

*Date de dépôt : 5 mars 2019*

- a) **RD 1259-A Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de Plan d'actions des transports collectifs 2020-2024**
- b) **R 877 Proposition de résolution de M<sup>mes</sup> et MM. Rolin Wavre, Philippe Morel, André Python, Jacques Blondin, Mathias Buschbeck, Thierry Cerutti, Christo Ivanov, Delphine Klopfenstein Brogгинi, François Lance, Caroline Marti, Fabienne Monbaron, Salima Moyard, Alexandre de Senarclens, Pierre Vanek, Thomas Wenger approuvant le Plan d'actions des transports collectifs 2020-2024**

## **Rapport de M. Rolin Wavre**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

L'objet de ce rapport a été étudié pendant trois séances, le 29 janvier, ainsi que les 5 et 26 février 2019, sous la présidence de M. Philippe Morel, suppléé à une reprise par M. André Python. M. Vincent Moret a tenu le PV avec précision. Qu'ils en soient remerciés.

## **Résumé**

Les trois séances consacrées à ce rapport du Conseil d'Etat ont permis de faire le point sur l'avancement de tout ce qui a été entrepris par le département pour faire de la mise en service du Léman Express un succès, en particulier l'organisation avec les TPG du rabattement aussi efficace que possible des usagers vers ses gares, nouvelles et anciennes. Une foule de questions sur

diverses situations locales ou propres à une ligne ou une région sont posées. Elles trouvent généralement une réponse.

Le président donne la parole au département.

M. Dal Busco indique que la présentation d'aujourd'hui est un engagement qu'ils leur proposent de prendre. Ce sont des enjeux considérables, car cela concerne la vision qu'ils ont des transports publics pour la période 2020-2024. Ces derniers vont beaucoup évoluer de par la mise en service du Léman Express le 15 décembre 2019. C'est l'élément fondamental à partir duquel ils vont réorganiser toute l'offre des transports en commun. Ils vont ainsi présenter le PATC relatif à cette période. Ce processus a été enclenché en 2016. Tout l'automne a été consacré à différentes concertations avec les communes. C'est ainsi l'aboutissement d'un processus très large. Les communes ont répondu à ces concertations, parfois de façon très détaillée. Ils ont fait leur maximum afin de prendre en compte toutes leurs remarques. Une augmentation de l'offre de plus de 20% interviendra avec ce PATC. Le premier objectif, et le principal, de ce PATC est d'accompagner la mise en service du Léman Express afin d'y apporter le plus de clients possible. Ils auront investi plus de 2 milliards de francs avec les Français. Il faut donc que cette infrastructure soit maximisée. En plus de cela, de nouveaux quartiers vont voir le jour comme les secteurs de l'Etang, des Cherpines ou encore des Communaux d'Ambilly. Il faut donc accompagner ces développements urbains avec une offre de transports en commun efficace et performante. Ils ouvriront pour cela le chantier du tram en direction de Bernex. En 2020, le chantier du tram vers la ZIPLO et les Cherpines sera ouvert. La mise en service de différentes lignes de transports en commun comme les BHNS interviendra également. Le troisième enjeu est d'aller dans le sens d'une volonté largement exprimée sur le plan énergétique. Ils ambitionnent pour cela et au terme du PATC que la moitié des kilomètres parcourus par les véhicules TPG se fassent avec de l'électricité. Des moyens seront donc attachés à cela. Cet effort que le Conseil d'Etat demande au Grand Conseil permettra de donner une orientation claire.

Concernant la suite des opérations, la commission est invitée à étudier le RD 1259. Le parlement devra ensuite se déterminer par voie de résolution. Il faudrait que le vote du parlement intervienne au mois d'avril. Cela permettra ainsi de boucler les contrats de prestations qui sont sous-jacents. Le parlement pourra ainsi adopter ces contrats de prestations cet automne, afin qu'ils entrent en vigueur dès la fin de l'année pour l'arrivée du Léman Express.

M<sup>me</sup> Guillot présente tout d'abord les bases du PATC 2020-2024. La H 1 50 est la principale loi concernée. La H 1 20 définit les différents plans d'actions. Elle présente ensuite la méthodologie de l'élaboration du PATC

2020-2024 et le planning intentionnel. Le but est que cela soit traité par voie de résolution à ce moment-là au Grand Conseil et qu'ils puissent se concentrer sur les contrats de prestations. Ces derniers devront être approuvés durant l'automne afin que tout se passe correctement lors de la mise en service du Léman Express en décembre.

Le PATC 2014-2018 prévoyait une baisse de 7% de l'offre. En 2015 et 2016, il y a eu une chute significative de l'offre de l'ordre de 6%. Deux projets de lois (PL 11919 et PL 12128) ont permis de changer la donne et de le faire repartir à la hausse depuis 2017. Pour cette période, on a assisté à une augmentation de l'offre de 2% contre les -7% attendus. Concernant la fréquentation, contrairement à la baisse de l'offre, elle a continué de croître de façon linéaire (environ 1,5% par an), soit près de 12% pendant la période 2014-2019.

Elle présente ensuite les principaux enjeux du PATC 2020-2024. Elle indique que le Léman Express sera mis en service en décembre de cette année et elle présente une carte de son réseau. L'objectif est de rabattre toutes les communes sur une gare du Léman Express. Le même objectif est poursuivi pour la ligne Genève – La Plaine.

Concernant les prévisions de fréquentation liée au Léman Express pour le tram, ils estiment que la fréquentation du tram 12 augmentera au niveau de Chêne-Bougeries, de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives. Ils estiment également qu'elle augmentera sur la ligne 15 au niveau de Plainpalais et des Acacias. Afin de répondre à une partie de ces enjeux, la ligne 17 sera créée. Elle partira d'Annemasse et terminera à la gare de Lancy-Pont-Rouge. D'autres évolutions interviendront également sur le réseau TPG entre 2020 et 2023.

Elle présente ensuite l'évolution du réseau trolleybus. Un certain nombre de modifications interviendront sur la deuxième partie du Plan d'actions. Tous les prolongements de trolleybus se font sans infrastructures aériennes et donc uniquement sur batterie. Des nouveaux trolleybus, avec des batteries de meilleure capacité, seront acquis. Toutes ces évolutions auront pour conséquence une augmentation de 12,3 kilomètres des lignes exploitées en autonomie et une augmentation nette de 20 kilomètres des lignes entre 2019 et 2024. L'objectif pour l'année 2030 est de convertir toutes les lignes urbaines en électrique.

Elle passe ensuite à l'accompagnement du développement urbain dans l'axe Onex-Bernex, dans la desserte des Grands Esserts, dans la desserte des Cherpines – ZIPLO – PLO et dans la desserte de l'axe de Frontenex (avec une demi-cadence entre les Nations et l'aéroport). Il y aura également une

restructuration des lignes urbaines. Ces restructurations interviendront entre décembre 2021 et décembre 2023.

Le président indique avoir l'impression qu'une partie du canton a été oublié : la rive gauche. La desserte, en particulier jusqu'à la gare, ne sera pas assurée avant 2022. M<sup>me</sup> Guillot précise que la ligne 1 et la ligne 9 ne changeront pas tant que la ligne 4 n'est pas mise en service. M. Pavageau ajoute que le service vers la gare sera maintenu grâce à la ligne 9 et ensuite grâce à la ligne 4.

Le président demande des précisions sur l'évolution de la ligne 33.

M<sup>me</sup> Guillot indique que cette dernière restera au quart d'heure. Le président estime que la ligne 33 mériterait une augmentation de cadence. M<sup>me</sup> Guillot indique que tout le tronçon de la ligne 33 est doublé par d'autres lignes.

Elle poursuit en présentant la desserte de la zone aéroportuaire. Toute cette desserte subira un certain nombre d'améliorations. Elle présente ensuite l'évolution de l'offre depuis 2014 jusqu'en 2024 ainsi que l'évolution du mode électrique à Genève et elle conclut sa présentation sur des aspects financiers, notamment en présentant l'évolution des recettes.

M. Favre indique que le paquet des recettes reste le même et que l'Etat compense les coûts non couverts de Mouettes des TPG et des CFF.

M<sup>me</sup> Guillot présente l'évolution des contributions cantonales et précise que les contributions pour les CFF diminueront en 2021 suite à l'arrêt de certains frais liés aux constructions pour le Léman Express.

M. Favre indique qu'ils ont été très transparents à propos des contributions cantonales. A l'heure actuelle, ils négocient avec les opérateurs, car ils ont des manques par rapport à ce qu'ils ont prévu, soit plus précisément un écart de 20 millions de francs pour l'année 2020, 14 millions pour l'année 2021 et 7 millions pour l'année 2022. Les négociations sont dures avec les TPG, car d'autres facteurs se greffent là-dessus. La situation des TPG est particulière, car ses seuls revenus sont les subventions de l'Etat. Les TPG ont dû piocher dans leurs réserves pour rester à flot. Il ne s'agit pas de les couler, mais de s'assurer que les prestations seront effectuées avec les bonnes ressources humaines et de façon efficace, soit ce que l'on attend d'une entreprise à qui beaucoup d'argent est donné chaque année.

Une députée (UDC) demande des précisions concernant l'itinéraire du prolongement de la ligne 6 vers la gare de Champel.

M<sup>me</sup> Guillot indique tout d'abord que cette ligne ira jusqu'au Eaux-Vives. La ligne 7 passera la Roseaie, le site de l'Aubépine, le rond-point de la

Fontenette et ira jusqu'au Bout-du-Monde. Dès que le quartier des Grands Esserts sortira de terre, la ligne sera prolongée.

Une députée (UDC) demande comment ils comptent faire tourner un bus au niveau du giratoire de la Roseraie. M<sup>me</sup> Guillot indique qu'il y a suffisamment de place au niveau du giratoire pour que le bus puisse tourner. Ils ont fait des tests pour cela.

Une députée (Ve) demande s'il est prévu d'éradiquer complètement le diesel dans le futur. Elle demande des précisions concernant les proportions kilométriques présentées entre l'électrique et le diesel.

M. Pavageau indique que les bus circulant au diesel font plus de kilomètres, car ils vont en campagne, mais font moins de places/kilomètre en raison de leur fréquentation. Ils n'ont pour le moment pas d'autres objectifs que celui des 30%. Il fait remarquer qu'il faut prendre en compte que l'évolution technologique va extrêmement vite. A titre d'exemple, il y a quelques années encore, ils n'auraient pas imaginé avoir une technologie TOSA à Genève en 2018. Un scénario différent et possiblement plus optimiste pourra ainsi être présenté dans quelques années.

M. Favre explique à ce propos que, dès qu'ils doivent renouveler un véhicule, ils se posent ces questions. Les TPG ont mis en service des véhicules hybrides. Les opérateurs en Suisse étudient les différentes solutions. Zurich a passé un certain nombre de bus en hybride. Les TPG devront passer commande de certains trams dans un avenir proche et, à ce moment-là, ils réfléchiront à un système de batterie pour éviter de poser des caténaires à certains endroits. Il rappelle qu'ils ont un parc extrêmement jeune et qu'il faut aller au bout de la logique écologique, notamment pour l'énergie grise. En outre, les nouveaux véhicules diesel sont beaucoup plus propres (Euro 5 et 6).

M. Pavageau précise que le parc est plus jeune, mais que la durée de vie moyenne des véhicules TPG est supérieure à celle de Bâle ou Zurich. Le nombre de nouveaux véhicules est dû à l'évolution intensive du réseau ces dernières années. Les véhicules roulant sur la ligne 12 ont plus de 30 ans, ce qui implique qu'ils ont largement été amortis. Il indique également que l'amortissement des trolleybus se fait sur 18 ans et, pour les bus, sur 15 ans.

M. Favre ajoute qu'historiquement les Bâlois et les Zurichois ont beaucoup moins démantelé leur réseau. Ce dernier a également peu évolué. En proportion, ils ont dû acheter beaucoup plus de trams, car ils ont créé des lignes qui n'existaient pas auparavant. Il indique avoir vécu pendant 10 ans à Bâle et, pendant cette période, il n'a connu qu'un seul changement d'horaire.

Une députée (PDC) rétorque toutefois que les tarifs ont évolué du côté de Bâle et de Zurich. M. Favre confirme cela.

Une députée (Ve) demande des précisions concernant les objectifs en termes de parts modales. Elle trouve ces derniers relativement faibles.

M. Favre indique qu'ils reviendront vers elle avec une réponse précise à cette question. Il indique simplement qu'ils doivent doubler l'offre TC pour mobilité 2030 afin de rester dans la ligne de l'évolution de la mobilité.

Une députée (Ve) demande s'ils ont abandonné la ligne 18 et si la création de la ligne 17 posera des problèmes de saturation au niveau des rails.

M. Pavageau répond qu'ils ont identifié les besoins sur deux secteurs et ont répondu par une ligne supplémentaire sur ces deux tranches : la ligne 17.

M. Favre indique que les rails seront bien chargés, mais que ça tiendra la route. Il précise que les lignes 17 et 18 seront à cadences de 9 minutes chacune.

M. Pavageau ajoute que la capacité maximale à l'heure au centre-ville pour les lignes 12 et 17 sera de 5000 à 6000 passagers par sens. S'ils veulent une capacité supérieure à cela, le tram ne peut pas être la solution. Seul le mode ferré peut offrir cette possibilité.

M. Favre explique également qu'il y a un phénomène où la fréquentation stagne, car elle est remplacée par d'autres modes de transports doux. Toutes les mesures qu'ils prennent, par exemple la voie verte, ont un effet direct sur les TPG.

Une députée (Ve) demande s'ils travaillent sur la largeur des trams.

M. Pavageau répond négativement pour la ligne 12, mais qu'ils étudient cela pour la ligne 14.

Une députée (Ve) demande pourquoi toutes les lignes partent de Coppet alors que c'est une bourgade de 3000 habitants.

M. Pavageau indique que c'est historiquement le point de départ.

M. Favre ajoute que l'intérêt du réseau express est que ce train relie les deux réseaux RER. L'organisation des réseaux ne leur permettrait pas d'aller jusqu'à Nyon. S'ils voulaient faire cela, ils devraient complètement refaire les points de croisement qu'ils viennent d'achever entre Genève et Coppet.

Un député (Ve) estime que le secteur compris entre la gare Cornavin et l'autoroute est peu développé. M. Pavageau indique que l'offre est déjà dense. Il y a des trolleybus articulés et doublement articulés. En outre, le Rhône les empêche de traverser où ils désirent et ils doivent ainsi faire avec les ouvrages existants.

M<sup>me</sup> Guillot indique que la ligne 6 et la ligne 19 vont passer en double articulation. Cela concerne le BHNS de Vernier pour fin 2023.

Le président indique que plusieurs Conseils municipaux de la rive gauche se font beaucoup de souci à propos de l'alimentation des transports publics chez eux.

M. Favre affirme clairement que cette zone n'a pas été traitée moins bien que les autres. Les communes de la rive gauche ont été rencontrées pendant les concertations pour le Léman Express. A titre d'exemple, Puplinge et Jussy ont demandé une ligne pour aller sur Annemasse afin de prendre le Léman Express et M. Dal Busco étudie cela.

Une députée (S) demande si la ligne 1 empruntera la ligne des Nations.

M<sup>me</sup> Guillot répond négativement. Elle empruntera la route de Ferney. Il n'est plus possible d'utiliser le site de l'OMS. Elle viendra faire son terminus au P47 et la ligne F sera rabattue sur Sécheron.

Une députée (S) demande si les gens de la région de Ferney vont continuer à prendre le F avec cette rupture de charge.

M. Pavageau indique qu'il y aura, durant ces prochaines années, d'énormes travaux sur le secteur de Cornavin. Ils ont estimé plus intelligent de les rabattre sur le Léman Express plutôt que de les amener en plein dans les travaux. En outre, il n'y a qu'une seule rupture de charge et non pas deux.

Une députée (S) demande si la ligne 58 est rabattue sur Chambésy.

M<sup>me</sup> Guillot indique que cette ligne passe par la plage du Vengeron et dessert la gare de Chambésy. C'est un minibus qui permet de faire cela en raison de l'étroitesse du passage dans Chambésy.

Une députée (S) relève que le pourcentage de Genevois possédant un demi-tarif est bas. Il demande s'ils imaginent une augmentation de ces abonnements à Genève suite à l'arrivée du Léman Express.

M. Pavageau affirme que les recettes générées par le demi-tarif sont très faibles. Le potentiel à Genève concerne les abonnements pour la zone 10. De mémoire, la compensation tarifaire UNIRESO pour demi-tarif est inférieure à 1 million de francs.

M. Favre relève que certains députés s'interrogent sur l'absence de la résolution au sein de la présentation. Ils ne mettent plus cette feuille car, d'expérience, les députés modifient sensiblement les plans d'actions soumis. La résolution est un texte très simple et sera proposée plus tard. Ils préfèrent la composer avec eux.

## Séance du 5 février

*Le président donne la parole au département.*

M. Favre rappelle qu'il y avait des questions en suspens. Le département a également quelques réponses à certaines questions posées lors de la dernière séance.

M<sup>me</sup> Guillot présente le secteur Arve-Lac de façon plus détaillée avec une carte mettant en évidence les lignes à fin décembre 2019 et celles qui seront en fonction en 2022. Un tableau indique la liste des lignes et leurs cadences. Elle présente en outre l'ensemble des arrêts pour les communes de Coligny et de Vandœuvres en indiquant quelles seront les améliorations, en termes de lignes et de cadences cumulées pour l'année 2024. Elle présente également un tableau avec toutes les différentes courses de la ligne 33. En moyenne, au plus chargé de la ligne, il y a moins de 50 personnes par bus sachant que la ligne 33 est exploitée avec des bus articulés de 110 places. Les moyens mis à disposition respectent ainsi largement les besoins.

M. Pavageau revient sur la question d'une députée (Ve) concernant la progression en termes de part modal. Ils ne sont pas capables de précisément chiffrer cela. Entre 2010, ils sont passés de 7,5% à 15%. Ils ont donc gagné 7,5%. Le prochain PATC comportera une augmentation de 20% de l'offre. La progression passera ainsi de 15% à 18%. De plus, selon l'estimation qu'ils ont pour le Léman Express, il y aura environ 50 000 passagers par jour. Il indique qu'ils ont battu le record de fréquentation des transports publics à Genève qui s'est établi à 840 000 passagers en un jour un jeudi du mois de mars 2018. S'ils atteignent le plein potentiel du Léman Express, ils augmenteront la fréquentation des transports publics à Genève d'un quinzième. Il explique finalement que le chiffre annoncé de 21% avec mobilité 2030 comprend des infrastructures telles que la gare Cornavin ou la halte de Châtelaine. Ces indications permettent ainsi de mieux comprendre les raisons pour lesquelles la fréquentation en termes de part modal n'augmente pas de façon exponentielle ou linéaire.

Une députée (PDC) demande s'il serait possible de créer une navette entre la gare de Bachet et la ZIPLO.

M. Pavageau indique que la première phase de l'extension du tram a pour but de desservir au plus vite la ZIPLO. Par la suite, cette dernière sera encadrée par deux lignes performantes qui sont rabattues sur le Léman Express. La ZIPLO sera donc à moyen terme bien desservie depuis le Léman Express mais également depuis le centre-ville.

M<sup>me</sup> Guillot ajoute que les lignes D et 42 desservent la ZIPLO.



Une députée (PDC) indique proposer de cela afin d'encourager les gens à prendre immédiatement le Léman Express dès décembre de cette année.

M. Pavageau rappelle que le chantier du tram démarrera très bientôt et ils seront peut-être de ce fait amenés à mettre en place une navette qui se rendra sur la ZIPLO.

Une députée (PDC) demande s'il y a une ligne tangentielle de bus entre Carouge, Lancy et Meyrin. M. Pavageau indique simplement que cela existe déjà en prenant la ligne 23 et ensuite le tram. M. Favre indique en outre qu'ils n'ont pas la possibilité de faire des lignes express depuis la ZIPLO comme ils ont fait avec les lignes « + ».

Une députée (PDC) demande s'ils vont entreprendre une campagne de communication pour démontrer que ce sera désormais beaucoup plus rapide d'utiliser les lignes de transports publics que des moyens individuels motorisés.

M. Dal Busco indique tout d'abord qu'il n'y a plus aucune concurrence entre les transports publics et les moyens individuels du moment que le temps de parcours est plus avantageux. Le système présenté nécessite certes des changements d'habitudes mais est nettement plus efficace.

M. Pavageau indique qu'ils ont eu les premiers chiffres de la fréquentation des lignes du Léman Express pour les mois de septembre et octobre. Ils ont gagné 1500 clients sur la période du soir avec un train à la demi-heure. Le 15 décembre, ces personnes auront 6 trains par heure à disposition.

Une députée (PDC) demande des précisions concernant le projet de téléphérique. M. Pavageau répond que ce dernier n'est pas intégré dans le PATC.

Une députée (PDC) demande des précisions concernant le financement général, notamment concernant les 50 millions de francs nécessaires pour tous les transports.

M. Pavageau indique tout d'abord qu'ils auront besoin, à terme, de 50 millions par année dès 2024 pour tout le service qui sera offert. Ce n'est donc pas 50 millions sur la période 2020-2024. Cela ne fait pas partie de la loi 12128.

Une députée (PDC) demande s'ils vont corriger les incohérences de la grille tarifaire.

M. Dal Busco explique que la loi grave dans le marbre l'incohérence des tarifs. Le Conseil d'Etat estime que seule une modification de la perception des gens pourrait engendrer une modification des tarifs. Cela pourra intervenir

suite à la mise en service du Léman Express. Il est totalement illusoire d'imaginer une modification.

Une députée (Ve) demande des précisions concernant les bateaux qui vont être achetés pour les Mouettes.

M<sup>me</sup> Le Bihan confirme que les bateaux actuels seront remplacés par deux nouveaux bateaux électro-solaires et deux nouveaux bateaux d'occasion. Ces derniers seront mis en service en 2020.

Une députée (Ve) demande si cela sera voté par leur commission.

M. Favre indique que cela passera à la commission des finances. Choisir des nouveaux bateaux est très compliqué, car cela doit notamment être validé par la Confédération.

Une députée (Ve) demande si tout ce qui est prévu au niveau du développement des infrastructures et des extensions reprend tout le contenu de la loi ou si certains projets ont été abandonnés.

M. Pavageau explique que les projets abandonnés sont tous indiqués. Il s'agit du BHNS MICA-Annemasse et Genève-Vésenaz.

Une députée (Ve) demande si les deux projets pour le Lignon et Vernier sont maintenus.

M. Pavageau répond positivement et indique que les études auront lieu en 2021-2022.

Une députée (UDC) relève que les travaux du côté français concernant le tram du Grand-Saconnex n'avancent pas. Elle demande comment ils vont faire concernant ce tram pour la boucle de rebroussement et comment ils comptent faire passer un bus articulé au niveau du giratoire d'Aubépine. Elle demande finalement quelle sera la matière des nouveaux bateaux des Mouettes.

M. Pavageau indique qu'ils donneront une réponse par écrit pour les Mouettes. Il indique ensuite qu'ils ont déjà fait des essais pour les bus au giratoire d'Aubépine et que tout fonctionne correctement à ce niveau. Concernant le tram du Grand-Saconnex, il n'est pas nécessaire d'avoir une boucle de rebroussement, car ce ne sont pas des trams monodirectionnels. Les travaux devraient débiter en 2022. Ils ont également mené des études pour poursuivre le tram jusqu'à la frontière. Concernant la non-réactivité de la partie française, ils ont obtenu au PA2 le budget pour faire un BHNS qui vient du Pays de Gex et qui entre dans le territoire genevois. Le terminus de Ferney permettrait d'avoir ce rabattement sur le BHNS. Cette extension n'est pas dans le PA 3, mais sera probablement contenue dans le PA 4, soit à l'horizon 2025-2027.

Une députée (PDC) demande pourquoi la ligne Bellegarde-Annemasse ne fait pas partie du Léman Express.

M. Pavageau indique tout d'abord que l'exploitation de la ligne Bellegarde-Genève est confiée aux CFF. La ligne au pied du Salève est exploitée par la SNCF. Ces lignes fonctionneront avec le même billet, sauf pour les lignes de la région Rhône-Alpes. Ils sont en effet encore en discussion avec les autorités concernées.

M. Dal Busco ajoute qu'à l'horizon de l'arrivée du tram de Plan-les-Ouates en gare de Saint-Julien, l'offre pourra certainement évoluer. En outre, le maire de Saint-Julien est très demandeur à ce niveau-là.

Une députée (MCG) demande des précisions pour les avancements des P+R du côté français.

M. Dal Busco affirme qu'ils ont mis beaucoup de pression sur leurs partenaires français. Une grosse offre P+R est planifiée et la région a déclaré vouloir apporter certains financements pour accélérer la réalisation. Il avoue toutefois qu'il y a eu une baisse de l'enthousiasme du côté français suite au vote en 2014.

Une députée (MCG) rappelle que Genève rétrocède environ 280 millions de francs à la France. Il faut également se demander à quoi servent ces sommes d'argent. Elle demande si des P+R ont déjà été construits.

M. Dal Busco insiste sur le fait qu'ils ont mis beaucoup de pression à leurs différents partenaires. Concernant l'utilisation des fonds transfrontaliers, il y a une répartition entre les communes de ces fonds en question et c'est totalement transparent. Il rappelle que 87% des pendulaires venant de la Haute-Savoie prennent leur voiture. Idéalement, il faudrait que cette proportion s'inverse. Il y aura un accroissement de l'offre des transports publics. Il faudra évidemment accompagner tout cela et instaurer une politique cohérente. C'est pour cela que le département rencontre toutes les grandes entreprises afin de travailler avec elles.

Une députée (MCG) relève qu'il faudra changer de pilote de locomotive entre la Suisse et le France. Il demande ce qu'il se passera en cas de grève du côté français. M. Pavageau indique que les pilotes seront formés aux deux matériels roulants. En cas de grève, il est totalement imaginable que les trains suisses arrivant en gare d'Annemasse rebrousse chemin.

Une députée (MCG) demande quels sont les problèmes concernant la connectivité électrique. M. Pavageau indique que tous les trains, que ce soit des Stadler ou des Alstom, sont compatibles avec les deux réseaux électriques.

Une députée (S) demande si une personne habitant aux Eaux-Vives et voulant aller à Paris aura une offre supplémentaire depuis Annemasse. M. Pavageau répond positivement.

M. Favre indique en outre qu'ils auront un train par heure à destination de Lyon au lieu d'un toutes les deux heures actuellement.

Une députée (PDC) relève que de nombreux projets de construction sont prévus dans deux zones à déclasser sur la commune de Meyrin (Cointrin-Est et Ouest) qui ne sont pour le moment absolument pas desservies par les TPG. Elle demande si des améliorations sont prévues à l'avenir pour la desserte dans ces zones. M. Pavageau répond négativement.

Le président relève que les députés n'ont plus de questions. Il demande s'ils désirent d'autres auditions.

Une députée (S) propose d'auditionner les TPG, la société Lémanis SA et l'ATE.

Une députée (PDC) ne voit pas d'intérêts d'auditionner les TPG et Lémanis SA à ce moment-là du débat.

Une députée (UDC) aimerait auditionner le GTE si l'ATE est auditionnée.

Une députée (Ve) demande s'il ne serait pas plus opportun d'auditionner les TPG ainsi que Lémanis SA lors de l'étude des contrats de prestations. M<sup>me</sup> Guillot et MM. Favre et Pavageau affirment que ce serait mieux ainsi.

Une députée (MCG) demande l'audition des autorités françaises en lien à ce projet. M. Dal Busco rétorque qu'ils peuvent auditionner la terre entière s'ils le souhaitent. Il estime qu'il serait plus opportun de rester concentré sur le présent sujet et ne voit ainsi pas l'intérêt d'auditionner les autorités françaises à ce propos.

Une députée (MCG) relève tout de même que le Léman Express concerne également les autorités françaises.

M. Favre rétorque que ce document se prête *stricto sensu* aux prestations sur le territoire genevois.

Les auditions des TPG, de la société Lémanis SA et des autorités françaises sont refusées.

Les auditions de l'ATE et du GTE sont acceptées.

## Séance du 26 février

### *Audition de représentants de l'ATE*

Le président souhaite la bienvenue aux auditionnés.

M. Hauri indique qu'ils saluent l'électrification et le développement du réseau dans ce projet de Plan d'actions des transports collectifs 202-2024. Ils ont toutefois quelques remarques ponctuelles sur ce dernier. Ils aimeraient insister sur les liaisons transfrontalières, ces dernières sont actuellement limitées. Ils pensent que c'est important de développer cela. Le Léman Express améliore cela sur un côté de la frontière. De façon plus précise, concernant la halte du Bachet, ils estiment qu'il y a une mauvaise desserte des immeubles à proximité, faute de lignes directes. Ils estiment qu'il y a également une certaine optimisation à faire du côté de Genève-Sud avec le réseau de bus. Concernant la halte de Genève-Champel, ils suggèrent que la ligne 7 passe entre les bâtiments de la maternité et des HUG et soit rabattue sur la halte de Champel. Concernant la halte de Chêne-Bourg, ils estiment qu'il faudrait inverser les lignes 31 et les lignes 34 entre Vernier et Châtelaine. Ils estiment finalement que la vitesse commerciale sur la ligne pour Vernier est sinistrée au niveau de la vitesse commerciale. Il faudrait ainsi travailler cet axe de façon prioritaire.

M. Ploujoux relève que le Plan d'actions fait état d'une baisse de près d'un tiers en 2019 de la fréquentation des Mouettes genevoises. Ils se demandent ainsi si c'est une erreur. Concernant la ligne Genève – la Plaine, ils aimeraient avoir l'assurance qu'elle sera prochainement exploitée avec des rames doubles. Concernant le Léman Express, ils ont de nombreux doutes quant au service qui sera offert de l'autre côté de la frontière. Normalement, cela devrait être un train par demi-heure aux heures de pointe. Concernant la billetterie, ils ne voient rien du tout de la façon dont on va pouvoir se procurer un billet. Dans les mesures d'accompagnement, une politique pour resserrer l'usage de la voiture sera instaurée, mais il n'y a malheureusement rien qui se soit fait pour les P+R côté français. Ils craignent ainsi que les frontaliers continuent d'utiliser leurs voitures pour se déplacer. Ils relèvent également que le Plan d'actions, à sa page 63 concernant la halte de Lancy-Pont-Rouge, ne fait pas mention de la ligne 21.

M. Hauri relève en outre que les lignes transfrontalières s'arrêtent à 18h30, ce qui est problématique pour les personnes qui doivent rentrer tard du travail, par exemple le personnel soignant des HUG.

M. Christie ajoute à ce propos que la desserte de Champel le soir et le week-end est très importante. Il manque des transports publics dans ce secteur-là en particulier.

Le président remercie les représentants de l'ATE pour leurs remarques et donne la parole au département.

M. Favre indique que le discours concernant le Léman Express n'a jamais varié. Il est prévu qu'il circulera dès son démarrage de Coppet à Annemasse au quart d'heure avec, ensuite, des liaisons pour Annecy, Saint-Gervais et Evian à la demi-heure. Cette offre sera complétée avec des RegioExpress à deux étages à la demi-heure. A certaines heures, il faudra changer à Annemasse, mais les correspondances resteront les mêmes. Il y aura quelques petites subtilités. Il y aura en effet des liaisons en contre-pointe par rapport à Genève, ce qui fait qu'il y aura toujours des liaisons à la demi-heure pour Annecy qui seront parfois effectuées en bus. Il y aura également un peu plus de trains directs entre Evian, Annemasse et Coppet sans changement de train, et un peu moins entre Saint-Gervais et Coppet. Tous ceux-ci seront à la demi-heure. Ils ont en outre fait attention de ne pas dégrader l'offre pendant les heures creuses. A partir d'une certaine heure, les trains n'iront plus jusqu'à Coppet. L'offre a toutefois une amplitude tout à fait acceptable. Concernant les lignes transfrontalières, ces dernières ne s'arrêtent pas à 18h30. Avec le train, il sera possible de rejoindre Annecy, Saint-Gervais et Annemasse jusque vers 22h00. Ce qui les occupe actuellement concerne les homologations des véhicules. A propos de la tarification, il sera possible de combiner un parcours avec des zones. La zone 10 ne changera pas de prix. Les tarifs combinatoires seront annoncés au mois de juin et seront très attractifs. Il y a encore quelques petites négociations qui ont lieu entre différentes zones interfrontalières. Ce sont des aspects techniques qui n'auront pas d'incidences majeures sur le réseau. En outre, l'abonnement général sera disponible jusqu'à Annemasse.

M<sup>me</sup> Guillot ajoute, concernant la desserte du site de Battelle, qu'ils ont estimé que l'offre de trams au Rondeau de Carouge est suffisante pour ce site. Un tram de la ligne 12 ou 18 est disponible toutes les deux minutes et demie pour aller à Bachet ou au centre-ville. En outre, il n'y a aucune possibilité de tourner à gauche avant les Communes-Réunies. Il n'est donc pas attractif d'avoir un bus pour faire cette liaison. Concernant la desserte du secteur des HUG, entre le bâtiment des HUG et la maternité, le prolongement de la ligne 7 sur la Roseraie aura un arrêt près de la maternité, ce qui permettra de remplir les attentes qu'ils ont exposées. Il y aura un arrêt à la Roseraie pour connecter le tunnel piéton vers la gare de Champel, un arrêt vers la maternité et un arrêt au niveau du cycle. Passer entre les bâtiments des HUG avec un trolleybus articulé de 18 mètres est impossible. Ils ont ainsi choisi de desservir la Roseraie. Concernant leurs remarques sur Choulex, cette dernière est rabattue sur les Eaux-Vives avec la ligne 33 et est desservie par la ligne 34. Il ne serait toutefois pas possible de permuter ces deux lignes. En outre, le rabattement sur

les Eaux-Vives est équivalent en termes de temps de parcours, sachant qu'il y a plus de correspondances à cette gare. Concernant leur remarque sur le calcul du nombre de passagers pour les Mouettes, il s'agit d'un changement de la méthode de calcul dès 2019. Pour les autres années, les prévisions étaient basées sur l'ancienne méthode. Finalement, concernant leur remarque pour la ligne 21 à la page 63 du Plan d'actions, ce sont uniquement des lignes secondaires et régionales qui apparaissent. La ligne 21 est une ligne urbaine. Elle n'apparaît donc pas sur cette figure qui ne propose que les lignes fonctionnant à intervalles de 15 minutes, 20 minutes ou 30 minutes.

M. Favre indique que des trains à double rame circuleront dès fin 2019 sur la ligne Genève – La Plaine même si toutes les gares ne sont pas terminées. La problématique des P+R côté français est connue. Il a été publiquement annoncé que la région Auvergne-Rhône-Alpes mettra à disposition des fonds pour accélérer la construction de ces derniers et créer des P+R provisoires si des parkings ne sont pas encore terminés. Il y a donc une réelle prise de conscience de ce côté-là. En outre, la région a annoncé l'acquisition de dix rames supplémentaires afin d'uniformiser les rames de la Haute-Savoie. Il explique qu'il y a également un programme de mesures d'accompagnement qui vise à réduire les places de parking pour les pendulaires, offrir des solutions aux entreprises et plusieurs autres mesures ainsi que toute une série d'éléments de communication portés par la société Lémanis SA, les CFF et les autorités. Il conclut qu'une des pierres angulaires est le travail que fait cette commission pour pouvoir ensuite présenter au public l'amélioration qui va se profiler avec l'arrivée du Léman Express.

M<sup>me</sup> Guillot indique en outre que la ligne T71 sera maintenue. Ils ont travaillé pour que chaque ligne urbaine ait une course en correspondance avec le premier train du matin. Une course a été rajoutée sur chaque ligne pour cela. En outre, pour la majorité des lignes, les courses se terminent à minuit, ce qui offre une amplitude importante.

M. Christie relève que la ligne T71 comporte un matériel roulant peu adapté. M. Favre indique qu'ils n'ont pas le choix pour les lignes transfrontalières interurbaines.

M. Ploujoux demande si le SwissPass sera utilisable à Annecy.

M. Favre indique que ce sera le cas pour un abonnement. Le SwissPass n'est pas utilisable pour les tickets de base, où que ce soit.

Le président demande aux députés s'ils ont des questions.

Une députée (PDC) demande ce qu'ils proposent afin d'augmenter le nombre des lignes transfrontalières.

M. Favre indique qu'ils ont beaucoup développé le réseau ces dernières années. Ils ne vont plus faire entrer des lignes en Suisse si elles peuvent s'arrêter sur Annemasse. De nouvelles lignes vont être créées. D'autres l'ont été sur Collonges-sous-Salève et Viry. Ils envisagent aussi une ligne Puplinge – Annemasse. Les réflexions vont bon train. Ils ont un acteur unique qui gère le train et les lignes interurbaines en Haute-Savoie. Un certain nombre de lignes de train internes à la Haute-Savoie sont en fin de contractualisation avec des sociétés. Cela pourra ainsi être plus optimisé d'ici deux ans. Ils misent désormais sur le Léman Express comme effet levier.

Une députée (Ve) demande leur position sur la question du prix.

M. Ploujoux relève qu'un billet unique sera mis en place, ce qui est un plus pour l'utilisation.

M. Christie indique que la facilité et la commodité des transports publics jouent un rôle plus important que le prix. Ils soutiennent fermement cela.

Une députée (Ve) demande comment la desserte de l'aéroport est envisagée et si cette dernière va répondre aux objectifs de croissance de l'aéroport.

M. Ploujoux indique qu'une partie importante des utilisateurs de l'aéroport ne vient pas de Genève. Différentes solutions adaptées à la population de Genève, de la Haute-Savoie et de la Suisse romande permettront de mettre tous les passagers dans des trains.

M. Christie confirme que c'est un point clé. Ce serait très inquiétant que la pollution augmente encore là-bas. Il y a toute une série de possibilités qui vont au-delà du train et de la voiture. Une desserte multimodale est à encourager.

M. Favre ajoute qu'ils ont une meilleure desserte de l'aéroport de Genève qu'à Zurich. Les premières liaisons sur Genève arrivent plus tôt qu'à Zurich.

Le président remercie les auditionnés et les libère.

Le président donne la parole aux députés.

Une députée (PDC) indique qu'ils devaient encore auditionner le GTE.

Le président annonce que le GTE a renoncé à son audition.

Une députée (PLR) demande des précisions à propos de la ligne 17.

M<sup>me</sup> Guillot explique que cette ligne sera créée afin de pallier la surcharge qui se produira sur l'axe de Chêne depuis la gare des Eaux-Vives et du côté des Acacias.

M. Favre indique en outre que le tram 17 n'ira pas jusqu'à la gare d'Annemasse. Les Bâlois ont été les premiers à réintégrer une ligne transfrontalière. Les trams étaient tellement saturés que cela a perturbé tout le réseau. Etant donné que la ligne 12 est la ligne phare de Genève, ils ne peuvent



pas se permettre cela. A titre d'information, il précise que cette dernière transporte le double du nombre de passagers CFF entre Genève et Lausanne.

Une députée (PLR) s'étonne de la faible augmentation de la part modale et demande des précisions à ce propos.

M<sup>me</sup> Guillot indique que cela a déjà été demandé par un député (Ve). Comme prévu, une note sera transmise à ce propos.

Une députée (PLR) demande des précisions concernant l'augmentation du budget des TPG et du subventionnement de l'Etat relativement au vote de ce Plan d'actions.

M. Favre indique, par rapport à 2019 qui comporte un budget de 270,9 millions de francs (TPG, CFF, Mouettes, compensation UNIRESO et GLCT), qu'un budget de 313,2 millions sera nécessaire en 2020. Le manque actuel est de 21 millions. Ce sont les ordres de grandeur à disposition actuellement.

Une députée (PLR) demande quel est le signal politique qu'ils donnent en validant ce Plan d'actions.

M. Favre explique que c'est une résolution qui passera devant le Conseil d'Etat. Cette validation indique le fil rouge et la masse de prestations qu'ils désirent voir en vigueur prochainement. A l'heure actuelle, le PFQ de l'Etat prévoit déjà ces montants, mais il y a un écart en raison des négociations avec les opérateurs. Le signal donné est une certaine ambition en matière de transports publics. Ils reviendront donc vers les commissaires avec un nouveau contrat de prestations.

Le président ajoute qu'il y aura une adéquation entre ce qui a été voté aujourd'hui et la contribution financière qui sera accordée dans quelques semaines. Il faut donc que ce texte soit le plus proche possible de ce que la commission désire en matière de transports publics.

M. Favre rappelle qu'il y a quatre ans, ils ont soumis un Plan d'actions avec deux variantes en raison des votations qui allaient avoir lieu. S'ils désirent que le Plan d'actions soit plus ambitieux, ils peuvent modifier la résolution et ce sera à leur charge d'améliorer et modifier ce qui a été présenté à la commission.

Le président conclut qu'il y a *ipso facto* un engagement financier derrière le vote de ce texte.

M. Favre indique que ce Plan d'actions est ambitieux en raison justement d'un projet ambitieux qui est celui du Léman Express.

Le président remercie le département pour ses présentations, les réponses aux questions et leur enthousiasme pour ce projet.

M. Favre indique finalement qu'il n'est pas exclu que cette question revienne sur la table d'ici 2021. Les montants votés ne sont jamais figés dans le marbre. Dans le précédent contrat de prestations, ils ont dû compenser la non-augmentation des tarifs par une baisse des prestations. Contrairement au réseau précédent, c'est une évolution qui peut s'apparenter à une révolution en matière de prestations de base.

Le président demande aux députés de prendre position sur le projet de résolution reçu ce jour (ci-après).

Une députée (S) indique que le parti socialiste soutiendra la résolution et ce Plan d'actions. Il souligne qu'il fallait une refonte des transports publics suite à l'arrivée du Léman Express. Cela a été fait de façon travaillée avec tous les acteurs de la mobilité.

Une députée (EAG) soutient les propos du parti socialiste.

Une députée (PDC) indique que le PDC soutiendra ce Plan d'actions. Il est toutefois vrai, concernant le financement des transports publics, qu'il faudra adapter les tarifs genevois qui sont les plus bas de Suisse.

Une députée (Ve) indique qu'il se réjouit de ce développement pour l'arrivée du Léman Express. Il remercie le département et les services concernés pour ce travail.

Une députée (PLR) indique avoir les mêmes questionnements et réserves que le député PDC. Il faut que cet enthousiasme soit large au niveau politique sur les frais de transport. Il conviendrait qu'ils trouvent un accord pour adapter le prix des billets à une grande agglomération comme celle de Genève.

Une députée (UDC) relève que les problèmes financiers ont été soulevés. Le groupe UDC votera cette proposition de résolution.

Une députée (MCG) remercie le département pour le travail accompli et indique que le parti MCG soutiendra cette résolution.

Le président met aux voix **la proposition de résolution** :

Pour : 15 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : –

**La proposition de résolution est acceptée.**

**Secrétariat du Grand Conseil****R 877**

*Proposition présentée par la commission des transports :  
M<sup>mes</sup> et MM. Rolin Wavre, Philippe Morel, André Python,  
Jacques Blondin, Mathias Buschbeck, Thierry Cerutti,  
Christo Ivanov, Delphine Klopfenstein Broggin, François  
Lance, Caroline Marti, Fabienne Monbaron, Salima  
Moyard, Alexandre de Senarclens, Pierre Vanek, Thomas  
Wenger*

*Date de dépôt : 5 mars 2019*

**Proposition de résolution  
approuvant le Plan d'actions des transports collectifs 2020-2024**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
vu le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de Plan d'actions  
des transports collectifs 2020-2024 (RD 1259),  
vu les articles 12, alinéa 2, lettre b et 13 de la loi sur la mobilité (LMob –  
H 1 20),

approuve le Plan d'actions des transports collectifs 2020-2024 tel que présenté  
dans le rapport du Conseil d'Etat.