

Date de dépôt : 17 novembre 2014

- a) **RD 1050-A Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs**
- b) **R 777 Proposition de résolution de Mmes et MM. Daniel Zaugg, Pascal Spuhler, Antoine Barde, Bertrand Buchs, Michel Ducret, Patrick Lussi, Salima Moyard, Bernhard Riedweg, Jean Romain, Romain de Sainte Marie, Eric Stauffer, Jean-Marie Voumard, Thomas Wenger, Christian Zaugg approuvant le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs**

*Rapport de majorité de M. Bertrand Buchs (page 1)
Rapport de minorité de M^{me} Lisa Mazzone (page 26)*

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Bertrand Buchs

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a consacré deux séances à cet objet, le 23 septembre 2014 et le 11 novembre 2014. La présidence a été assurée par M. Daniel Zaugg. Le procès-verbal a été tenu de manière précise par M. Tazio Dello Buono que nous remercions chaleureusement.

Mémorial

Ce rapport a été déposé le 20 août 2014.

Séance du 23 septembre 2014

Audition de M. David Favre, secrétaire général adjoint du DETA, et de M^{me} Marion Guillot, ingénieure au DETA

Généralités

A sa lecture, le plan directeur des transports collectifs (PDTC) décrit les intentions du Conseil d'Etat en matière de transports publics. Il comprend les grandes orientations en matière de développement des transports publics et leurs incidences financières pour la période 2015-2018. Il sert également de base à l'établissement des contrats de prestations avec les différents opérateurs.

Au vu des contraintes budgétaires du canton de Genève et des conséquences de l'initiative 146, l'objectif de ce PDTC consiste à rationaliser l'offre existante pour la rendre plus efficiente, tout en tentant de ne pas péjorer son attractivité pour les usagers.

Les mesures préconisées permettent cependant la desserte des nouveaux quartiers et préfigurent le réseau à l'horizon de la mise en service du Réseau express franco-valdo-genevois.

Un programme de prestations complémentaires et supplémentaires est néanmoins décrit et pourra être activé, le cas échéant, si des apports financiers extérieurs, nécessaires à leur déploiement, devaient être trouvés.

Contenu

Le plan directeur des transports collectifs élaboré par le Conseil d'Etat comprend les principaux volets suivants :

- une analyse de l'évolution de la mobilité et de la demande en transports collectifs;
- une élaboration de scénarios de développement;
- un bilan du précédent plan directeur;
- une planification de l'évolution des réseaux par type de moyens de transports collectifs;
- une synthèse de l'évolution de l'offre et des coûts.

Evolution de la mobilité et de la demande en transports collectifs

Les projections démographiques à l'horizon 2030 prévoient une augmentation de la population et des emplois de 200'000 habitants et 100'000 emplois à l'échelle du Grand Genève, respectivement +100 000 habitants et +70 000 emplois pour le canton de Genève. Cette croissance démographique et économique engendrera une augmentation de la demande de mobilité dans toute l'agglomération. Une partie de ces nouveaux déplacements devra être prise en charge par le réseau des transports publics.

L'augmentation la plus importante continuera à se situer au cœur de l'agglomération alors même qu'une partie des lignes est déjà saturée.

A la différence de la dernière décennie, l'augmentation de l'enveloppe financière dévolue à l'exploitation des transports publics ne pourra plus se faire de manière aussi importante. En effet, les contraintes budgétaires de l'Etat rendent plus difficile l'adéquation entre le développement de l'offre nécessaire et les ressources à disposition. Des choix politiques devront être opérés afin de maintenir et développer un réseau fluide et efficace. Ceci est d'autant plus d'actualité depuis le vote de l'initiative 146, qui engendre un manque à gagner (pertes de recettes pour les TPG, CFF et SMGN) de l'ordre de 16 à 17 millions de francs par année.

Scénarios de développement

Trois scénarios de prise en charge des déplacements ont été établis:

- un premier scénario «maximaliste» permettant d'absorber le nombre de déplacements supplémentaires estimés dans Mobilités 2030 à l'horizon 2018 à +13% par rapport à 2009. Ce scénario trop ambitieux a été écarté faute de moyens financiers disponibles;
- un scénario «moyen» permettant la prise en charge de quelque 30'000 personnes supplémentaires par jour en transports collectifs, soit 7% d'augmentation des déplacements d'ici à 2018. Celui-ci ne pourra toutefois être mis en place concernant les TPG que si des apports financiers extérieurs sont trouvés. Il s'agit du scénario dit B;
- un scénario «minimaliste», dit scénario A, qui se caractérise par une baisse ciblée de l'offre TPG afin de parvenir à une meilleure efficacité des prestations, tout en minimisant les impacts sur les usagers concernés, qui permet d'absorber le manque à gagner engendré par le vote de l'IN 146 sans nécessiter un apport financier complémentaire. Néanmoins, ce scénario impliquera la mise en place d'importantes mesures d'économies sur l'offre de transport. Les caractéristiques précises desdites

mesures, en termes d'ampleur et de modalités de déploiement, seront ajustées tout au long de la mise en œuvre du présent PDTC afin de tenir compte des impacts réels de la nouvelle tarification sur les recettes UNIRESO tout en limitant les conséquences sur les effectifs des TPG. Ce scénario ne concerne pas fondamentalement l'offre des CFF et de la SMGN.

Bilan du PDTC 2011-2014

La représentante du département commence par présenter le bilan du plan directeur précédent. L'offre a augmenté de plus de 100% depuis 2002, en termes de places offertes. La fréquentation a augmenté de 70% entre 2002 et 2014 et de 18,5% entre 2010 et 2014. En termes de couverture spatiale, la loi commande de desservir l'ensemble de la population dans un rayon de 300 m en zone urbaine et 500 m en zone péri-urbaine. Aujourd'hui, 98,4% de la population est effectivement desservie avec une cadence supérieure à 15 minutes, aux heures de pointe. 1,4% de la population n'est pas desservie car habitant dans des hameaux reculés, en campagne.

Du point de vue du bilan 2011-2014 par opérateurs, l'offre des CFF augmente de 21,4%, contre 42,7% projetés. Ceci s'explique par le fait qu'en 2010, il avait été tablé sur des trains qui comporteraient 380 places, et non 308. En effectuant le calcul avec ce chiffre, la cible est atteinte. Pour les Mouettes, les 2,7% seront atteints (à la demande d'un député (MCG) et après vérification, il s'avère que le chiffre présenté était erroné. Il s'agit en fait d'une progression de 8,7%). Pour les TPG, 31,3% seront atteints, sur les 34,9% projetés. Ces deux dernières années, l'offre n'a pas été déployée comme imaginé en 2010, notamment à cause de la moindre augmentation de l'indemnité étatique.

Description de l'offre par opérateurs

Pour les CFF, il s'agit de répondre à la saturation de la ligne Coppet-Genève et à la demande croissante, en passant la fréquence au quart d'heure. Ceci nécessite la réalisation des points de croisement de Mies et Chambésy, qui permettra une augmentation de l'offre de 19%.

A propos des Mouettes, l'offre sera optimisée en fonction de la fréquentation, soit en réduisant la période de prolongation des horaires en soirée (juin à septembre au lieu d'avril à octobre). Ceci engendra une diminution de l'offre de 4,2%.

Concernant les TPG, le département commence par présenter les mesures qui avaient été définies avec la votation de l'IN 146.

Dans le secteur Arve-Lac, la ligne E serait notamment améliorée pour s'adapter à la demande et une amélioration de la vitesse commerciale des lignes 1, 5 et 8 envisagée. Les demandes des communes non réalisées dans le cadre du PDTC 2011-2014 ont été reprises. Il s'agit des lignes 38 (entre Collonge-Bellerive et Chêne-Bourg) et de la ligne B entre Hermance et Presinge.

Dans le secteur Rhône-Arve, la ligne S serait modifiée en la raccourcissant et la ligne 48 serait alors créée. La commune de Bardonnex souhaitant une desserte du hameau de Landecy, plusieurs variantes sont encore à l'étude sur ce point. Pour respecter le protocole d'accord du nouveau quartier de la Chapelle, les lignes 46 et 43 vont être restructurées.

Dans le secteur Lac-Rhône, la cadence de la ligne Z est prévue d'être augmentée. Plusieurs demandes communales non réalisées dans le cadre du PDTC 2011-2014 ont été reprises comme le prolongement de la ligne 57 jusqu'à Satigny, la desserte du hameau de Peney-Dessous, le prolongement de la ligne 53 permettant de relier la halte de Chambésy sur l'axe Coppet-Genève ou encore la ligne U entre Chavannes-des-Bois et Versoix. De plus, une ligne reliant les communes de la rive droite sur l'Aéroport était également créée.

Suite à la votation par le peuple de l'IN 146 générant une diminution des recettes de 16 à 17 millions par an et après suppression de certains rabais (rabais accordés aux communes et entreprises et cart@bonus), l'impact final pour les TPG est de 12 à 13 millions par an.

Le Conseil d'Etat a donc développé un scénario minimal tenant compte de ce manque à gagner. Au niveau des impacts sur l'offre, seuls les TPG sont concernés. Ainsi, seules 3 mesures ont été retenues : modification des lignes 43 et 46 pour respecter le protocole d'accord de la Chapelle et mise en place de TOSA sur la ligne 23. Des mesures d'efficience ont également été définies. Dans le scénario initial, elles avaient été identifiées pour assurer le financement du PDTC de façon échelonnée. Ces mesures seront déployées plus rapidement qu'envisagé. Des mesures d'économies supplémentaires ont été élaborées. Leur mise en œuvre sera étudiée d'année en année, en fonction des pertes à compenser.

Coût et évolution de l'offre

Dans le scénario A (minimal) des TPG, l'augmentation de l'offre est de 0,5%. Les mesures d'efficience représentent une diminution de 3% de l'offre et les mesures maximales d'économies supplémentaires sont de 5%.

Dans le scénario B, la mise en place du PDTC apporterait 3% d'offre, compensés par les mesures d'efficience.

En termes de bilan financier, l'indemnité pour les TPG est de 845 millions, pour 4 ans. Dans le scénario B, il faut rajouter 48 millions pour financer toutes les mesures présentées. Pour la SMGN et les CFF, les indemnités se chiffrent respectivement à 10,5 et 46 millions.

Questions et réponses

Q : Un commissaire (MCG) relève que 1,4% de la population n'est pas desservie par les transports publics. Il demande quel est le temps parcouru par les personnes concernées pour rejoindre une ligne.

R: Il lui est répondu que ces personnes habitent au-delà de 500 m de la ligne et que la majorité de ces personnes se trouvent dans le Mandement, desservi par Proxibus.

Q: Un commissaire (socialiste) demande, concernant l'augmentation de la vitesse commerciale, quelles sont les prévisions pour 2014-2018. Pour l'améliorer, il faudrait donner la priorité aux transports publics dans l'hypercentre. Il souhaite savoir si le Conseil d'Etat désire répondre à cette préoccupation.

R : Il est répondu que les états généraux des transports sont encore en cours. Un projet de loi sera ensuite déposé par le département concernant ces aspects.

Q : Un commissaire (socialiste) demande comment se passera la cohabitation entre le TOSA et les autres lignes. Par ailleurs, il souhaite connaître les coûts de TOSA sur la ligne 23.

R: Il est répondu qu'il n'y aura jamais d'arrêt commun entre la ligne électrique et un branchement TOSA. Le coût de fonctionnement du TOSA est aujourd'hui estimé comme étant identique au coût de fonctionnement d'une ligne de trolleybus.

Q: Un commissaire (socialiste) note que la mise en service du CEVA est repoussée à 2019. Il demande si le Conseil d'Etat a abandonné le projet de le mettre en service par étapes, en commençant par la liaison entre Annemasse et les Eaux-Vives et Cornavin-Bachet, puisque rien ne figure dans le présent plan directeur.

R: Il est répondu que c'est toujours envisagé à ce stade et que des analyses sont en cours. Il est également précisé que le PDTC présenté se focalise sur l'avant-CEVA. La 2^{ème} phase des états généraux est lancée et vise à définir les réseaux du futur. Le prochain PDTC sera concerté et arrivera devant la commission avant le CP. Il présentera une vision globale, en tenant compte de l'axe du CEVA. Par ailleurs, indépendamment de l'IN 146, le réseau tarifaire sera aussi revu.

Q: Un commissaire (socialiste) constate que sur les réalisations ferroviaires au-delà de 2018, il n'y a pas de projet sur le tunnel de Châtelaine pour avoir une liaison directe entre Annemasse, Carouge, Lancy et l'Aéroport, sans passer par Cornavin. Il se demande si cela signifie que ce projet est temporairement abandonné.

R: Il est répondu que le projet de raquette n'est pas encore définitif. Les Chambres fédérales ont voté l'affectation du budget jusqu'à 2025. Les projets envisagés sont postérieurs à cela. Le projet de Châtelaine se matérialisera par une halte, lorsque la gare souterraine sera construite. Tant qu'il n'existe pas de raquette, il ne sera pas possible d'aller directement à l'Aéroport. Par ailleurs, l'augmentation de la capacité sur la ligne de la Plaine et la mise en conformité des quais sont prévues en plusieurs étapes dès 2020.

Q: Un commissaire (socialiste) demande pourquoi il n'est pas possible de faire un bus depuis Nations, connecté avec le RER Sécheron et les Mouettes et qui rejoint le centre-ville par le quai Wilson et le pont du Mont-Blanc.

R: Il est répondu que le trafic est saturé et qu'il y a déjà beaucoup d'autres projets à traiter.

Q: Un commissaire (socialiste) relève que les mesures dites « d'efficience » sont en réalité des baisses de prestations.

R: Il est répondu qu'il faut entendre le terme « efficience » au regard de l'offre qui était inadaptée (suroffre ou mauvaise efficience). Il s'agit donc d'une adaptation de l'offre aux réels besoins.

Q: Un commissaire (socialiste) trouve que la manière dont l'IN 146 est mise en œuvre est curieuse, en refusant d'augmenter l'indemnité cantonale suite à l'IN 146, et que le Conseil d'Etat punit l'utilisateur.

R: Il est répondu que le Conseil d'Etat n'a pas 48 millions au budget pour atteindre cet objectif. L'impact sur la clientèle a toujours été mis en avant dans les documents de votation. Le peuple a voté en connaissance de cause et il y a désormais des conséquences.

Q: Un commissaire (Vert) relève que la loi n'est pas respectée sur la vitesse commerciale et la desserte et souhaite savoir comment cela peut être justifié. Il indique qu'une pétition a été lancée sur Landecy, que Proxibus ne dessert pas, et demande si cette offre pourrait être ajoutée dans le scénario le moins ambitieux.

R: *Il est répondu que cela était prévu dans le scénario de base. Comme d'autres mesures, celle-ci tombe avec le scénario retenu, moins ambitieux, à moins que les communes participent financièrement à la mise en œuvre de ces développements d'offres. Concernant la vitesse commerciale, le Conseil d'Etat souhaite de manière générale que les différents modes de transport soient en voie propre, pour atteindre les vitesses commerciales prévues par la loi. Il serait en revanche faux de prétendre qu'il est possible d'améliorer simplement la vitesse commerciale. Genève n'est qu'à 1 km/h de Zurich et les objectifs de la loi sont peut-être trop ambitieux. Les TPG ont un rôle actif à jouer sur ce point, notamment du point de vue des changements de conducteur aux heures de pointe ou des méthodes de conduite. De petites mesures d'aménagement peuvent aussi être prises sur certains arrêts et si 10 à 15 secondes sont gagnées sur ceux-ci, la vitesse commerciale pourra être grandement augmentée. Pour les zones non desservies, des systèmes trop onéreux devraient être mis en place. Le Proxibus a été sorti du contrat de prestations 2011-2014 pour financer des prestations relevant de l'offre de base prises en charge auparavant par les communes à hauteur de 3 millions. Il a ensuite été proposé aux communes de modifier le concept Proxibus avec leur participation financière. Ces réflexions n'ont finalement pas abouti et le Proxibus ne subsiste dès lors que dans le Mandement.*

Séance du 11 novembre 2014

Prise de position des groupes :

Les Verts invitent le Conseil d'Etat à retenir le scénario B. Ils indiquent leur mécontentement face à plusieurs éléments de la version actuelle du plan directeur. Premièrement, il est fait mention de la vitesse commerciale et de la volonté de l'améliorer, mais aucune valeur-cible n'a encore été définie. A propos des interfaces, ils relèvent que ce point est soulevé dans le rapport, mais que les propositions apportées sont lacunaires et peu ambitieuses. Par exemple, on ne peut pas savoir si des piétonisations sont envisagées autour des points d'échange. Concernant les projets de prolongement de tram (Bernex-Vailly, Saint-Julien, Grand-Saconnex, Saint-Genis-Pouilly et Annemasse), ils regrettent qu'ils soient repoussés. Enfin, concernant le projet TOSA, les Verts émettent des doutes sur son opportunité.

Le PDC soutiendra le scénario A du plan directeur. Il fait remarquer que soutenir la variante B reviendrait à revenir sur le vote du contrat de prestations des TPG.

Les socialistes sont mécontents du contrat de prestations et du résultat du vote sur le projet de loi socialiste ayant pour but de compenser les pertes de recettes liées à l'adoption de l'IN 146. Ils espèrent que de bonnes nouvelles pourront être apportées pour tendre au scénario B. Malgré leurs remarques, ils voteront le PDTC.

Le MCG votera le rapport du Conseil d'Etat. Il se pose la question de la sous-traitance des lignes transfrontalières et de leur non-rentabilité. Il se demande si les tarifs de sous-traitance ne devraient pas être renégociés à la hausse.

L'UDC votera sur ce PDTC. Elle note qu'une baisse des tarifs des TPG sans baisse des prestations relève de la quadrature du cercle. Les TPG devront trouver des gains d'efficacité et de productivité pour conserver les places de travail.

Le PLR, au vu du vote sur le contrat de prestations des TPG, soutiendra la variante (A) proposée par le Conseil d'Etat. Il se permet de regretter la remise à plus tard de l'extension du tram de Bernex. Quant au projet TOSA, étant donné la situation économique liée à l'adoption de l'IN 146, il pense qu'il n'y a pas urgence à développer cette technologie.

EAG soutiendra la variante B qui permettra une mise en application de son IN 146 sans baisse des prestations.

Le président explique que la commission doit d'abord adopter une résolution qui doit accompagner le RD 1050.

Il propose le texte suivant :

*« Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :
le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet du plan directeur
2015-2018 du réseau des transports collectifs (RD 1050)*

*approuve le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs tel
que présenté dans le rapport du Conseil d'Etat. »*

Les Verts proposent l'amendement suivant :

*« ...approuve le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports
collectifs tel que présenté dans le rapport du Conseil d'Etat, sous réserve que
le Conseil d'Etat retienne le scénario B de son plan d'action 2015-2018,*

présenté au chapitre 4, afin d'assurer la poursuite du développement des transports collectifs et d'éviter le licenciement de 50 à 70 employés des Transports publics genevois. »

Le président met aux voix l'amendement des Verts :

Pour : 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

Contre : 9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Abstention : 1 (1 PLR)

L'amendement est donc refusé.

Le président met aux voix la résolution transmise par le département.

Pour : 14 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 1 (1 Ve)

Abstention : 0

Pour finir, la commission prend acte du rapport 1050 par :

Pour : 14 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 1 (1 Ve)

Abstention : 0

Préavis sur la catégorie de débat :

Le RD 1050 et la résolution devront être traités en même temps que le contrat de prestations des TPG (catégorie II : 1h40).

Secrétariat du Grand Conseil**R 777**

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Daniel Zaugg, Pascal Spuhler, Antoine Barde, Bertrand Buchs, Michel Ducret, Patrick Lussi, Salima Moyard, Bernhard Riedweg, Jean Romain, Romain de Sainte Marie, Eric Stauffer, Jean-Marie Voumard, Thomas Wenger, Christian Zaugg

Date de dépôt : 17 novembre 2014

Proposition de résolution**approuvant le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs (RD 1050),

approuve le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs tel que présenté dans le rapport du Conseil d'Etat.

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2015-2018

COMMISSION DES TRANSPORTS DU GRAND
CONSEIL
23 SEPTEMBRE 2014



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POP. 1 200 000

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

24.09.2014

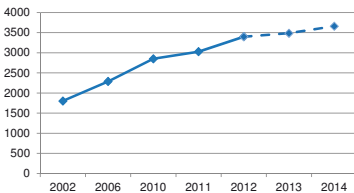
SOMMAIRE

1. **BILAN 2011-2014**
2. **SCÉNARIOS**
3. **EVOLUTION DE L'OFFRE**
4. **IMPACTS IN 146**

BILAN DE LA PÉRIODE 2011-2014



BILAN



Augmentation de l'offre

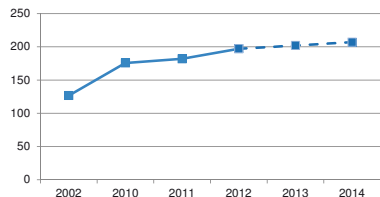
+ >100% entre 2002 et 2014

+ 31.8% entre 2010 et 2014

Augmentation de la fréquentation

+ 70% entre 2002 et 2014

+ 18.5% entre 2010 et 2014



UNE COUVERTURE CANTONALE QUASI TOTALE

DESSERTE

cadence HP ≤ 10'	377'115	79.8%
10' < cadence HP ≤ 15'	82'531	17.5%
cadence HP > 15'	5'867	1.2%
population non desservie	6'817	1.4%
Total	472'330	100%

BILAN 11-14 PAR OPÉRATEURS

> CFF

- + 42.7% d'offre supplémentaire prévue dans le PDTC 11-14
- ⇒ + 21.4 % d'offre réalisée par rapport à la cible PDTC 2010 (PKR 2014 estimées / PKP 2010)
- ⇒ Gros décalage dû à la surestimation de la capacité des nouveaux trains Flirt (308 places au lieu de 380). Avec recalcul de la cible PDTC : atteinte de l'objectif d'offre

> SMGN

- + 2.7% d'offre supplémentaire prévue dans le PDTC 11-14
- ⇒ + 2.7 % d'offre réalisée par rapport à la cible PDTC 2010 (PKR 2014 estimées / PKP 2010)
- ⇒ Atteinte de la cible

> TPG

- + 34.9% d'offre supplémentaire prévue dans le PDTC 11-14
- ⇒ + 31.3% d'offre réalisée par rapport à la cible PDTC 2010 (PKR 2014 estimées / PKP 2010)
- ⇒ Non atteinte de la cible en raison de la moindre augmentation de l'indemnité versée par l'Etat

SOMMAIRE

1. BILAN 2011-2014
2. SCÉNARIOS
3. EVOLUTION DE L'OFFRE
4. IMPACTS IN 146



INSCRIRE LE DÉVELOPPEMENT DANS "MOBILITÉS 2030"

> 3 SCÉNARIOS DE PRISE EN CHARGE DES DÉPLACEMENTS

- Scénario "zéro"
 - ⇒ Pas d'augmentation de la part modale TP
 - ⇒ +12'250 pers/jr en 6 ans soit 3% d'augmentation des déplacements
 - ⇒ Non retenu pour ne pas stopper les efforts de développement des TC
- Scénario maximaliste
 - ⇒ Augmentation de la part TP conforme aux objectifs "Mobilités 2030"
 - ⇒ +51'800 pers/jr en 6 ans, soit 13% d'augmentation des déplacements, dont la moitié sont des déplacements entre périphéries
 - ⇒ Non retenu car impact budgétaire trop fort
- Scénario moyen
 - ⇒ Augmentation ciblée de la part modale TP
 - ⇒ +28'300 pers/jr en 6 ans, soit 7% d'augmentation des déplacements
 - ⇒ Envisagé initialement avant impacts IN 146 (= scénario B du PDTC 15-18)



SOMMAIRE

1. BILAN 2011-2014
2. SCÉNARIOS
3. EVOLUTION DE L'OFFRE
4. IMPACTS IN 146

CFF ET SMGN

> CFF :

- Enjeux : réponse à la saturation actuelle des trains et à la demande croissante
- Mise au ¼ h entre Coppet et Cornavin en décembre 2017 grâce à la réalisation des points de croisement de Mies et Chambésy (démarrage des travaux en 2015) : + 19% de PK



> SMGN :

- Optimisation de l'offre en fonction de la fréquentation : réduction de la période de prolongation des horaires en soirée (juin à septembre) : - 4.2% de PK

TPG

SECTEUR ARVE-LAC



SECTEUR ARVE-LAC

> ENJEUX DE DESSERTE

Enjeux	Mesures
Amélioration de la vitesse commerciale dans le secteur Tranchées	Modification des tracés des lignes 1, 5 et 8
Assurer la capacité sur l'axe de la ligne E	Augmentation de l'offre
Demandes des communes – reprise du PDTC 11-14 : Assurer des liaisons Vézenaz-Pallanterie-Chêne-Bourg	Création de la ligne 38 (préfiguration rabattement sur le RER) + modification de la ligne 34
Demandes des communes – reprise du PDTC 11-14 : Créer des liaisons tangentielles et en rabattement sur Vézenaz et la Pallanterie	Restructuration de la ligne B



SECTEUR ARVE- RHÔNE



SECTEUR RHÔNE-ARVE

> ENJEUX DE DESSERTE

Enjeux	Mesures
Rendre à la ligne S sa vocation de rabattement sur le train à Satigny	Raccourcissement de la ligne S à Croisée Confignon et création de la ligne 48 entre Croisée Confignon et Sézenove
Demandes des communes – reprise du PDTC 11-14 : Desserte du hameau de Landecy	Création de la ligne 49 ou prolongement de la ligne 46 ou prolongement de la ligne 44 (à définir)
Protocole d'accord Etat-riverains : Desserte urbaine du nouveau quartier de la Chapelle	Modification de la ligne 43 Modification de la ligne 46
Amélioration des tangentielles	Tosa ligne 23



SECTEUR LAC-RHÔNE

SECTEUR LAC- RHÔNE



SECTEUR LAC-RHÔNE

> ENJEUX DE DESSERTE

Enjeux	Mesures
Adapter le fonctionnement des lignes existantes en fonction des besoins (ligne W, lignes V et Z)	Adaptation de l'offre
Demandes des communes – reprise du PDTC 11-14 : Assurer une liaison entre Satigny et l'Hôpital de la Tour / Meyrin Cité	Prolongement de la ligne 57
Demande des communes : Desservir le hameau de Peney-dessus	Modification de la ligne 54
Demandes des communes – reprise du PDTC 11-14 : Desservir les communes de Genthod et Bellevue + rabattre sur la gare de Pregny-Chambésy	Prolongement de la ligne 53
Demandes des communes – reprise du PDTC 11-14 : Offrir une liaison entre Versoix et Chavannes-des-Bois	Création de la ligne U
Offrir un rabattement sur l'AIG depuis les communes de la Rive Droite	Création de la ligne P
Amélioration des tangentiels	TOSA ligne 23





SOMMAIRE

1. BILAN 2011-2014
2. SCENARIO
3. EVOLUTION DE L'OFFRE
4. IMPACTS IN 146

18 MAI 2014 : ACCEPTATION DE L'IN 146

	2015	2016	2017	2018
Recettes avant IN 146	160'651	163'440	165'871	168'693
Recettes après IN 146	144'356	146'868	149'056	151'590
	-16'295	-16'572	-16'815	-17'103
Mesures tarifaires Grands Comptes (communes et entreprises)	-1'998	-2'026	-2'053	-2'090
Economie Etat sur achat de titres de transport (SPC, personnel)	-2'050	-2'050	-2'050	-2'050
Impact final à charge du Canton	-12'247	-12'496	-12'712	-12'963

- > DÉCISION DU CONSEIL D'ÉTAT : AU VU DE L'IMPACT IN 146
- > DÉVELOPPEMENT D'UN NOUVEAU SCÉNARIO MINIMAL (A DANS PDTC) TENANT COMPTE DU MANQUE À GAGNER
- > LE SCÉNARIO B EST RÉALISABLE UNIQUEMENT EN CAS D'APPORTS FINANCIERS EXTÉRIEURS



IMPACTS SUR L'OFFRE

Mesures	Enjeux	Horaire de mise en service
CFF (pas d'impact)		
Mise au ¼ heure Coppet-Cornavin	Réponse à la demande	2018
SMGN (pas d'impact lié à l'IN 146)		
Réduction période horaire estivale	Adéquation à la demande	2015
TPG		
Modification de la ligne 43	Desserte du quartier de la Chapelle	2015
Modification de la ligne 46	Desserte du Stade de Genève	2015
TOSA ligne 23	Amélioration des tangentiellles	2017



MESURES D'EFFICIENCE*

Mesures	Enjeux	Horaire de mise en service
Raccourcissement des lignes K et L aux Esserts	Optimisation de l'offre en fonction de la fréquentation et la vitesse commerciale	2015
Modification de l'offre de la ligne 42	Optimisation de l'offre en fonction de la fréquentation	2015
Heure de pointe du soir jusqu'à 19h pour les lignes de bus et jusqu'à 19h30 pour les lignes de trolleybus	Optimisation de l'offre en fonction de la fréquentation	À définir
Diminution des cadences de passage le dimanche sur les lignes de tramways	Optimisation de l'offre en fonction de la fréquentation	À définir
Introduction d'un horaire Grandes vacances sur les lignes secondaires et régionales	Optimisation de l'offre en fonction de la fréquentation	À définir

* Mesures également prévues dans le scénario B mais de façon plus échelonnée



MESURES D'ÉCONOMIES SUPPLÉMENTAIRES

Mesures	Enjeux	Mise en service
Diminution des cadences en heures creuses sur les lignes de tramways	Optimisation de l'offre en fonction de la fréquentation et la vitesse commerciale	À définir
Fusion des lignes 4 et D	Optimisation de l'offre en fonction de la fréquentation	À définir
Rabattement de la ligne 42 aux Palettes, de la ligne 11 au rondou de Carouge et des lignes V et Z aux Nations	Optimisation de l'offre en fonction de la fréquentation	À définir

"A définir" signifie que l'ampleur et la temporalité des mesures seront évaluées annuellement avec les TPG afin de tenir compte de l'effectivité des recettes et de la situation économique de l'entreprise



BILAN EN 2018 HORS TPG

OBJECTIFS ÉVOLUTION OFFRE ENTRE 2014 ET 2018

		EN MILLIONS DE PK	EN %
CFF	Variation de l'offre	+51	+19%
SMGN	Variation de l'offre	-0.3	-4.2%
GLCT¹	Variation de l'offre	+10	+3%
TPN²	Variation de l'offre	+4	+17%

¹ Participation genevoise aux lignes T 71, T72, T73, T74, D, F, O, T, Y

² Participation genevoise à la ligne Nyon-Céligny-Coppet exploitée par les Transports Publics Nyonnais

BILAN EN 2018 TPG SELON SCÉNARIOS

Scénario A sans apport financier extérieur

OBJECTIFS ÉVOLUTION OFFRE ENTRE 2014 ET 2018

		EN MILLIONS DE PK	EN %
TPG	Mise en place de l'offre PDTC a minima	+5	+0.5%
	Mesures d'efficience anticipées	-134	-3%
	Mesures maximales d'économies sup.	-175	-5%

Scénario B avec apport financier extérieur

OBJECTIFS ÉVOLUTION OFFRE ENTRE 2014 ET 2018

		EN MILLIONS DE PK	EN %
TPG	Mise en place de l'offre PDTC	+85	+3%
	Mesures d'efficience échelonnées	-134	-3%

BILAN FINANCIER 2015-2018

Indemnités	En millions de F
TPG Scénario A	845
TPG <i>Scénario B (avec apports financiers extérieurs)</i>	+ 50
SMGN y compris compensation IN 146	10,5
CFF y compris compensation IN 146	46

Date de dépôt : 18 novembre 2014

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Lisa Mazzone

Mesdames et
Messieurs les députés,

Dans la droite ligne de l'opposition au contrat de prestations des TPG qui prévoit une réduction conséquente de leurs moyens, les Verts ont souhaité signifier leur refus de la baisse de prestations détaillée minutieusement dans le plan directeur des transports collectifs. En effet, en cas d'acceptation du PL 11531, le scénario qui sera *de facto* retenu est le « scénario A sans compensation », qui représente un revirement sans précédent dans la politique de mobilité, une réduction de l'offre et le licenciement de 63 collaborateurs.

Les Verts ne peuvent l'accepter, c'est pourquoi ils ont proposé en commission une résolution visant à conditionner l'acceptation du plan directeur des transports collectifs au choix de la variante B avec compensation financière.

Proposition de résolution approuvant le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs

*Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:
Le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs (RD 1050),
approuve le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs tel que présenté dans le rapport du Conseil d'Etat, sous réserve que le Conseil d'Etat retienne le scénario B de son plan d'action 2015- 2018, présenté au chapitre 4, afin d'assurer la poursuite du développement des transports collectifs et d'éviter le licenciement de 50 à 70 employés des Transports publics genevois.*

Pour toutes les raisons exposées dans le rapport de minorité sur le PL 11531, les Verts vous invitent à accepter l'amendement suivant à la proposition de résolution 777:

Invite (nouvelle teneur)

approuve le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs tel que présenté dans le rapport du Conseil d'Etat, sous réserve que le Conseil d'Etat retienne le scénario B de son plan d'action 2015- 2018, présenté au chapitre 4, afin d'assurer la poursuite du développement des transports collectifs et d'éviter le licenciement de 50 à 70 employés des Transports publics genevois.

Nous espérons que vous réserverez un accueil favorable à cette proposition.