

Date de dépôt : 5 novembre 2019

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat accordant une indemnité de 1 252 554 827 francs aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2020 à 2024

Rapport de M^{me} Caroline Marti

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié le PL 12546, sous la présidence de M. Thierry Cerutti et en présence de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, lors de ses séances du 24 septembre et des 1^{er} et 8 octobre 2019. La commission remercie vivement M^{me} Marion Guillot, ingénieure planification, ainsi que MM. David Favre, directeur général des transports, Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, et Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, pour leur soutien lors de ses travaux. La commission adresse également ses remerciements à M. Vincent Moret, procès-verbaliste, pour la qualité de son travail.

Audition du département des infrastructures

M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat – DSES, M. David Favre, directeur général des transports, M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, et M^{me} Marion Guillot, ingénieure planification

M. Dal Busco indique que c'est la première fois que le contrat de prestations des TPG dépasse le milliard. Ce montant s'explique par le fait que le contrat de prestations se déploiera sur 5 ans et que le réseau sera sensiblement développé au regard de l'arrivée du Léman Express. Ainsi, le volume financier est impressionnant mais justifié pour le Conseil d'Etat. Il

ajoute que des changements de culture interviendront et que la négociation avec les TPG a été solide et ardue.

S'agissant du bilan du précédent contrat de prestations, M^{me} Guillot rappelle la période délicate que les TPG ont traversée avec une baisse des prestations intervenue suite à l'IN 145. Suite à cela, deux lois successives ont permis d'obtenir plus de financement, ce qui a engendré un développement de l'offre et un retour progressif au niveau d'offre de 2014. Elle relève toutefois que, malgré la baisse de l'offre, la fréquentation a continué d'augmenter de 1,5% par an sur cette période pour un total de 7,5%.

M^{me} Guillot aborde ensuite le contrat de prestations 2020-2024 en présentant les évolutions à venir, notamment le fait que l'ensemble des communes bénéficieront de lignes rabattues sur une gare du Léman Express, ainsi que toutes les prolongations et créations de nouvelles lignes. Elle ajoute que sur la période 2020-2024, 52% des kilomètres effectués le seront par mode électrique, ce qui permettra presque d'atteindre la parité entre l'utilisation d'électricité et de diesel. L'objectif est d'avoir une flotte 100% électrique d'ici à 2030.

M^{me} Guillot présente finalement les aspects financiers du contrat de prestations. En 2021, les TPG retrouveront le niveau de recettes voyageur de 2014 suite à la baisse des tarifs causée par l'IN 146. Elle indique que la levée d'option pour les tramways concerne des options avec Stadler sur des conditions d'achat prédéfinies lors d'une précédente commande.

Questions des commissaires

Ressources

Au sujet du ratio de contributions cantonales, un député (UDC) relève qu'il s'élève à 53,6% alors qu'il faudrait, selon lui, se limiter à 50%. Il demande comment le département et les TPG comptent revenir à cet équilibre. M. Favre affirme que ce ratio de 50% n'est pas atteignable avec le niveau des tarifs actuel. Un prix de 3 francs pour un billet d'une heure alors qu'il est à 4,40 francs à Zurich ne permet pas d'obtenir un tel résultat. Genève a les tarifs les plus bas de Suisse pour un réseau de cette taille. Ils ne peuvent donc pas faire de miracle.

A ce sujet, le député (UDC) demande si les prix vont rester inchangés avec l'arrivée du Léman Express, ce que M. Dal Busco confirme.

Une députée (S) demande des précisions concernant les clés de répartition des recettes au sein d'UNIRESO. Elle souhaite savoir si les ratios de répartitions sont fixés pour l'ensemble du contrat de prestations ou s'il est évolutif en fonction du développement de l'offre des différents opérateurs.

M. Pavageau explique que la répartition est évolutive et s'effectue simplement sur la base d'une règle de trois, calculée chaque année en fonction des comptages et statistiques.

Un député (PDC) demande ce qu'il se passera pour les TPG si le budget annuel est refusé. M. Dal Busco affirme qu'il est hors de question d'un point de vue purement opérationnel de ne pas mettre en place ce qui est prévu. S'ils sont dans la même situation qu'en 2016, soit dans un système de douzièmes provisionnels, il imagine que le Conseil d'Etat viendra demander un crédit supplémentaire pour financer ces prestations.

Dépôts d'En Chardon et de la Jonction

Concernant la réalisation du dépôt d'En Chardon, un député (UDC) estime que la perte de 1,5 million liée au retard pris est optimiste.

M. Dal Busco précise que le 1,5 million représente l'impact du nouveau dépôt d'En Chardon sur le fonctionnement des TPG cumulé sur les quatre ans du contrat de prestations. Ce n'est donc pas l'augmentation nécessaire à l'investissement pour la réalisation de ce dépôt. M. Dal Busco indique qu'ils s'assurent de pouvoir mettre en service ce dépôt le plus rapidement possible. Ils ont fait le choix de prendre de la marge jusqu'en avril lorsqu'ils se sont rendu compte que l'objectif ne pourrait pas être atteint en décembre.

M. Favre ajoute que le département s'est assuré que les TPG puissent fournir l'offre nécessaire pour le Léman Express dès le mois de décembre. Certains véhicules devront malheureusement continuer de passer la nuit dehors pendant quelques mois jusqu'à l'ouverture du nouveau dépôt.

Une députée (S) demande ce qu'il adviendra du dépôt de la Jonction.

M. Favre mentionne un projet étudié à l'époque pour un déplacement de la totalité du dépôt. Il a ensuite été décidé que l'ensemble des autobus qui stationnent actuellement sous le couvert dans l'hyperpointe de la jonction seront déplacés dès le mois d'avril à En Chardon. A la suite de cela, un parc pourra être créé à cet endroit. Ce dépôt restera toutefois en partie actif pour d'autres véhicules. La députée (S) demande si le dépôt actuel de la Jonction sera suffisant suite à l'augmentation du nombre de bus. M. Pavageau indique que ces derniers ne seront pas uniquement garés dans ce dépôt. M. Favre précise que le dépôt En Chardon pourra accueillir 130 autobus double-articulés et 70 trams. Il faudra penser à la suite lorsque ce dépôt sera terminé si l'offre continue d'augmenter ainsi.

Modification et développement de l'offre

Une députée (S) demande pourquoi les lignes 12 et 18 ont été permutées.

M. Pavageau indique qu'il y a une raquette de retournement aux palettes. La ligne 18 se contentera d'un tirage simple aux palettes.

Une députée (S) demande quel sera le pourcentage des nouvelles lignes sous-traitées, notamment les lignes transfrontalières soumises à un appel d'offres du GLCT. M. Pavageau lui répond que le plafond fixé dans la loi est presque atteint et que la marge de manœuvre s'agissant de l'augmentation de la sous-traitance est donc très faible. M. Favre ajoute que ces lignes sont financées hors GLCT, car elles sont souhaitées pour développer le Léman Express. Ils ont un accord sur les petites douanes. Pour les habitants de Presinge et Puplinge, l'idée est de les apporter sur Annemasse.

Un député (Ve) demande quels sont les critères pour électrifier une ligne.

M^{me} Guillot indique que le choix a été aisé pour la ligne 9 par exemple, car elle suit déjà aujourd'hui un parcours électrifié pour d'autres lignes. Elle sera donc totalement électrifiée sous peu. M. Pavageau ajoute que les nouvelles lignes sans aucun équipement préalable sont mises en service par le biais de bus électriques à recharge rapide.

Un député (Ve) demande à quoi ressemble un BHNS. M^{me} Guillot indique que c'est un bus double-articulé comme la ligne 10. C'est l'aménagement (en site propre) qui fait que c'est un BHNS.

Un député (PLR) relève que les transports publics sont essentiellement organisés pour les passagers. Toutefois, les objets à transporter sont de plus en plus variés. Il demande s'il y a une réflexion sur la constitution de l'agencement intérieur de ces véhicules qui permettrait d'envisager du transport de marchandises de plus grande taille pour les usagers.

M. Favre explique que les réflexions sur l'aménagement intérieur se font de façon globale afin notamment d'améliorer la vitesse commerciale. Sur les bus pour l'aéroport, des porte-bagages ont été installés par les TPG. Ils n'ont pas la capacité des CFF pour instaurer des compartiments pour les vélos ou autres marchandises en réseau urbain. Ils ne peuvent malheureusement pas prévoir trop d'emplacements libres dans les lignes urbaines. M. Pavageau indique qu'il y a de moins en moins de personnes qui prennent le tram avec un vélo au vu de l'augmentation du nombre de vélos électriques. M. Favre ajoute qu'ils souhaitent créer de grandes stations de parcage de vélos. Dans toutes les gares, il y aura 3500 nouvelles places pour ce faire. L'idée est d'encourager la dépose de son vélo.

Indicateurs de performance

Concernant les nouveaux indicateurs inscrits dans le cadre de ce contrat de prestations, une députée (S) demande comment ils peuvent calculer la qualité des correspondances avec le Léman Express.

M^{me} Guillot explique que cet indicateur va évoluer dans le temps. Il sera basé sur les horaires théoriques avec une marge de retard de trois minutes pour les véhicules TPG et une marge d'avance d'une minute pour les trains. En effet, les TPG vont pouvoir accéder au temps réel d'ici quelques années et pouvoir parfaitement se caler aux horaires réels des trains ou des bus. C'est donc aujourd'hui un indicateur basé sur des horaires théoriques. M. Favre ajoute qu'ils ont demandé ce qui existe dans les autres réseaux. Ils ont demandé que l'office cantonal des transports puisse bénéficier d'un accès à la base de données des TPG pour faire des analyses plus précises. L'idée est, avec le QMS et ce qui a été présenté avant, de challenger les TPG et de s'assurer que les prestations soient bien à l'heure et de bonne qualité pour le client. Pour le QMS, il calque l'enquête sur la base de ce qui se fait pour les réseaux nordiques. En effet, leurs façons de faire sont très sérieuses et indépendantes. Il est important de pouvoir percevoir dans l'année qui vient comment les clients vont juger les modifications mises en place. En 2011, la satisfaction client a baissé mais a fini par remonter après.

Audition des TPG

M^{me} Anne Hornung-Soukup, présidente, M. Denis Berdoz, directeur général, M^{me} Sophie Heurtault Malherbe, directrice Finances & gestion, et M. Emmanuel Frankhauser, responsable de l'organisation de l'offre

M. Frankhauser présente tout d'abord l'évolution de l'offre CFF et TPG en places par kilomètre. Le Conseil d'Etat a fixé un objectif de 60% de fréquentation en plus des TPG en 2030. Ils sont dans les temps et travaillent dur pour pouvoir atteindre cet objectif. Il présente ensuite l'évolution prévisionnelle de l'offre et de la fréquentation durant le prochain contrat de prestations (voir les chiffres en annexe).

M^{me} Heurtault Malherbe entame ensuite la partie financière en présentant tout d'abord le compte de résultat consolidé pour le PFP 2020-2024. Les premiers exercices seront déficitaires mais s'équilibreront sur la fin du contrat de prestations. Elle présente ensuite la répartition des charges. Ils ont pour volonté de contenir cette évolution. En 2024, la sous-traitance va baisser de façon significative. Cela ne correspond pas à une volonté mais à la mise en place de la ligne de tram de Saint-Julien qui remplacera la ligne D qui est actuellement sous-traitée. L'évolution des frais de personnel sera liée à

l'évolution de l'offre. Elle présente également l'évolution des frais de personnel mis en rapport avec les charges d'exploitation. Il y a ainsi une corrélation entre l'évolution des produits et des charges. Concernant les indicateurs financiers du contrat de prestations, il est possible de remarquer un petit effet de seuil entre 2020 et 2021 qui est dû au dépôt d'En Chardon. Les recettes propres des TPG, notamment les ventes de billets, ne montent pas aussi vite que les frais liés à En Chardon, mais cela s'équilibre par la suite. Elle présente finalement un tableau récapitulatif d'investissements d'un montant total de 395 millions de francs.

Questions des commissaires

Développement de l'offre

Un député (PDC) revient sur la volonté de supprimer la ligne D. Il demande ce qu'il adviendra de la desserte de la route de Saint-Julien. M. Berdoz indique qu'en amont, les lignes N et M qui sont des lignes d'apports pour la ligne D seront conservées. M. Frankhauser ajoute que plus aucune ligne de bus ne traversera la frontière.

Ressources

Le député (UDC) demande s'ils comptent résilier le contrat avec Lausanne de TP Publicité. M^{me} Heurtault Malherbe explique que la société TP Publicité va beaucoup mieux maintenant. Des collaborateurs très dévoués et ambitieux ont fait leur maximum pour améliorer la situation. Ils font leur maximum pour couvrir les paiements dus aux TL.

Un député (PDC) remarque un passage difficile sur 2020-2021. M^{me} Heurtault Malherbe explique que la volonté des TPG est d'absorber les réserves accumulées. Les réserves étaient de 26 millions de francs au début du précédent contrat de prestations et le cumul des déficits fut de 20 millions. Le reliquat de réserves sera donc absorbé.

Indicateurs de performance

Une députée (S) demande des précisions concernant les nouveaux indicateurs, notamment sur la qualité des correspondances et l'amélioration du temps de parcours et de la vitesse commerciale voyageur (vitesse ressentie). Elle demande ce qu'ils pensent de ces indicateurs, quel a été leur rôle dans leur établissement et comment ils comptent les mettre en place. M. Berdoz indique que ce contrat de prestations a été validé par le conseil d'administration. Ils font face à un certain challenge, car il faut développer et assurer des correspondances entre le réseau ferroviaire et routier. Le train est

en site propre et peut plus facilement garantir des horaires, alors que les TPG sont toujours pris dans les aléas du trafic. Cela a été pris en compte. M. Frankhauser explique que ces indicateurs viseront à mesurer si les TPG mais également les CFF sont à l'heure. En attendant qu'une base nationale soit mise en place, ils définiront ce qu'ils appellent la performance à l'horaire, soit le retard sur les lignes TPG qui desservent les lignes du Léman Express. C'est comme cela que l'objectif de 70% de performance à l'horaire a été mis en place. S'il y a moins de trois minutes de retard, ils estiment que la correspondance est réussie. Leur but en 2024 est d'être encore plus performant et d'avoir des outils de suivi en temps réel afin notamment d'informer les conducteurs s'ils doivent ajuster quelque chose. En journée, l'enjeu des correspondances est moins important. En soirée, les correspondances sont plus espacées. Un deuxième indicateur vise l'horaire de soirée sur la desserte des gares uniquement. Concernant la vitesse commerciale, il s'agit d'un nouvel indicateur. En effet, l'actuel calcul de la vitesse commerciale fait qu'un véhicule roulant le dimanche en campagne comptera autant qu'un bus rempli en pleine heure de pointe dans la moyenne finale. En revanche, la vitesse commerciale voyageur permet justement de pondérer ces facteurs.

La députée (S) demande s'il est prévu d'aménager des sites propres pour les lignes desservant les gares du Léman Express afin de maximiser les correspondances. M. Dal Busco explique que l'objectif général est d'améliorer l'interface elle-même. Sur la ligne 12, une amélioration de la vitesse commerciale de 1 km/h se traduit par des coûts d'exploitation inférieurs de l'ordre de 1 million de francs. M^{me} Guillot explique qu'un groupe de travail constitué de représentant-e-s de la Ville de Genève, de l'Etat et des TPG existe afin de faire remonter des points noirs du réseau et de trouver des solutions. C'est également intéressant de voir que l'indicateur vitesse commerciale ressentie permet de prioriser les actions à mener sur les lignes TPG. M. Dal Busco précise qu'ils ont clairement la volonté d'éliminer ces points noirs. Ils ont par exemple agi sur la régulation des feux à la place des 22-Cantons. Il cherche toujours à privilégier le parcours le moins perturbé possible. C'est le cas également avec les projets de tram. Toutes les lignes développées ont pour but de privilégier une vitesse d'exploitation la plus rapide possible.

S'agissant de la vitesse commerciale, un député (Ve) demande s'ils ne pourraient pas simplement fixer pour objectif de respecter la vitesse commerciale inscrite dans la loi d'ici 5 ans. M. Dal Busco rétorque que cette dernière doit de toute façon être respectée, mais ils considèrent que cela va prendre un certain temps.

Un député (PDC) demande si l'augmentation de l'offre entraînera automatiquement une augmentation de la fréquentation de 8%.

M. Frankhauser estime que l'augmentation de la fréquentation ne sera pas automatique. Elle est liée à certains facteurs, notamment le facteur démographique. Suite à l'IN 146, les TPG se demandaient comment allait réagir la population. Finalement, la courbe de fréquentation a continué d'augmenter de façon linéaire. Cela prouve qu'il y a une demande pour utiliser ces transports. Il faut évidemment accompagner cette demande par l'offre. Une baisse d'offre n'a pas eu d'impacts sur 2-3 ans, mais cela aurait pu être le cas sur du plus long terme. M^{me} Hornung-Soukup indique que le conseil d'administration fixe des objectifs ambitieux aux TPG. A Zurich, plus de 30% des voyages sont faits en transports publics alors que cela représente moins de 20% à Genève. Le conseil considère que le potentiel est plus élevé que la croissance démographique et de par un report modal, comme cela se fait dans d'autres villes.

Dépôt d'En Chardon

Le député (UDC) demande finalement un point de situation concernant le dépôt d'En Chardon. M. Berdoz indique que les travaux vont redémarrer très prochainement. Les TPG ont pris la décision de décaler le chantier d'En Chardon. C'est une année particulièrement importante en raison de l'adaptation avec le Léman Express ainsi que la mise en service d'un tram transfrontalier. Tout cela est directement visible pour le client, il était donc pour eux indispensable que les turbulences sur En Chardon ne mettent pas en péril les deux objectifs précités. Ils ont décidé de mettre toutes les chances du côté de la mise en place du réseau. Ainsi, le chantier sera terminé plus tard que prévu.

Parc de véhicules

Un député (UDC) demande dans combien de temps les véhicules diesel seront proscrits. M. Berdoz indique que l'objectif est de remplacer tous ces autobus d'ici 2030. La commission des travaux se penche sur ce sujet en ce moment. Mais une accélération du remplacement passerait par des investissements supplémentaires. M. Frankhauser ajoute que le contrat de prestations prévoit une progression de 37% à 48% de kilomètres tractés par voie électrique.

Relations transfrontalières

Un député (PDC) demande si le GLCT fera de la publicité et de la communication. M. Frankhauser indique que le GLCT bénéficie de la publicité faite par les TPG. M. Berdoz ajoute que de nombreuses campagnes ciblées sont prévues avec les changements le 15 décembre.

Audition conjointe d'Unireso, de la société Lémanis et du département du territoire

M. Rémy Burri, directeur des communautés tarifaires Unireso/Léman, M. Mario Werren, directeur général de Lémanis, accompagné de M. Manuel Dal Molin, responsable exploitation/finance, M. David Favre, directeur général des transports, accompagné de M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, et de M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, DI

En introduction, M. Favre indique que l'abonnement UNIRESO permettra de bénéficier du Léman Express sur le territoire genevois. Il y aura toutefois toute une série de nouveautés pour cette nouvelle communauté transfrontalière. Le travail a été très important afin de trouver une solution entre la Suisse et la France permettant aux usagers de se mouvoir aisément.

M. Werren entame une présentation sur le Léman Express. 45 gares seront comprises dans le réseau. Le Léman Express est le fruit d'une coopération entre de nombreux acteurs. Les CFF et la SNCF ont décidé de créer la société Lémanis pour exploiter le Léman Express. La société est possédée à 60% par les CFF et à 40% par la SNCF. Concernant les investissements autres que le CEVA, 460 millions de francs ont été investis pour de nouvelles rames et 1 milliard a été investi par CFF Immobilier autour des gares du CEVA et sur l'arc lémanique.

M. Werren présente le financement du CEVA avec deux graphiques indiquant les budgets totaux et présente ensuite l'historique du projet du CEVA. Ce dernier, en Suisse, comportera 5 nouvelles gares, 3,7 kilomètres de tunnels, 2 ponts et 3,6 kilomètres de tranchées couvertes. En France, ce ne sera pas moins de 20 haltes et gares modernisées qui en feront partie. En résumé, le CEVA sera le plus grand réseau régional transfrontalier d'Europe. Lémanis a reçu le mandat de coordonner les réseaux TER en Haute-Savoie afin de garantir les bonnes correspondances et un bon fonctionnement de ce RER en France voisine.

Il présente ensuite les dessertes ainsi que le cadencement qui précisent ainsi l'offre et les correspondances pour La Plaine, Coppet, Annemasse, Bellegarde ainsi que différentes haltes et gares en France voisine. Les

infrastructures françaises datent des années 1950. Ils ont donc fait leur maximum au niveau des sillons et, par exemple, ceux pour Saint-Gervais sont désormais complets. C'est également le cas pour Evian-les-Bains et c'est la raison pour laquelle il y aura des changements ou des compléments d'offre par car. Sur la ligne en direction de La Plaine et Bellegarde, les capacités seront meilleures. En effet, les travaux des quais sur cette ligne seront terminés prochainement, ce qui permettra de faire circuler des trains plus grands.

M. Werren présente ensuite l'offre en semaine, les correspondances ainsi que les temps de parcours. Une offre de bus le soir sera proposée les vendredis et les samedis au départ d'Annemasse. Cette offre s'intégrera d'ailleurs dans les services du Noctambus. Il explique que du nouveau matériel roulant sera mis en place pour le Léman Express et il présente ses spécificités.

La mission du Léman Express n'est pas de transporter uniquement les travailleurs. Il est clair que ce sera la mission la plus importante, mais il ne faut pas oublier que le Léman Express sera là afin de permettre aux Genevois d'atteindre de nombreuses destinations avec des fréquences élevées. Il indique à titre d'exemple qu'il y aura un train par heure au départ de Chêne-Bourg pour se rendre à Annecy. Cela permettra de densifier l'offre en Haute-Savoie. Il présente finalement les prochaines dates importantes avant le lancement. Les projets d'horaires seront communiqués online en octobre afin de permettre aux gens de s'organiser. Ces derniers ne sont pas définitivement arrêtés, car de légères modifications pourraient encore intervenir mais elles seront mineures.

M. Favre relève que le temps de parcours en direction d'Annecy peut paraître long. Ils sont toutefois tout à fait compétitifs avec la voiture au regard de ce qui a été révélé par l'étude d'un sociologue de l'EPFL établie en collaboration avec le canton de Genève, le canton de Vaud et des communes. En effet, une nouvelle tendance est constatée. Au-delà du temps de parcours, les gens souhaitent avoir des relations confortables et n'ont pas envie d'être bloqués à chaque feu rouge. Cette étude confirme ce qui s'est remarqué sur la ligne du RegioExpress entre Genève et Lausanne. Malgré le fait que cette ligne soit plus longue que les autres, ses trains sont pris d'assaut, car du matériel moderne et confortable est mis à disposition. Cela rejoint l'idée que le train est un espace pour d'autres activités comme travailler, lire ou se reposer. Sociologiquement, cette notion devient de plus en plus importante. C'est ce qui leur fait penser que la liaison Genève-Annecy, qui pourrait certes être plus rapide, sera tout de même attractive.

M. Burri entame une présentation sur les nouvelles tarifications transfrontalières et multimodales. Il distribue à ce propos une brochure qui présente tous les avantages pour les différentes catégories de personnes. Ils ont commencé à travailler sur le Léman Pass en 2012 afin de mettre en place une nouvelle communauté tarifaire. Le but avec cette dernière est d'offrir un seul titre de transport pour tous les voyageurs. Cette nouvelle communauté tarifaire comprendra pas moins de 10 opérateurs suisses et français. Le Léman Pass s'applique uniquement en cas de passage de frontière entre la France et la Suisse. Pour composer ce tarif, il a fallu trouver une solution simple. Chaque client aura une solution sur mesure vu que chaque billet sera calculé en fonction de l'origine et de la destination. Il est possible d'avoir un aperçu de ces billets sur le site www.lemanpass.com. Il s'agit d'un système multimodal qui intègre les zones limitrophes avec une nouvelle numérotation. Il y aura également la possibilité d'intégrer des réseaux urbains locaux, soit les zones 300, 380 et 400. Il présente ainsi le plan de zones. Au cœur de ce plan, se trouve la zone 10 qui garde son propre tarif UNIRESO pour tous les clients qui ne sont pas appelés à faire des voyages au-delà des frontières. Il présente ensuite les combinaisons et les trajets possibles. Il y aura la possibilité d'avoir des tickets zone-parcours-zone ou parcours-zone ou zone-zone. Ces zones auront une durée de validité de 180 minutes sauf pour les trajets zone-zone. Il présente ensuite les assortiments de titres. Les supports billettiques seront le SwissPass, les cartes Oûra et bien évidemment le support papier tel qu'on le connaît. La gare d'Annemasse sera intégrée dans le réseau national suisse, ce qui signifie que les personnes qui ont, par exemple un abonnement général, pourront l'utiliser pour aller jusqu'à Annemasse. Le Léman Pass ne connaîtra pas les rabais demi-tarif ou les rabais français. Finalement, il indique les derniers résultats en matière de recettes et relève qu'il y a un manque de 1 million de francs pour atteindre les recettes escomptées en 2019. Si tel est le cas, ils devraient ainsi obtenir le même chiffre d'affaires qu'en 2014.

Questions des commissaires

Réseau, lignes et offre de prestations du Léman Express

Un député (UDC) relève que des bus seront mis en place le vendredi soir et le samedi soir pour desservir certaines lignes. Il demande pour quelles raisons ce ne sont pas des trains qui sont mis en place. M. Werren indique que ces bus desserviront principalement Evian. En effet, mettre en place des trains tardifs en France nécessite d'ouvrir la gare et de mobiliser du personnel, ce qui n'est pas le cas en Suisse. Ils vont donc commencer ainsi et ils étudieront d'autres possibilités lorsque les bus seront remplis.

Une députée (S) demande quelle proportion des trajets entre Genève et Evian ou entre Genève et Saint-Gervais nécessiteront une correspondance à Annemasse. De même, elle demande quelle proportion des trajets seront desservis par des bus. M. Favre explique que le principe est d'avoir une liaison directe par heure. Il y a toutefois une petite subtilité : il y aura des trains chaque demi-heure depuis Evian jusqu'à Genève et un seul train depuis la vallée de l'Arve jusqu'à Genève pour des questions de réseaux. M. Dal Molin ajoute que les bus restent extrêmement marginaux. Cela vient compléter les manques dès 21h30 pour pouvoir étendre le service. En France, l'infrastructure fait l'objet de surveillance humaine et il faut donc du personnel pour laisser une gare ouverte. Pour Annecy, ils ne peuvent pas avoir deux relations dans chaque sens. Des priorités seront donc établies et des bus seront mis en place pour pallier le manque dans un sens de la ligne. M. Favre indique que les cars seront très clairement identifiés comme faisant partie du réseau Léman Express. Avoir une prestation 24h/24 le week-end jusqu'en gare d'Annemasse est quelque chose d'exceptionnel. M. Pavageau confirme le caractère exceptionnel de cette prestation au niveau français. La répartition des frontaliers travaillant à Genève et les pôles d'habitats sont importants du côté de la vallée de l'Arve. Plus de 30% des voitures qui passent la douane de Bardonnex viennent de cette zone. Ils auront donc près de 6 trains par heure pour ce flux précis. M. Favre ajoute que les bus selon leurs horaires pourront absorber les bouchons sans problèmes. La stabilité des horaires sera donc assurée.

Tarifcation

Une députée (S) indique être surprise qu'il soit possible de faire une tarification unique entre la France et la Suisse, alors que ce n'est pas possible de le faire entre le canton de Genève et le canton de Vaud, notamment vu que Coppet a été exclu d'UNIRESO. M. Pavageau dit que ce qui est demandé n'est pas possible entre deux communautés tarifaires différentes, soit Mobilis et UNIRESO. Or, la communauté tarifaire sera la même entre la France voisine et Genève.

La députée (S) relève qu'il faudra donc acheter un titre de transport pour se rendre à Coppet depuis Genève, mais ce ne sera pas le cas pour se rendre en France voisine. M. Pavageau dit qu'il faudra simplement acheter un billet pour le trajet entre Genève et Coppet. M. Burri affirme toutefois qu'il n'y aura pas de différences de prix pour des trajets Genève-Annemasse ou Nyon-Genève. M. Pavageau indique que l'abonnement Annecy-Genève sera de 1999 euros soit 2260 francs, ce qui équivaut au prix Nyon-Genève. M. Favre ajoute que la situation avant le Léman Express n'était pas égalitaire.

En effet, un abonnement Nyon-Genève pouvait coûter deux fois moins cher qu'un abonnement de Nyon en direction de Lausanne pour un trajet de même distance.

Un député (S) félicite Lémanis pour le travail effectué. Il remarque toutefois qu'une personne partant de Versoix et allant à Annemasse peut payer deux prix différents selon qu'elle prenne un billet pour le trajet direct ou un billet pour la zone avec le trajet de Chêne-Bourg à Annemasse. Il demande des explications à ce propos. M. Burri affirme que la finalité est un montage sur le système de vente. Il n'y a pas de piège pour le client. Il faut préciser au moment d'acheter un tel ticket si le client est détenteur d'un abonnement UNIRESO, et il ose espérer que le système pourra prendre cela en compte.

Une députée (S) demande si une forme d'abonnement général Léman Pass existe. M. Burri affirme que cela a été envisagé, mais que cela n'a pas été mis en œuvre dans la première phase de cette nouvelle communauté tarifaire avec la France.

A la question d'un député (Ve), M. Burri indique que le demi-tarif sera valable jusqu'à Annemasse.

Un député (Ve) demande comment les choses se déroulent à Bâle pour leur réseau transfrontalier. M. Burri estime que la communauté transfrontalière bâloise est bien en retard sur ce qui a été fait ici. Au demeurant, leurs confrères bâlois étudient le système tarifaire du Léman Express avec beaucoup d'attention. M. Favre ajoute que ce qui a été fait à Bâle peut être exemplaire sur un certain nombre d'aspects mais de loin pas pour tout. Si le RER bâlois va au-delà des frontières, c'est parce que ce sont les vainqueurs permanents d'un appel d'offres de la *Deutsche Bahn*. M. Pavageau complète qu'il n'existe pas d'abonnement qui intègre le tram et le train au même tarif à Bâle, contrairement à ce qui sera mis en place à Genève.

Un député (Ve) demande qui a décidé que la gare d'Annemasse soit intégrée dans le réseau suisse. M. Favre indique que l'OFT a énormément insisté sur ce point pour des raisons notamment techniques. Personne ne s'y est opposé.

Une députée (Ve) remarque que les pendulaires font souvent le trajet de Genève à Coppet en RegioExpress pour ensuite prendre le train régional jusqu'à Tannay, Mies ou encore Versoix. Le fait de ne pas avoir de communauté tarifaire dans la région de Coppet est très dommage. M. Burri explique qu'il existe aussi un abonnement modulable dont la clientèle de Coppet et environ pourra bénéficier. Pour celui qui n'avait pas besoin de la

zone Mobilis ni de la zone UNIRESO, il paiera nettement moins cher. Le système est plus juste et équitable même s'il sera parfois plus cher.

A la demande d'un député (UDC), M. Burri donne des exemples de tarifs pour certains itinéraires. Il indique qu'un trajet Annemasse-Genève coûtera 4,90 francs. Un abonnement mensuel pour ce trajet sera de 102 euros ou de 115 francs. Le taux de change qui a été utilisé est de 1,13.

Un député (PLR) demande comment ces tarifs et ces prix ont été établis et décidés. Au regard de la fréquentation escomptée, il demande quelle est la balance qu'ils espèrent obtenir. M. Burri explique simplement que la construction des prix est mathématique, car il faut additionner les prix et permettre le financement des lignes.

Un député (UDC) relève que des billets sont offerts à l'aéroport pour aller en ville. Il demande ce qu'il va se passer pour cette offre lorsque le Léman Express sera en place. M. Burri dit que cette offre, établie par une convention avec l'aéroport est valable pour la zone 10 pour une durée de 90 minutes. Cela n'est pas remis en question par le Léman Pass. Ces billets ne seront valables que jusqu'aux frontières du canton de Genève. M. Favre ajoute que la visibilité des zones a été simplifiée. Le canton de Genève sera couvert intégralement par la zone 10. A l'époque, il y avait quelques zones à Genève qui n'étaient pas comprises dans la zone 10. Ils ont également créé des sauts de puce transfrontaliers (maximum 2 arrêts). Il est également possible de composer intégralement son billet. Il est possible d'acheter les zones transports urbains pour Annemasse ou Annecy par exemple. C'est pour cela qu'il y a énormément de combinaisons et c'est aussi pour cela qu'il n'y aura qu'un seul billet. M. Burri ajoute que la solution des billets complémentaires sera maintenue pour les clients UNIRESO afin de pouvoir se rendre en France voisine par exemple.

Performance du réseau Léman Express

Un député (UDC) relève qu'une infirmière désirant se rendre à l'hôpital depuis Annecy mettra 3 heures pour faire l'aller-retour, ce qui est presque supérieur au temps de parcours en voiture. Il demande de ce fait quel est l'intérêt d'utiliser le Léman Express. M. Favre rétorque que se rendre depuis Annecy à Genève pendant les heures de pointe sera tout aussi long voire plus qu'avec le Léman Express. En plus de cela, le fait de se rendre en train permet de faire un certain nombre de choses, comme travailler, se reposer ou organiser ses affaires personnelles, ce qui n'est pas possible en voiture.

Un député (PLR) demande s'il y a une possibilité d'accélérer ce temps de parcours, par exemple en réduisant le nombre de haltes.

M. Werren affirme que ce n'est actuellement pas possible en raison de l'état de ces lignes de train. C'est le succès du Léman Express qui pourrait permettre d'accélérer la modernisation de ces lignes. Gagner du temps n'est pas la mission d'un RER. Le but n'est pas d'avoir un horaire complexe mais d'avoir un train régulier qui s'arrête toujours aux mêmes endroits aux mêmes heures. Il ne pense que les temps de parcours seront réduits à court terme. Il faudra pour cela attendre une modernisation du réseau français. Ce n'est pas forcément le plus rapide pour certains trajets, mais il assure les députés qu'aux heures de pointe, ils seront largement concurrentiels par rapport à la voiture. En plus de cela, l'offre ainsi que les tarifs et le confort permettront d'accentuer l'attractivité de ce moyen de transport.

Impact du Léman Express sur la mobilité dans l'agglomération

Un député (PLR) demande s'ils ont des projections de la proportion du trafic qu'ils peuvent capter avec le Léman Express.

M. Favre explique qu'il est compliqué de quantifier cela sur un axe. La presse a tendance à prendre un potentiel pour une réalité. L'ensemble du réseau a le potentiel de réduire le trafic de 12%. Cela permettrait d'avoir une situation complètement apaisée à Genève. Etablir des estimations plus précises est compliqué à ce stade du projet. Ils attendent 50 000 personnes sur le réseau par jour. Le sociologue Vincent Kaufmann prédit un grand succès de ce réseau et estime qu'il sera vite dépassé par son succès. Il faudra regarder comment les Genevois s'approprient le Léman Express et de nombreuses mesures d'accompagnement seront prises. Ils savent également que ce réseau est attendu avec une très grande impatience du côté français. Le mythe du pendulaire en voiture borné et décidé à utiliser sa voiture quoi qu'il se passe n'est pas vrai. Cette nouvelle offre permettra des changements radicaux. Il faut compter 18 mois pour calculer un véritable changement d'habitudes. Ils auront toutefois de premières tendances après quelques mois. Concernant les HUG, il y a un véritable travail qui est fait avec cette institution afin de permettre le succès du Léman Express. Les attentes sont énormes. Le réseau actuel ne peut pas, pour un tel établissement, satisfaire tous les horaires, mais une très grande partie des besoins frontaliers des HUG seront couverts. En ce qui concerne les TPG, des bus ont été ajoutés tous les matins afin de desservir les premiers trains dans les gares. M. Werren ajoute que, du côté de la Haute-Savoie, ils passeront de 70 trains à 240 trains par jour. C'est une révolution. Il y aura 4 fois plus de trains du jour au lendemain. Cela demandera un rodage et ce sera un grand défi. Qu'il y ait 40 000 ou 60 000 voyageurs, le problème auquel il faudra faire face c'est que la demande sera condensée sur quelques heures de la journée. Il faudra donc

travailler avec les entreprises et les écoles pour trouver des solutions et que les flux soient répartis. Il rappelle qu'ils ont mis en place le train au quart d'heure entre Coppet et Genève. Il y a désormais 60% de voyageurs en plus sur cette ligne et le double de voyageurs entre Sécheron et Lancy-Pont-Rouge. Ces chiffres sont très prometteurs.

Exploitation du réseau

Une députée (Ve) remarque que le bruit de fermeture des portes de train est excessif. M. Favre explique qu'il s'agit d'une norme européenne et que sans cela ils n'auraient pas eu l'homologation européenne, ce qui était absolument nécessaire pour le Léman Express.

Une députée (Ve) remarque finalement que le pictogramme pour les vélos et les handicapés est petit dans les trains.

Votes

Entrée en matière

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12546 :

| | |
|---------------|---|
| Pour : | 14 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG) |
| Contre : | – |
| Abstentions : | – |

L'entrée en matière du PL 12546 est acceptée.

Deuxième débat

L'ensemble des articles de ce projet de loi sont adoptés sans opposition.

Troisième débat

Le président met aux voix le **PL 12546** :

| | |
|--------------|---|
| Pour : | 14 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG) |
| Contre : | – |
| Abstention : | – |

Le PL 12546 est accepté à l'unanimité.

En vertu de ce qui précède, l'unanimité de la commission des transports vous recommande d'accepter ce projet de loi.

Annexe consultable sur internet :

Contrat de prestations : <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12546.pdf>

Projet de loi (12546-A)

accordant une indemnité de 1 252 554 827 francs aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2020 à 2024

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Contrat de prestations

¹ Le contrat de prestations 2020-2024 conclu entre l'Etat et l'entreprise de droit public « Transports publics genevois » (ci-après : l'entreprise des TPG) est ratifié.

² Il est annexé à la présente loi.

Art. 2 Indemnité

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants maximums suivants :

| | | |
|------------|---|--------------------|
| Année 2020 | : | 232 259 086 francs |
| Année 2021 | : | 244 434 060 francs |
| Année 2022 | : | 254 212 876 francs |
| Année 2023 | : | 259 012 876 francs |
| Année 2024 | : | 262 635 929 francs |

² Dans la mesure où l'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel au sens de l'article 25 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, son montant fait l'objet d'une clause unilatérale du contrat de prestations. Cette clause peut être modifiée par décision du Conseil d'Etat dans les cas visés par l'article 13, alinéa 2.

Art. 3 Indemnités non monétaires

¹ L'Etat met à disposition de l'entreprise des TPG, sans contrepartie financière ou à des conditions préférentielles, des droits de superficie d'un montant de 439 344 francs par an pour les années 2020 à 2024.

² Cette indemnité non monétaire est valorisée selon le montant cité à l'alinéa 1 et figurent en annexe aux états financiers de l'Etat et des TPG. Ce montant peut être réévalué chaque année, en raison d'éléments tels que les taux d'intérêts, des amortissements, une modification du contrat de superficie ou des évolutions du droit fédéral.

Art. 4 Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissements

L'entreprise des TPG prévoit d'assumer le financement des montants d'investissements suivants, répartis en tranches annuelles :

96 110 000 francs en 2020

68 071 000 francs en 2021

67 047 000 francs en 2022

74 305 000 francs en 2023

89 525 000 francs en 2024

Art. 5 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé, au sens de l'article 31, alinéa 2, de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017, à garantir par un cautionnement simple le remboursement d'un ou de plusieurs emprunts à hauteur de 395 058 000 francs en faveur de l'entreprise des TPG pour l'acquisition des investissements et pour le refinancement de la dette, conformément aux exigences du contrat de prestations 2020-2024, mentionnés à l'article 4.

² Le montant résiduel de ce cautionnement est mentionné en pied de bilan de l'Etat de Genève.

³ Le Conseil d'Etat peut également garantir par un cautionnement simple des emprunts supérieurs au montant total mentionné à l'alinéa 1 si, en cours de contrat, il s'avère que l'entreprise des TPG doit :

- a) investir pour le financement de projets structurants des montants plus importants que ceux prévus dans l'enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissements du contrat de prestations 2020-2024 ;
- b) procéder à des emprunts en vue du financement de projets structurants liés au prochain contrat de prestations et qui entrent dans le cadre du prochain plan d'actions des transports collectifs (2025-2029).

⁴ L'application de l'alinéa 3 est subordonnée à la condition selon laquelle l'emprunt ne génère pas de charges de fonctionnement supplémentaires qui nécessiteraient une subvention additionnelle par rapport au contrat de prestations en cours.

Art. 6 Appel de la garantie

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 7 Rémunération de la garantie

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

Art. 8 Programme

Cette indemnité est inscrite au budget annuel de l'Etat voté par le Grand Conseil sous le programme M01 « Transport et mobilité ».

Art. 9 Durée

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2024. L'article 13 est réservé.

Art. 10 But

Cette indemnité doit permettre de réaliser la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine.

Art. 11 Prestations

L'énumération, la description et les conditions de modifications éventuelles des prestations figurent dans le contrat de droit public.

Art. 12 Contrôle interne

¹ Le bénéficiaire de l'indemnité doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévus par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

² L'entité dont les comptes sont consolidés avec ceux de l'Etat doit mettre en œuvre un système de contrôle interne conforme aux normes et principes édictés dans le manuel du contrôle interne de l'Etat.

Art. 13 Relation avec le vote du budget

¹ L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel.

² Si l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou qu'elle ne l'est que partiellement, le Conseil d'Etat doit adapter en conséquence le montant de l'indemnité accordée, conformément à l'article 2, alinéa 2.

Art. 14 Contrôle périodique

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département des infrastructures.

Art. 15 Lois applicables

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014.



LÉMAN EXPRESS

Vivons plus grand

J-66



Le contexte du Léman Express

2



Le trait d'union franco-suisse



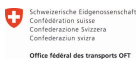
3



Le Léman Express, fruit d'une coopération transfrontalière



Une coopération et un partenariat transfrontalier entre 4 Autorités organisatrices de transports et 2 entreprises ferroviaires :



Office fédéral des transports OFF



OFF Transpôt SA



- Des Investissements importants :
 - Travaux d'infrastructure CH financés par la Confédération suisse et le canton de Genève : 1,6 milliard de francs
 - Travaux d'infrastructure F financés par l'Etat français, la région Auvergne-Rhône-Alpes, le département de Haute-Savoie, le Pôle métropolitain, SNCF-Réseau : 234 millions d'euros
- Une nouvelle société commune de droit suisse, détenue à 60% par les CFF et 40% par la SNCF

4



Des investissements en milliards



Pour développer la mobilité et les lieux de vie du bassin franco-valdo-genevois



5



Le financement CEVA

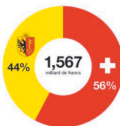


Une collaboration entre la Confédération, le canton de Genève, les CFF, les communes genevoises, et les autorités françaises compétentes.

Une direction de projet (associant l'Etat de Genève et les CFF) assure la CO-maîtrise d'ouvrage.

70% employés CFF

30% employés canton de Genève

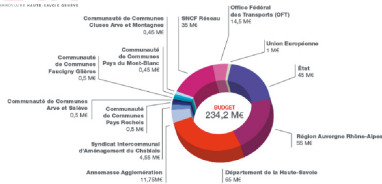


Le coût du projet: **1,567 milliard de francs** pour le tronçon de 14 km en territoire suisse.

Le coût des 2,5 km de CEVA qui se trouvent en territoire français est de **234 millions d'euros**.



CONFÉDÉRATION SUISSE ALPES SAVOIE



Hors suppression des passages à niveau, co-financés à parts égales par SNCF et le Département de la Haute-Savoie: 35,6M€

Hors programmes des 18 gares Haute-Savoie: 35M€

Hors atelier d'Annemasse, en support à SNCF Mobilités: 30M€

BUDGET TOTAL : 330 M€

6



Historique du Projet

1^{er} mai 1888 : inauguration de la ligne Annemasse – Genève-Eaux-Vives

1912 : signature de la convention entre l'OFT, Genève et les CFF pour la réalisation d'une liaison Cornavin - Eaux-Vives – Annemasse

2001 : réactualisation du projet « CEVA »

2008 : octroi de l'autorisation de construire

15 novembre 2011 : 1^{er} coup de pioche en Suisse

Septembre 2016 : jonction des tunnels suisse et français sous le Foron

15 décembre 2019 : mise en service



7



CEVA Suisse

5 nouvelles gares | 3,7 km de tunnels | 2 ponts | 3,6 km de tranchées couvertes



CEVA France, opérations d'envergure

20 haltes & gares modernisées



9



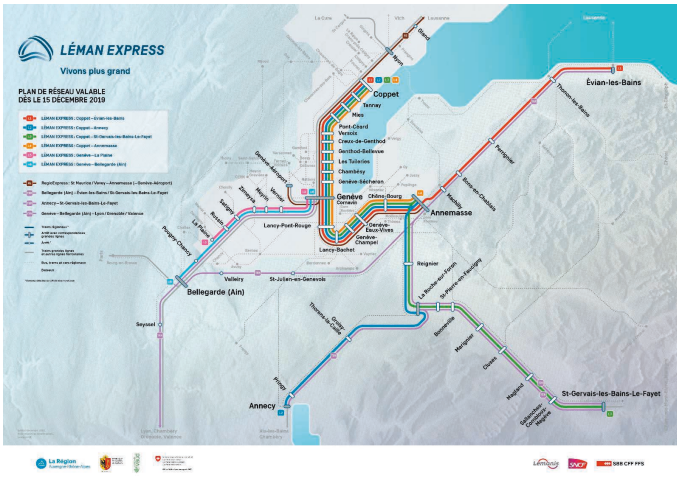
Le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe



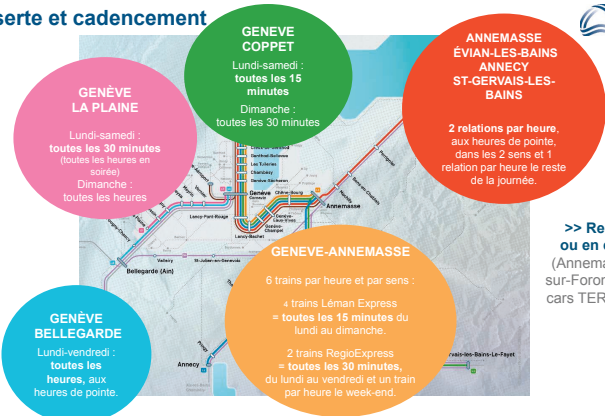
10



-  45 gares franco-suissees
-  230 km de lignes
-  50'000 voyageurs attendus quotidiennement



Desserte et cadencement



>> Relations directes ou en correspondance
(Annemasse ou La Roche-sur-Foron) avec les TER, les cars TER ou les cars Léman Express.

L'offre en semaine

- L1 **Evian – Genève – Coppet**
 Temps de parcours Evian – Genève : 1h06
 Des trains de 05:18 à 22:32
- L2 **Anancy – Genève – Coppet**
 Temps de parcours Anancy – Genève : 1h28
 Des trains de 05:10 à 21:47
- L3 **St-Gervais-les-Bains – Genève – Coppet**
 Temps de parcours St-Gervais – Genève : 1h38
 Des trains de 04:49 à 21:32
- L4 **Annemasse – Genève – Coppet**
 Temps de parcours : 51 minutes (32 minutes en RE)
 Des trains de 05:04 à 00:35
- L5 **Genève – La Plaine**
 Temps de parcours : 19 minutes
 Des trains de 05:02 à 00:42
- L6 **Genève – Bellegarde**
 Temps de parcours : 33 minutes (28 minutes en TER)
 Des trains de 05:02 à 20:48



13



Offre nocturne



Des trains toute la nuit
le vendredi et le samedi
entre Coppet et Annemasse.



Les bus Léman Express
viendront compléter l'offre nocturne
sur les branches françaises.



14



Le nouveau matériel roulant



UN CONFORT DE VOYAGE AVEC DES TRAINS DE NOUVELLE GÉNÉRATION

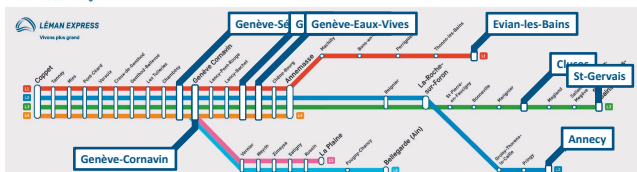
- 22 rames FLIRT Léman Express,
- 17 rames REGIOLIS Léman Express,
- Offrant une amélioration des conditions de transport :
 - Silencieux, climatisés, prises électriques, système d'information voyageurs visuel et sonore, emplacements vélos/skis, portes plus larges, espaces dédiés pour fauteuils roulants, des toilettes adaptées PMR, planchers surbaissés...



15



LÉMAN EXPRESS



16



Exemple de temps de parcours

| | | | |
|------|-------------------|----|------------------|
| 22' | Genève Cornavin | L4 | Annemasse |
| 39' | Genève-Champel | L3 | Coppet |
| 50' | Lancy-Pont-Rouge | L1 | Thonon-les-Bains |
| 1h15 | Genève-Eaux-Vives | L2 | Anney |
| 1h11 | Genève-Eaux-Vives | RE | Lausanne |


LÉMAN EXPRESS


LÉMAN EXPRESS
Vivons plus grand

Une relation par heure*

Juste le temps de déconnecter
Genève-Eaux-Vives - Anney
1h15
Dès le 15 décembre 2019

*Horaires indicatifs par heure de jour de lundi au vendredi. Attention, décalage de nuit représentatif.

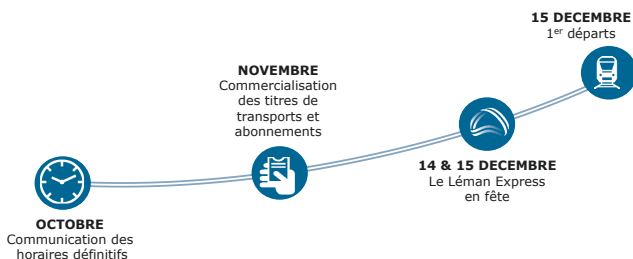


17

Les prochains rendez-vous

18

Les prochains rendez-vous



19



Léman Express en fête

De nombreux événements organisés sur l'ensemble du réseau à Genève Cornavin, Genève-Eaux-Vives, Annemasse, Thonon-les-Bains, Annecy, Cluses, Bonneville, Genève-Champel, Chêne-Bourg...

Le programme complet des festivités sera à découvrir début novembre sur le site lemanexpress.com.

Soyez les premiers à monter à bord du Léman Express !

Le dimanche 15 décembre, les premiers trains quittent Coppet à 5h04 et Annemasse à 5h05. Ne manquez pas ce moment historique !

LÉMAN EXPRESS
en fête

INAUGURATION
de votre nouveau train de vie !

CONCERTS
EXPOSITIONS
ACTES DU POPULAIRE
VISITES GUIDÉES
ARTS DU SPECTACLE VIVANT
MON LÉMAN VILLAGE
VILLAGE DE LA MOBILITÉ

14 & 15 DEC Tout un réseau en fête !

Programme à venir
SAVE THE DATE



LÉMAN EXPRESS

Vivons plus grand

www.lemanexpress.ch
www.lemanpass.com
www.lemanexpress.ge.com

J-66

La Région
L'auvergne-Rhône-Alpes



enfcac

Le Département
de la Savoie
Le Département
de l'Isère
Le Département
de la Haute-Savoie
Le Département
de la Haute-Alpes

Lémanis



SBB CFF FFS

léman»pass

nos voyages sans frontière

**Nouvelle tarification
transfrontalière et multimodale**

**Rémy Burri, audition CT
08.10.2019**

Dès le 15 décembre 2019, un seul titre de transport,

léman»pass

permettra de franchir la frontière entre la Suisse et la France en transports publics.



léman»pass

- Nouvelle communauté tarifaire de
10 opérateurs suisses et français



Transfrontalier

Le titre de transport Léman Pass s'applique uniquement en cas de **passage de frontière** en transports publics entre la France et la Suisse, dans le périmètre de Léman Express.



Un tarif spécifique à chaque trajet

- 1 trajet = un **tarif spécifique**
- Accès à plusieurs réseaux avec **un seul billet**
- Origine – destination → calculé en fonction des gares de départ et/ou des zones urbaines sélectionnées et des kilomètres parcourus.
- Calculateur de tarifs sur www.lemanpass.com

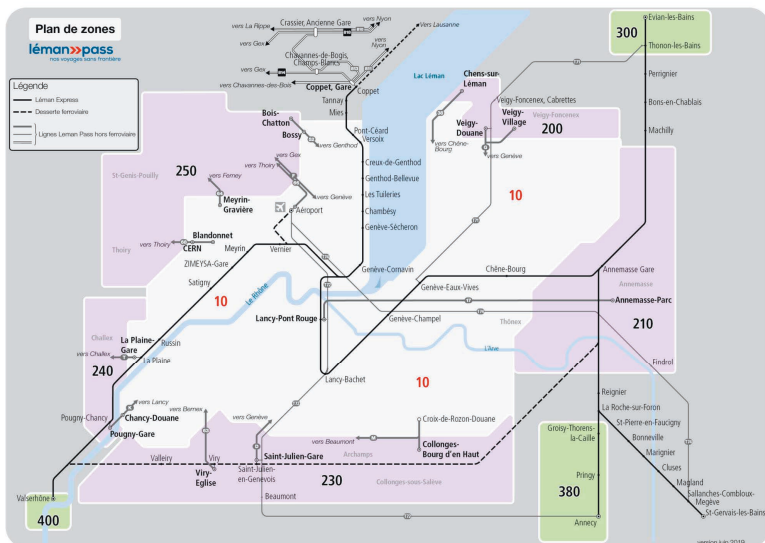


Multimodal

- **Trains, trams, bus, mouettes genevoises**
 - Genève
- **Zones limitrophes à Genève**
 - zone 200 (Veigy ex 81), Zone 210 (Annemasse ex 82), zone 230 (St-Julien ex 84), zone 240 (Pougny ex 85), zone 250 (Gex ex 87)
- **Réseaux de transport de**
 - zone 300 : Thonon-Evian (BUT)
 - zone 380 : Annecy (Sibra)
 - zone 400 : Valserhône-Bellegarde (Mobi'Val)

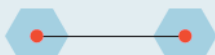


Plan de zones tarifaires



Combinaisons et trajets possibles

zone-parcours-zone



Exemple : trajet entre le centre urbain de Thonon vers le centre urbain de Genève. Les zones urbaines de ces deux villes sont comprises dans le titre de transport Léman Pass.

parcours-zone



Exemple : trajet entre la gare de Magland vers Carouge-Marché.

zone-zone (pour les zones urbaines limitrophes)



Exemple : trajet entre le centre urbain d'Annemasse et le centre urbain de Genève en train ou tram.



Assortiments des titres

- Abonnement annuel Léman Pass, Abonnement annuel mensualisé Léman Pass
- Abonnement mensuel Léman Pass
- Carte Léman Pass 1 jour ou 5 jours
- Billet Léman Pass Multizones, Billet Léman Pass
- Billet Léman Pass complémentaire (raccordement)
- Saut de puce transfrontalier (2 arrêts de chaque côté de la frontière)
- Billet Léman Pass vélo, Billet Léman Pass animaux
- Segmentation appropriée en fonction du type de client :
 - adulte
 - jeune de 6 à 16/25 inclus
 - enfant de moins de 6 ans (gratuit)



Supports billettiques

- Cartes **SwissPass** en Suisse



- Cartes **Oùra** en France



- ou sur support **papier**.



Points de vente

- Les billets/abonnements Léman Pass seront en vente auprès des canaux de distribution habituels :
 - Agences
 - Revendeurs
 - Webshop
 - App mobile
 - Centres voyageurs

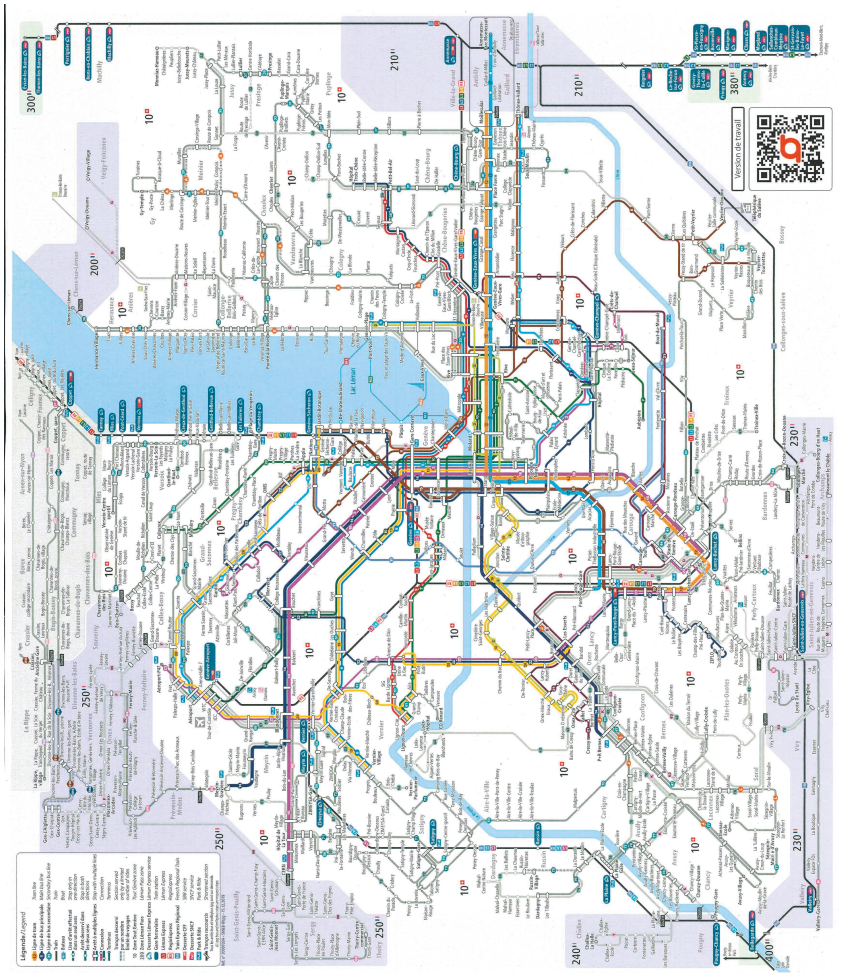


Pour résumer

- Voyage dans le canton de Genève = **unireso**
- Voyage de France \leftrightarrow Suisse = **léman»pass**
- Voyage Suisse \leftrightarrow Suisse = tarification nationale suisse (appliquée dès Mies).
- Voyage France \leftrightarrow France = tarifs actuels TER



ANNEXE 3



CONTRAT DE PRESTATIONS DES TPG 2020-2024

COMMISSION DES TRANSPORTS
24.09.2019



CONTEXTE

- **PRÉSENT CONTRAT ÉTABLI EN APPLICATION DU PATC 2020-2024**
 - Adopté par le Conseil d'Etat le 17 avril 2019 suite au vote du Grand Conseil du 22 mars 2019

- **CONTRAT D'UNE DURÉE DE 5 ANS**
 - Coordonné avec le contrat liant l'Etat à Unireso (volet recettes)
 - Montant du contrat de prestations de 1 252 554 827 francs

LES PRINCIPAUX ENJEUX DU CP 2020-2024

Mise en service du
Léman Express

Et intégration dans le
réseau genevois
(inclus l'extension
tramway Annemasse)

Accompagnement du
développement urbain
(habitats et emplois)

Transition énergétique

Financement



BILAN CP 2015-2019

PRINCIPAUX INDICATEURS

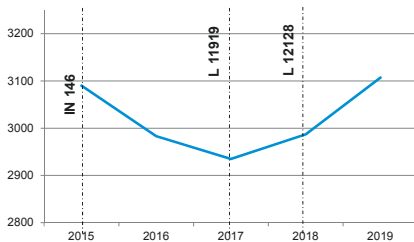


ÉVOLUTION DE L'OFFRE ENTRE 2014 ET 2019

OFFRE REALISEE (EN MIO PLACES*KM)

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019* |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TPG | 3'176 | 3'090 | 2'983 | 2'935 | 2'987 | 3'107 |
| <i>Evolution / n-1</i> | | -2.7% | -3.5% | -1.6% | +1.8% | +4% |

* Offre estimée dans le budget 2019

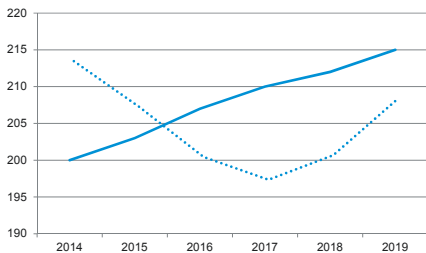


ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION ENTRE 2014 ET 2019

NOMBRE DE VOYAGES PAR AN (EN MIO DE VOYAGES)

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019* |
|------------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TPG | 200 | 203 | 207 | 210 | 212 | 215 |
| <i>Evolution / n-1</i> | | +1.5% | +1.9% | +1.4% | +0.9% | +1.4% |
| <i>Evolution démo Grand Genève</i> | | +2.3% | +2.3% | +2.3% | +1.7% | |

* Fréquentation estimée dans le budget 2019



| | % 14-19 |
|-----|---------|
| TPG | +7.5% |

..... Evolution de l'offre

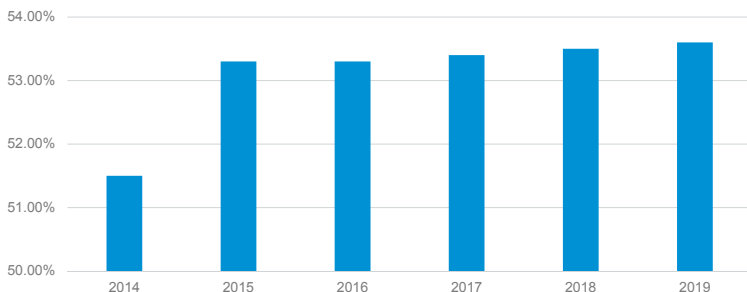


EVOLUTION DU RATIO DE CONTRIBUTIONS CANTONALES

Part des contributions cantonales (y compris indemnités tarifaires) par rapport à l'ensemble des produits

| RATIO DE CONTRIBUTIONS CANTONALES | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019* |
| TPG | 51.5% | 53.3% | 53.3% | 53.4% | 53.5% | 53.6% |

* Ratio estimé dans le budget 2019

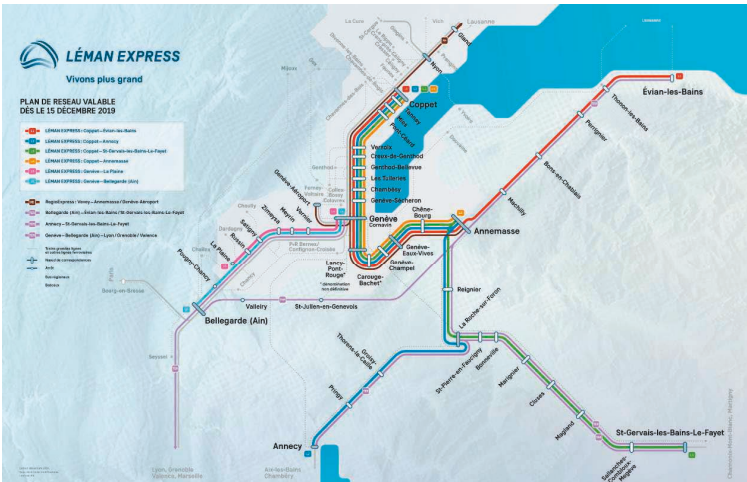


MISE EN ŒUVRE DU PATC APPROUVÉ LE 17 AVRIL 2019

1. MISE EN SERVICE DU LÉMAN EXPRESS



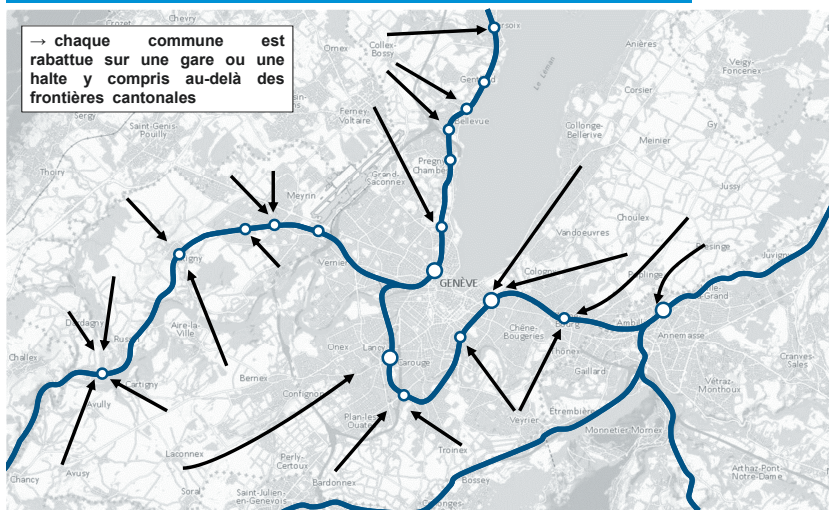
RÉSEAU LÉMAN EXPRESS Déc 2019



INTÉGRATION DU LEX DANS LE RÉSEAU

Déc 2019

→ chaque commune est rabattee sur une gare ou une halte y compris au-delà des frontières cantonales



Page 11

FONCTIONNEMENT DES RABATTEMENTS

> RÉSEAU URBAIN

- Ajout d'une course le matin pour assurer un rabattement sur le premier train
- Ajustement des courses pour les tranches horaires du soir et de la nuit (correspondance assurée)

> RÉSEAUX SECONDAIRE ET RÉGIONAL

- Ajout d'une course le matin pour assurer un rabattement sur le premier train
- Cadences proposées en fonction de la fréquentation :
 - ⇒ 15 minutes en heures de pointe et 30 minutes en heures creuses (par ex : ligne 37)
 - ⇒ 30 minutes toute la journée (par ex : lignes 50, 52, 55)
 - ⇒ 30 minutes en HP et 60 minutes en HC (par ex : 73, 74)

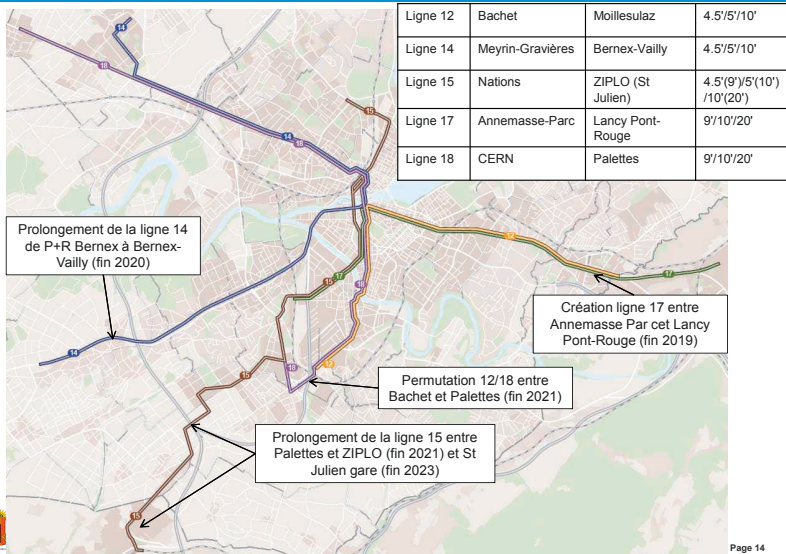


Page 12

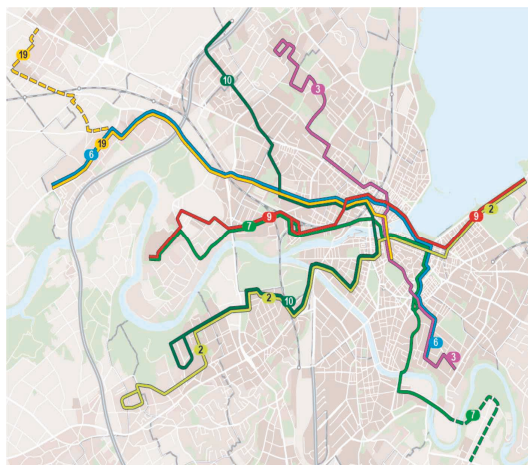
2. ÉVOLUTION DU RESEAU TRAMWAY



ÉVOLUTION DES LIGNES ENTRE DÉC. 2020 ET DÉC. 2023



3. ÉVOLUTION DU RÉSEAU TROLLEYBUS



- **Ligne 2** prolongée jusqu'à Cressy (fin 2021)
- **Ligne 6** prolongée jusqu'à la gare de Champel (fin 2022) et Canada (fin 2023)
- **Ligne 7** prolongée jusqu'à Aubépine (fin 2019) et jusqu'au Bout-du-Monde et Grands-Esserts (fin 2022)
- **Ligne 9** : conversion diesel – électrique (fin 2022)
- **Ligne 10** à Onex-Cité (fin 2022)
- **Ligne 19** prolongée dans la ZIMEYSA (2024)
- **+ 12.3 km de lignes exploitées en autonomie (à infrastructure constante)**
- **+ 20% de km parcourus entre 2019 et 2024**

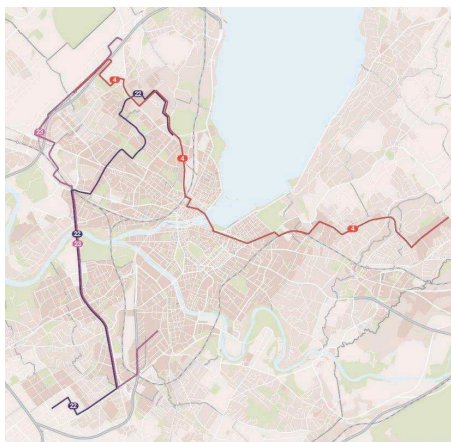


4. ÉVOLUTION DU RÉSEAU BUS ÉLECTRIQUES



Page 17

ÉVOLUTION DES LIGNES ENTRE DÉC. 2022 ET DÉC. 2023

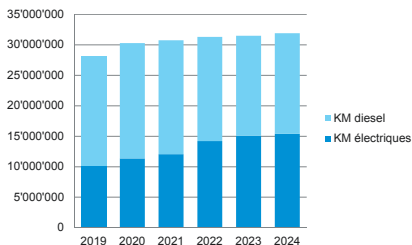


- Développement du mode électrique à recharge rapide sans caténaire
- Création de la ligne 4 entre les Communaux d'Ambilly et l'Aéroport avec des véhicules double-articulés électriques (fin 2022 - cadence 4' soit +25% d'offre)
- Passage de la ligne 22 du diesel à l'électrique grâce à la mutualisation des équipements de charge des lignes 23 et 4 (fin 2023 - "effet maillage" - 70% environ de tronçon commun avec la ligne 23)
- Investissements prévus dans le cadre de la mise à jour en cours de la loi H 1 50



Page 18

ÉVOLUTION DU MODE ÉLECTRIQUE



- 52% de l'augmentation des kilomètres TC entre 2019 et 2024 seront réalisés via des modes électriques
- La part des kilomètres produits en mode électrique passe de 36% en 2019 à 48% en 2024
- Objectif 2030 en phase avec le plan climat cantonal : électrification de 100% des lignes urbaines

5. ÉVOLUTION DU RÉSEAU AUTOBUS

SECTEUR RHÔNE-ARVE

| ENJEUX | MESURES | Mise en service |
|---|---|---|
| Rabattement sur les gares LEX | Prolongement des lignes J et K à Lancy Pont-Rouge | Fin 2019 |
| Renfort de la desserte intercommunale et en rabattement sur les gares LEX | Création des lignes 76 (Viry – La Plaine) et 77 (Avusy – La Plaine) Création de la ligne 49 (Veyrier-Troinex-Bachet) | Fin 2019 Fin 2020 (report oppositions riverains) |
| Renfort de la desserte intercommunale et en rabattement le tramway | Fusion des lignes L et 42 | Fin 2020 |
| Desserte des nouveaux quartiers | Prolongement de la ligne 21 en BHNS entre Carouge et Veyrier-Douane | Fin 2021 |
| Desserte des nouveaux quartiers | Prolongement de la ligne 7 depuis l'hôpital (liaison à la gare de Champel via le souterrain piéton) | Fin 2019 (Aubépine) / fin 2021 |



SECTEUR RHÔNE-ARVE

| ENJEUX | MESURES | Mise en service |
|---|---|-----------------|
| Accompagnement du développement urbain | Passage de la ligne 22 via route de Saint-Julien (desserte interne de Plan-les-Ouates) | Fin 2021 |
| Nouvelle liaison vers les HUG | Prolongement de la ligne 20 du centre-ville à Veyrier-Tournettes | Fin 2021 |
| Renfort de la desserte intercommunale et en rabattement le tramway | Prolongement de la ligne 46 entre Bardonnex et l'interface En Louche | Fin 2023 |
| Renfort de la desserte entre les zones d'emplois et d'enseignements | Création de la ligne 27 en remplacement de la ligne D entre Bel-Air et Plan-les-Ouates et prolongement jusqu'à Bernex-Vailly via les Cherpines, Bernex-Est et Bernex-Nord (post-2024) | Fin 2023 |
| Accompagnement du développement urbain | Prolongement de la ligne 28 dans le PAV | Fin 2023 |



SECTEUR ARVE-LAC

| ENJEUX | MESURES | Mise en service |
|--|---|---|
| Renfort de la desserte intercommunales et en rabattement sur les gares LEX | Création des lignes 37 (Lullier – Sous-Moulin), 38 (Chens/Hermance – Pl. Favre), 39 (Pointe à la Bise – Presinge) | Fin 2019 |
| Renfort de la desserte transfrontalière en rabattement sur les gares LEX | Création de la ligne 86 (Presinge-Puplinge-gare d'Annemasse) | Avril 2020 (sous réserve de la fin de travaux de l'esplanade) |
| Maillage des lignes urbaines | Fusion des lignes 5 et 25 sur Malagnou | Fin 2022 |
| Maillage des lignes urbaines | Nouveau tracé pour la ligne 1 raccourcie au niveau de Malagnou | Fin 2022 |



SECTEUR LAC-RHÔNE

| ENJEUX | MESURES | Mise en service |
|--|---|-----------------|
| Renfort de la desserte intercommunales et en rabattement sur les gares LEX | Création de la ligne 59 (Aéroport – Vengeron) | Fin 2019 |
| Renfort de la desserte intercommunales et en rabattement sur les gares LEX | Amélioration des cadences des lignes 52 (Collex-Bossy – Genthod) et 55 (Collex-Bossy – Chavannes-des-Bois) le soir et le week-end | Fin 2019 |
| Maillage réseau | Permutation des lignes 1 (Aéroport) et 5 (Jardin Botanique) | Fin 2022 |
| Accompagnement du développement urbain | Desserte du quartier de l'Etang par la ligne 23 | Fin 2022 |
| Maillage réseau | Ligne 28 : terminus à l'aéroport | Fin 2022 |



ASPECTS FINANCIERS



RECETTES UNIRESO 2020-2024

- **Les recettes inscrites au CP TPG sont identiques à celles du CP Unireso**
- **Modifications importantes sur l'utilisation et la fréquentation du réseau attendues à la mise en service du Léman Express**
- **Les projections des recettes Unireso découlent :**
 - des nouvelles offres du PATC 2020-2024
 - du modèle interne Unireso (pondération de divers indices tels que l'amélioration de l'offre, de la vitesse commerciale, le PIB et autres indices genevois)
 - du modèle MMT 2.2a relatif aux projections de fréquentation du futur réseau transfrontalier (part zone 10)
 - de l'étude externe du mandataire Rapp relative aux projections de recettes du futur réseau transfrontalier (part zone 10)
 - prise en compte des recettes réelles constatées sur la période 17-18



RECETTES UNIRESO 2020-2024

➤ PROJECTION DES RECETTES UNIRESO ET DES INDEMNITÉS DE LA COMMUNAUTÉ TARIFAIRE INTÉGRALE (CTI) TTC

Recettes en mios de francs

| 2019 | 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | | Total |
|-------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 157.9 | 167.1 | 5.8% | 171.1 | 2.4% | 174.9 | 2.2% | 177.9 | 1.7% | 180.7 | 1.6% | 871.7 |

Indemnités CTI en mios de francs

| | | | | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| 40.6 | 43.0 | 5.9% | 44.3 | 3.0% | 45.2 | 2.0% | 45.7 | 1.1% | 46.2 | 1.1% | 224.4 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|

- **Objectif de + 15 millions de francs par rapport à 2016 fixé par l'OCT pour l'année 2020 pour la zone 10**
- **Établi dans le CP Unireso à + 15,9 millions de francs par rapport aux recettes 2016 (151.2 mios de francs)**
 - Soit + 10,5 % de recettes en 4 ans à fin 2020
- **Clé de répartition de recettes projetée dans les CP TPG et SMGN et convention CFF:**
 - TPG : 88,12% (92.69 % en 2018)
 - CFF : 11.51 % (6.97% en 2018)
 - SMGN : 0.37 % (0.34% en 2018)



PRODUITS D'EXPLOITATION TPG

| En milliers de francs | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Recettes de transports | 156'669 | 159'173 | 162'563 | 165'844 | 168'631 | 171'306 |
| <i>dont recettes Unireso HT</i> | 135'800 | 136'687 | 139'960 | 143'122 | 145'566 | 147'892 |
| Contributions Unireso (CTI) | 38'237 | 38'752 | 39'554 | 40'328 | 40'824 | 41'251 |
| Contributions Confédération | 11'651 | 11'933 | 12'048 | 11'915 | 11'382 | 11'364 |
| Contributions tiers | 13'083 | 16'227 | 17'634 | 17'583 | 17'526 | 17'840 |
| Produits d'exploitation divers | 21'739 | 21'537 | 22'000 | 20'210 | 20'445 | 20'906 |
| Total recettes | 453'355 | 479'881 | 498'232 | 510'094 | 517'819 | 525'302 |

1. **Produits transports voyageurs** : + 9.3% /2019 (33% des recettes totales en moyenne)
 - a. Recettes Unireso : + 8.9% /2019 (2021 = niveau de recettes 2014)
 - b. Revenus propres : les services de navettes lors de manifestations, les navettes Aérobus, les recettes des titres régionaux sur la partie française
2. **Indemnités communauté tarifaire intégrale (CTI)** : +7.9% /2019 (8% des recettes totales en moyenne)
3. **Contributions Confédération** : participation aux lignes du Trafic régional voyageur (stable) + rétrocession droit du carburant (-4.6% diminution offre diesel)
4. **Contributions tiers** : + 36% (contribution GLCT + Annemasse Agglo)
5. **Produits d'exploitation divers** : TP Pub, refacturation travaux de maintenance réseau



➔ **+ 15.8% de recettes par rapport à 2019**

CONTRIBUTIONS CANTONALES 2020-2024

| Evolution des contributions cantonales versées aux TPG (hors indemnités CTI) | | | |
|---|------------------|---------------------------------|--|
| En milliers de F | | Evolution contribution / n-1 | Principales modification de l'offre |
| 2019 | 211'410 | | |
| 2020 | 232'259 | +9.8% | Rabatementm LEX –Nouvelles lignes dont 17- En Chardon |
| 2021 | 244'434 | +5.2% | Ligne 14 Vailly |
| 2022 | 254'213 | +4% | Ligne 15 ZIPLO – Desserte Gds Esserts |
| 2023 | 259'013 | +1.9% | Ligne 4 – Refonte lignes urbaines |
| 2024 | 262'636 | +1.4% | BHNS Vernier |
| Total 20-24 | 1'252'555 | | |



CHARGES D'EXPLOITATION

| En milliers de francs | Budget 2019 | PFP 2024 | % |
|--|----------------|----------------|---------------|
| Frais de Personnel | 260'574 | 291'294 | +11.8% |
| Frais de véhicules | 30'779 | 33'088 | +7.5% |
| Frais de bâtiments (hors droit du sillon) | 7'468 | 8'364 | +12% |
| Droit du sillon | 13'909 | 16'008 | +15.1% |
| Sous-traitance | 55'282 | 54'827 | -0.8% |
| Autres | 32'998 | 33'148 | +0.45% |
| Amortissements | 45'146 | 65'126 | +44.3% |
| Résultat Financier | -11'193 | -20'702 | -85% |
| Total charges | 446'155 | 501'856 | +12.5% |



EVOLUTION DES EFFECTIFS

| Désignation structure | Budget 2019 | FFP 2020 | FFP 2021 | FFP 2022 | FFP 2023 | FFP 2024 | Ecarts FFP24/B 2019 |
|----------------------------------|-------------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------|
| Administration | 253.3 | 259.4 | 265.6 | 269.7 | 276.7 | 286.1 | 32.7 |
| Exploitation | 1'425.4 | 1'468.8 | 1'522.9 | 1'521.7 | 1'553.4 | 1'595.3 | 169.9 |
| 01 - Exploitation ss Conducteurs | 217.1 | 220.1 | 223.1 | 223.1 | 223.8 | 223.8 | 6.7 |
| 02 - Conduite | 1'194.0 | 1'227.7 | 1'278.8 | 1'277.6 | 1'308.6 | 1'350.5 | 156.5 |
| 03 - Conduite Elèves | 14.3 | 21.0 | 21.0 | 21.0 | 21.0 | 21.0 | 6.7 |
| Technique | 334.9 | 341.0 | 341.5 | 341.9 | 341.9 | 342.7 | 7.8 |
| Total général | 2'013.6 | 2'069.2 | 2'130.0 | 2'133.3 | 2'172.0 | 2'224.1 | 210.4 |

Evolution des ETP par rapport à l'évolution de l'offre

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | | | | |
|--------------|---------|---------|-------|--------|-------|---------|--------|--------|-------|---------|-------|
| ETP totaux | 2'013.6 | 2'069.2 | +2.8% | 2'130 | +2.9% | 2'133.3 | +0.14% | 2'172 | +1.8% | 2'224.1 | +2.4% |
| ETP exploit. | 1425.4 | 1468.8 | +3% | 1522.9 | +3.4% | 1521.7 | 0% | 1553.4 | +2.1% | 1595.3 | +2.7% |
| Offre | 3'112 | 3'291 | +5.7% | 3'383 | +2.8% | 3'472 | +2.6% | 3'625 | +4.4% | 3'774 | +4.1% |



EVOLUTION DES AMORTISSEMENTS

| | Amortissements (en milliers de F) | Evolution n-1 | Explications |
|-------------|-----------------------------------|---------------|---|
| 2019 | 45'146 | | |
| 2020 | 54'033 | +19.7% | Activation En Chardon |
| 2021 | 58'753 | +8.7% | Tramways Bernex + Trolleybus |
| 2022 | 60'864 | +3.6% | Tramways ZIPLO |
| 2023 | 61'695 | +1.4% | TOSA |
| 2024 | 65'126 | +5.6% | TOSA / Tramways St Julien / TBAA BHNS Vernier |



BILAN FINANCIER DES TPG

| En milliers de francs | Charges | Produits | Résultat financier | Résultat |
|-----------------------|---------|----------|--------------------|----------|
| 2020 | 469'031 | 479'881 | - 18'958 | -8'108 |
| 2021 | 485'195 | 498'232 | - 19'953 | -6'916 |
| 2022 | 488'261 | 510'094 | - 20'186 | +1'647 |
| 2023 | 494'964 | 517'819 | - 20'482 | +2'373 |
| 2024 | 501'856 | 525'302 | -20'702 | +2'744 |

> À FIN 2024

- Résultat cumulé sur la période = - 8.3 millions de francs
- Résultat absorbé par les bénéficiaires (reportés et nouveaux)



INVESTISSEMENTS TPG 2020-2024

1/2

Total: 395 millions

1. BÂTIMENTS : 75.9 MILLIONS (43.8 MILLIONS PFP 15-19)

- Projets de réfection des bâtiments du Bachet et de la Jonction (rénovation de l'enveloppe extérieure, de la structure)

2. INSTALLATION FIXES : 24.8 MILLIONS (10.4 MILLIONS PFP 15-19)

- Développement de projets d'information voyageurs permettant la fourniture de données en temps réel aux différentes interfaces
- Renouvellement des écrans pour permettre la compatibilité avec les autres opérateurs
- Extension de la durée de vie des distributeurs de titres de transport

3. EQUIPEMENTS, MACHINES ET AUTRES IMMOBILISATIONS : 10.4 MILLIONS (23 MILLIONS PFP 15-19)



INVESTISSEMENTS TPG 2020-2024

2/2

4. MATÉRIEL ROULANT ET ÉQUIPEMENT : **232.1 MILLIONS (74.4 MILLIONS PFP 15-19)**

- **Autobus (aucun achat d'autobus diesel)**
 - 33.6 MCHF pour 28 TOSA bi-articulés pour L4, commandés en 2021, livrés en 2022
 - 14.0 MCHF pour 14 TOSA articulés pour L22, commandés en 2021, livrés en 2023
 - 1.2 MCHF pour 3 bus électriques, commandés en 2022, livrés en 2023
- **Trolleybus**
 - 23.0 MCHF pour levée option 23 TB Exquicity, commandés en 2019, livrés en 2020
 - 9.9 MCHF pour retrofit batteries 33 TB Exquicity, commandées en 2022, livrées en 2023
 - 34.8 MCHF pour 29 TBAA (BHNS Vernier), commandés en 2023, livrés en 2024
- **Tramways**
 - 54.0 MCHF pour levée option 9 Tango, commandés en 2019, livrés en 2020 pour prolongement de Bernex (4 unités), 2021 (5 unités) pour première phase jusqu'à la ZIPLO
 - 35.0 MCHF pour 7 TW (ligne 15 St Julien et Grand Saconnex). Commandés en 2021, livrés en 2023 (3 unités) et 2024 (4 unités). Nouvel appel d'offre prémice du renouvellement de la flotte de trams monodirectionnels.

5. INFORMATIQUE, SYSTÈME INFORMATION, BUREAUTIQUE, MOBILIER : **51.4 MILLIONS (27.9 MILLIONS PFP 15-19)**



Page 35

DÉPÔT EN CHARDON

- > **INITIALEMENT MISE EN SERVICE LE 15 DÉCEMBRE 2019**
 - CP élaboré en tenant compte de cette échéance
- > **RETARD DE L'OUVERTURE DU CHANTIER**
 - Nouvelle date prévue de mise en service en avril 2020 à confirmer par les TPG
- > **SUR L'ENSEMBLE DU CONTRAT DE PRESTATIONS L'EFFET EST QUASIMENT NUL (ENVIRON 1.5 MILLION DE FRANCS)**



Page 36

DOCUMENTS DE SUIVI DU CP TPG

- **Rapports d'étapes**
 - description de l'étape
 - cibles à atteindre
 - document remis par les TPG d'ici au 31 mars
 - document approuvé par le Conseil d'Etat d'ici au 30 avril

- **Budget**
 - budget de fonctionnement et d'investissement
 - document remis par les TPG d'ici au 15 septembre
 - document approuvé par le Conseil d'Etat d'ici au 30 novembre

- **Rapports de réalisation de l'offre et comptes**
 - résultats par objectif et bilan des pénalités
 - résultats financiers
 - documents remis par les TPG d'ici au 24 mars
 - documents approuvés par le Conseil d'Etat d'ici au 15 avril



INDICATEURS

- **INDICATEURS DE PERFORMANCE CONSERVÉS À L'IDENTIQUE PAR RAPPORT AU CP 15-19 :**
 - Fréquentation en voyages*km
 - Taux de courses non réalisées par mode
 - Ratio de contributions cantonales
 - Taux de couverture globale
 - Coût de l'offre

- **NOUVEAUX INDICATEURS DE PERFORMANCE :**
 - Evolution de l'offre en places*kilomètres
 - Qualité des correspondances Léman Express pour les lignes ayant une cadence égale ou inférieure à 15 minutes
 - Fiabilisation et amélioration du temps de parcours
 - ⇨ Vitesse commerciale véhicule par zones LMCE
 - ⇨ Vitesse commerciale voyageurs (vitesse commerciale vécue par le client)
 - Application au réseau urbain de la démarche suivi qualité de la Confédération (QMS TRV)
 - Nombre de kilomètres produits par traction électrique



SYSTÈME DE PÉNALITÉS

➤ **LE MÊME SYSTÈME DE PÉNALITÉS EN CAS DE NON-RESPECT DES OBJECTIFS EST CONSERVÉ PAR RAPPORT AU CP 15-19**

➤ **INDICATEURS SOUMIS À PÉNALITÉS :**

- Qualité des correspondances Léman Express
- Indicateurs financiers

➤ **LE PRÉSENT CONTRAT POSSÈDE UN NOUVEL ARTICLE QUI PERMET DE PÉNALISER FINANCIÈREMENT LES TPG EN CAS DE NON-RÉALISATION DE L'OFFRE (ÉCART NÉGATIF SUPÉRIEUR À 1% ENTRE LA VALEUR PLANIFIÉE ET LA VALEUR RÉALISÉE)**

- Vérification trimestrielle sur la base des données fournies par les TPG



CONCLUSION ET PERSPECTIVES

➤ **+20% d'offre**

➤ **+8% fréquentation**

➤ **+12 millions de francs de recettes voyageurs**

➤ **Contrat répondant à des enjeux très importants :**

- développement du réseau en cohérence avec le réseau LEX
- plusieurs mises en service durant le contrat (tramway, BHNS, lignes électriques)
- croissance d'activité de 20% dans un cadre financier contraint

➤ **Enjeu sur l'évolution de la fréquentation et de la part de recettes affectées réellement aux TPG**

- Utilisation du réseau tpg par la nouvelle clientèle du LEX

