

Secrétariat du Grand Conseil

RD 357-A
M 894-C
M 1125-C
M 553-C
M 856-B
M 1019-B
M 1277-B
P 1087-C
P1122-C
P1119-C
M 1302-B
M 1196-B
P 918-D

Date de dépôt: 4 février 2002

Messagerie

Rapport

**de la Commission des transports chargée d'étudier les rapports
du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur :**

- a) **RD 357-A** **Développement des transports collectifs à Genève aux plans régional, cantonal et de l'agglomération : bilan et perspectives**
- b) **M 894-C** **la motion de MM. Armand Lombard, Jean-Philippe de Tolédo, Jean Opériol et Alain-Dominique Mauris concernant la réalisation de Swissmétro / Eurométro**
- c) **M 1125-C** **la motion de M^{mee} et MM. Andreas Saurer, René Longet, Micheline Calmy-Rey, Elisabeth Reusse-Decrey, Jean Spielmann et Christian Grobet sur l'amélioration de la desserte ferroviaire Genève - Mâcon**
- d) **M 553-C** **la motion de M^{mee} et MM. Jean-Claude Genecand, René Guidini, Liliane Johner, Bernard Lusti, Gilbert Magnenat, Yves Meylan et Alain Rouiller concernant les relations ferroviaires interrégionales et internationales**

- e) M 856-B la motion de M^{m^{es}} et MM. Alain Rouiller, Philippe Joye, Martine Brunschwig Graf, Fabienne Bugnon, Gérard Ramseyer et Pierre Meyll concernant Genève, la Romandie et Rail 2000
- f) M 1019-B la motion de MM. Jean Spielmann, Christian Grobet et Pierre Vanek sur la troisième voie CFF
- g) M 1277-B la motion de M^{m^{es}} et MM. Anne Briol, Christian Brunier, Gilles Desplanches, Pierre Ducrest, Christian Grobet, David Hiler, Antonio Hodgers, Geneviève Mottet-Durand, Jean-Marc Odier, Françoise Schenk-Gottret, Myriam Sormanni, Jean Spielmann et Pierre Vanek pour une véritable étude comparative entre les variantes de raccordement des réseaux CFF et SNCF
- h) P 1087-C la pétition « transports publics performants »
- i) P 1122-C la pétition « Accélération du programme des transports publics »
- j) P 1119-C la pétition « Développement des transports publics dans la région franco-genevoise »
- k) M 1302-B la motion de M^{m^{es}} et MM. Françoise Schenk-Gottret, Myriam Sormanni, Christian Brunier, Alain Etienne, Pierre Vanek, David Hiler, Marie-Paule Blanchard-Queloz, Jean Spielmann, Anne Briol et Antonio Hodgers demandant le maintien et le développement de la ligne ferroviaire sud-lémanique, dite du Tonkin
- l) M 1196-B la motion de M^{m^e} et MM. René Longet, Dominique Hausser et Françoise Schenk-Gottret concernant la desserte par transports publics de projets de constructions importantes
- m) P 918-D la pétition « Politique globale des transports »

Rapporteur: M. Jean Spielmann

Mesdames et
Messieurs les députés,

Lors de sa séance du 3 octobre 2000 la Commission des transports a consacré 40 minutes pour examiner le rapport du Conseil d'Etat sur le développement des transports collectifs à Genève aux plans régional, cantonal et de l'agglomération.

En l'absence du conseiller d'Etat, le département était représenté par : MM. Matthey, secrétaire adjoint au DJPT, Wittwer, directeur de l'OTC, M^{me} Kuhn, de l'OTC, et M. Favre.

Présentation du département.

Le département se réfère à la table des matières du RD 357 qui reflète les bases sur lesquelles le Conseil d'Etat a entrepris ses travaux. Se trouvant dans une période intermédiaire propice à une synthèse, M. Matthey fait le point des soucis et des démarches du Conseil d'Etat :

- Une plate-forme gouvernementale pilotée par M. Wittwer a été instaurée pour conseiller le gouvernement dans le domaine stratégique.
- Le département a fait le point concernant les contrôles frontaliers à Cornavin, pour le trafic régional et pour le trafic grandes lignes.
- Le département a mis en place une communauté tarifaire à Genève pour 2001, dans le but d'étendre ce modèle sur le canton de Vaud dès 2003 et sur l'Ain dès 2005, si les partenaires sont prêts à s'impliquer financièrement.
- M. Matthey relève le rôle nouveau de l'Etat en qualité d'autorité organisatrice.
- Le rôle des opérateurs a lui aussi évolué. De nouvelles entités se sont constituées qui cherchent à investir de nouveaux marchés.
- La mise en service de l'exploitation de la ligne régionale Genève-Bellegarde a dû être repoussée en septembre 2001 pour des raisons de non-conformité du matériel roulant Suisse en ce qui concerne la sécurité et les exigences des normes françaises.

- Le département a la volonté de développer les P+R dans le sens des projets de lois déposés. Les efforts sont faits pour construire des parcs de rabattement le long des voies.
- La période écoulée a aussi été l'occasion de faire un large tour d'horizon pour tous les projets ou motions qui touchent à la problématique du bouclage ferroviaire franco-genevois.

Des membres de la commission relèvent que si on peut se réjouir des discussions menées avec les interlocuteurs locaux, il est en revanche inquiétant de voir le retard s'accumuler en ce qui concerne les relations internationales. En poursuivant dans cette voie l'on risque de voir la contribution financière du canton s'élever fortement.

Objectifs de la Confédération

La Confédération continue tout de même de subventionner largement le trafic régional. Le nouveau but du Conseil d'Etat est de faire que la Confédération honore les engagements pris selon la Convention 1912, qui l'engage à contribuer aux $\frac{2}{3}$ des frais d'infrastructure. Mais le gouvernement doit aussi prendre des précautions, car on ne construit pas pour 20 ou 25 ans, mais pour un siècle, voire un siècle et demi. La notion de trafic régional prend ici tout son sens y compris au niveau de l'exploitation où l'on arrive à un concept fonctionnel.

Discussion de la commission

De nombreux membres de la commission observent que les rapports présentés ne sont plus d'actualité et ne parlent que de généralités. Beaucoup d'éléments de ce rapport sont dépassés. Le département devrait faire une synthèse actualisée de ce rapport, ce qui permettrait aux commissionnaires de ne pas se retrouver une nouvelle fois devant des réalités largement dépassées par l'actualité.

La situation n'est jamais figée, les choses évoluent, mais finalement la vision est toujours la même, seuls les délais peuvent évoluer. Une version actualisée des éléments les plus sujets à changement a été présentée à la commission par la délégation du Conseil d'Etat.

Le coût d'exploitation de la liaison Cornavin-Annemasse dépendra de l'offre. Il peut varier de quelques millions à une quinzaine de millions. Le but est d'intégrer la ligne dans un réseau plus vaste. A cet effet, le DJPT et le

DAEL planchent actuellement sur une étude de marché. Cette démarche respecte les critères de rentabilité de RAIL 2000 2^e étape.

Le coût dépend de l'ensemble des trains qui circulent sur une ligne, ajoute M. Wittwer. L'attractivité des lignes dépend de la fréquence (au minimum toute les demi-heures pour le RER). Le coût d'un train au km est connu précisément par une modélisation informatique qui prend en compte toutes les variables. Ainsi, pour chaque hypothèse de travail bien définie, une réponse précise pourra être donnée.

En ce qui concerne la desserte de Meyrin, la ligne de tram en direction de Meyrin est en cours d'élaboration, indique M. Favre. Deux, voire trois lignes de rabattement sont prévues dès que ce tram rapide entrera en fonction.

En ce qui concerne l'idée d'une ligne reliant la gare Vernier/Meyrin à la ligne du pied du Jura pour créer un RER, dans le nord du canton, les discussions avec la France sont en cours. Le Conseil d'Etat est très prudent dans ses contacts avec les partenaires français, afin d'éviter une multiplication de projets qui tendrait à un éparpillement propre à éveiller des intérêts franco-français contradictoires sur le bouclage ferroviaire.

Les commissaires considèrent qu'il est nécessaire que le département présente une comparaison entre le système RER et le tram, afin que les choix puissent se faire en connaissance de cause. Il faut distinguer les différentes fonctions des lignes et éviter d'opposer les lignes régionales aux lignes des agglomérations. Il est très difficile d'augmenter la vitesse commerciale en milieu urbain. Seule une solution hybride alliant une desserte fine avec une desserte comportant moins d'arrêts permet d'améliorer la situation.

La variante de desservir le pays de Gex impliquerait des coûts supplémentaires à ceux déjà planifiés. Cette variante est possible dans le cas où un véritable trafic régional se développerait et que l'on puisse travailler avec Rhône-Alpes.

Le nombre de passages frontaliers à chaque douane est connu. Il a été décidé de faire une étude globale – « plan régional du déplacement », fruit d'un travail entre les techniciens du trafic départemental.

Avec les bilatérales, une modification du trafic frontalier est à prévoir. Le trafic frontalier est en constante augmentation, que ce soit pour le travail, pour les loisirs ou à cause des centres commerciaux. Il s'agit d'un enjeu fondamental pour le canton. Actuellement, la part modale des transports publics concernant les liaisons Genève-France n'est que de moins de 5%, alors qu'elle est de 35% pour les liaisons Genève-Vaud.

Conclusions

Au terme d'une brève discussion la Commission des transports propose, à l'unanimité, au Grand Conseil de prendre acte du rapport.