifié pour augmenter la capacité ferroviaire de la ligne. Le projet est estimé à 110 millions. Le financement devra être assuré par le canton et la Confédération, par la loi fédérale sur les fonds d'infrastructures.

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 trolleybus*

A l'horizon 2015 environ, le prolongement des trolleybus vers Cressy est prévu d'être opérationnel.

A l'horizon 2017, l'axe Frontenex – Rigaud, vers le site Mon Idée – Communaux d'Ambilly (MICA) est prévu d'être électrifié et des voies bus aménagées pour y faire circuler la ligne 10, équipée de méga-trolleybus. Il s'agit du renforcement décidé par le Conseil d'Etat en vue de desservir le nouveau quartier de MICA avec des transports publics de grande capacité et efficaces.

Ces aménagements, intégrés dans le PL 11029, sont prévus d'être financés par le canton, la Confédération et les communes concernées.

### *Amélioration du réseau TPG*

Dans le cadre du Projet d'agglomération 2, plusieurs aménagements visant à améliorer la progression d'autobus, sont prévus d'être réalisés avant 2022. Il s'agit des axes 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.

### *Tableau des dépenses prévisionnelles du réseau TPG*

Le tableau des dépenses prévisionnelles, comprenant les investissements planifiés pour le réseau TPG jusqu'en 2022, figure en annexe du présent rapport.

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

### *Développement des P+R*

Le programme des P+R prévoit de réaliser sur sol genevois les projets Bachel, Trèfle-Blanc, Perly et Bernex-Vailly.

D'autres projets sont planifiés par les collectivités françaises, notamment aux abords des gares françaises du RER franco-valdo-genevois. Afin d'encourager le déploiement de P+R en France voisine, utiles à la gestion de la mobilité genevoise, le Conseil d'Etat a du reste déposé un projet de loi au Grand Conseil, le 4 février 2013, ouvrant un crédit au titre de subvention d'investissement de 3 129 406 F pour les années 2013 à 2015 pour participer au financement de la construction, sur territoire français, de cinq nouveaux P+R d'intérêt transfrontalier. Il s'agit des P+R de Veigy, ceux des Chasseurs et de Jean-Monnet au sein d'Annemasse Agglo ainsi que ceux des gares de Valleiry et de St-Julien.

### *Tarification et billettique*

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 RER franco-valdo-genevois 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, dont le déploiement est envisagé à partir de 2015 sur sol genevois, avec l'introduction de cartes sans contact et l'adaptation subséquente des distributeurs automatiques de titres de transports (DATT).

### ***3.3 Impacts de l'initiative 146***

Le 3 mars 2013, les citoyennes et citoyens genevois ont accepté par 61 127 voix (55,8%) contre 48 349 voix (44,2%), l'initiative populaire « Stop aux hausses des tarifs des Transports Publics Genevois ! » (IN 146).

Selon l'article 36, alinéa 4, de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG – rsGE H 1 55), ainsi révisée, il appartient désormais au Grand Conseil d'adopter toute modification des tarifs ou tout nouveau type de tarifs des Transports publics genevois (TPG), qui sont désormais fixés dans la loi.

Comme la mise en œuvre des nouveaux tarifs et catégories tarifaires prévus par l'IN 146, sous réserve des recours pendants, soulève un certain nombre de problèmes d'application, tant techniques que pratiques, et de cohérence globale du système de ventes des TPG, tout en prônant fortement le maintien de la Communauté tarifaire intégrale Unireso, le Conseil d'Etat a adopté le 13 mars 2013 un projet de loi, modifiant la LTPG, afin d'y apporter les corrections tarifaires indispensables à sa bonne application.

Parmi les modifications proposées, la plus importante concerne le tarif junior pour l'acquisition d'abonnements par les jeunes adultes jusqu'à 25 ans. En effet, en portant à 18 ans la catégorie des juniors, l'initiative pénaliserait financièrement les jeunes entre 18 et 25 ans, très sensibles au prix, à l'âge clé du permis de voiture et de moto, tout en provoquant des effets conséquents sur la part modale des transports collectifs et leur fréquentation. De plus, la nouvelle catégorisation de l'âge, portée par l'initiative, se retrouve en porte à faux avec les principes tarifaires valables sur le plan national et dans le cadre du service direct suisse géré par l'UTP et approuvé par l'Office fédéral des transports (OFT).

Grâce aux mesures correctives proposées, le Conseil d'Etat a donc souhaité éviter que les usagers aient à acquérir plusieurs titres de transports à des tarifs différents pour les destinations assurées par plusieurs opérateurs. Cet inconfort toucherait tous les clients genevois au départ d'une gare CFF, y compris les futures gares du CEVA.

Tout en facilitant la mise en œuvre de l'initiative, dans le respect de la volonté populaire exprimée à travers les urnes, il tient à cœur au Conseil

d'Etat de permettre aux TPG de poursuivre leur collaboration fructueuse avec les autres opérateurs d'Unireso.

Une offre dense et interconnectée est en effet le principal atout pour augmenter la part modale des transports collectifs, elle-même facteur clé de l'amélioration de la mobilité d'une agglomération genevoise en pleine croissance.

Du fait de la baisse tarifaire conséquente opérée sur les titres de transports, engendrant un manque à gagner récurrent important en matière de recettes pour les opérateurs concernés, le Conseil d'Etat considère que l'application de l'IN 146 risque de conduire, selon toute vraisemblance, à une réduction subséquente de l'offre de transports publics, en particulier sur le réseau des TPG.

#### **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 ce titre, une vaste réflexion est engagée par les CFF, en association avec l'Etat de Genève, sur les besoins en infrastructures à très long terme (au-delà de 2030) sur le canton, compte tenu des développements prévus de l'offre ferroviaire régionale et grandes lignes. Les réflexions sont prévues d'aboutir courant 2013.

A ce jour, certains projets de développement des transports publics ont été identifiés et sont décrits ci-après.

L'augmentation de l'offre sur la ligne RER La Plaine – Genève, avec l'introduction d'une cadence à 15 minutes est prévue, notamment pour répondre à la très forte croissance de fréquentation. La réalisation de la gare de Châtelaine est prévue conjointement aux renforcements d'offre sur cette ligne. 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.

L'augmentation de l'offre entre Lausanne et Genève, notamment en exploitant les trains régio express au quart d'heure, 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.

Pour atteindre ces niveaux d'offre de transports, les infrastructures ferroviaires, en gare de Cornavin, vers Châtelaine et Sécheron et entre Lausanne et Genève doivent impérativement être complétées. Il s'agit de projets de grande envergure.

L'extension de la capacité de la gare de Cornavin, par la réalisation de deux voies supplémentaires, est prévue d'être réalisée pour 2025. Son coût est à ce jour estimé par les CFF à 790 millions. Son financement devrait être assuré par la Confédération, si le projet sur «le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF) est adopté par les Chambres fédérales et le peuple suisse. Le projet FAIF permet la réalisation d'un premier paquet de mesures, à l'horizon 2025, permettant le développement de l'offre ferroviaire à l'échelle nationale en y allouant les moyens financiers nécessaires.

Pour le secteur de Châtelaine, il s'agit de réaliser un nouveau saut de mouton. Cette infrastructure est inscrite dans le programme fédéral stratégique de développement ferroviaire à moyen et long termes, lié au projet FAIF.

Un nouveau raccordement ferroviaire entre la ligne de La Plaine, Meyrin, l'aéroport et Cornavin est projeté à plus long terme. Ces infrastructures permettront aux trains de circuler entre l'aéroport, la rive gauche et la Haute-Savoie. Ces infrastructures permettront d'augmenter significativement les fonctionnalités du RER franco-valdo-genevois mis en service à fin 2017, en offrant de nouvelles destinations et fonctionnalités.

La poursuite de l'extension du réseau tram 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 le PL 11029 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», qui a été validé, dans sa première version, par le Conseil d'Etat le 10 octobre 2012, et qui est actuellement en phase de consultation et de finalisation.

## **5. Conclusion**

Les développements réalisés en matière d'infrastructures et d'offres de transports entre 2007 et 2011 ont permis de réelles avancées vers un report modal en faveur des transports collectifs. En effet, l'analyse des statistiques

de fréquentation et d'offre durant cette période conduit à deux constats réjouissants.

Premièrement, la croissance de la fréquentation des transports publics de plus de 25%, nettement supérieure à l'augmentation de la population, et donc de la mobilité, démontre clairement que la politique de développement des transports publics en vue d'atteindre un report modal se concrétise.

Deuxièmement, l'augmentation de la fréquentation, comparable à celle de l'offre, permet de considérer que ces nouvelles infrastructures ont été planifiées et réalisées au plus proche des besoins de la population, et donc de l'urbanisation. En effet, habituellement, toute croissance de l'offre ne génère pas une augmentation comparable de la fréquentation. L'élasticité entre l'offre et la fréquentation généralement observée est de 0.3 à 0.5, ce qui signifie qu'un développement de l'offre de 10 points induit, généralement, une croissance de la fréquentation de 3 à 5 points.

Enfin, une enquête d'Actif-traffic de septembre 2012 sur la qualité des transports publics en Suisse a classé le réseau genevois en 3<sup>e</sup> position sur 53 villes et agglomérations de Suisse, ce qui démontre très clairement le bien-fondé et le succès des mesures prises à Genève pour développer massivement les transports publics. Dans l'enquête précédente de 2006, les TPG n'étaient en effet classés qu'en 20<sup>e</sup> position.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat se réjouit d'annoncer que le virage qu'il a décidé en 2000, notamment en soumettant son premier plan directeur des transports publics 2003-2006 au Grand Conseil, qui planifiait une augmentation massive de l'offre des transports publics à Genève, porte ses fruits.

Le Conseil d'Etat confirme ainsi sa volonté de poursuivre le développement amorcé, en étroite coordination avec l'urbanisation de l'agglomération genevoise.

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 :  
Charles BEER

Annexe: tableau des investissements prévisionnels jusqu'en 2022

