Les transports publics à Genève : un avenir résolument transfrontalier et ferroviaire

Assemblée générale OuestRail – 27 avril 2012

David Favre, Secrétaire général adjoint chargé de la mobilité

Sommaire

1. Contexte de Genève et de son agglomération

2. Cadre législatif et institutionnel

3. Répondre aux défis de la mobilité

4. Le développement nécessaire des infrastructures transfrontalières et ferroviaires

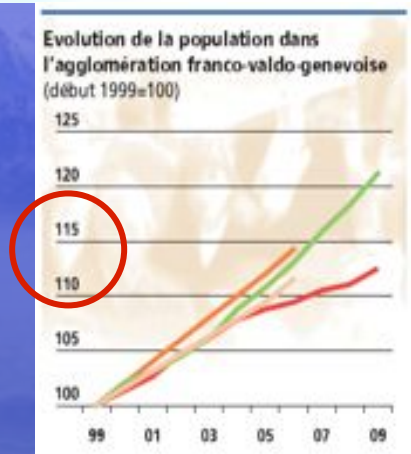
5. Bilan et perspectives

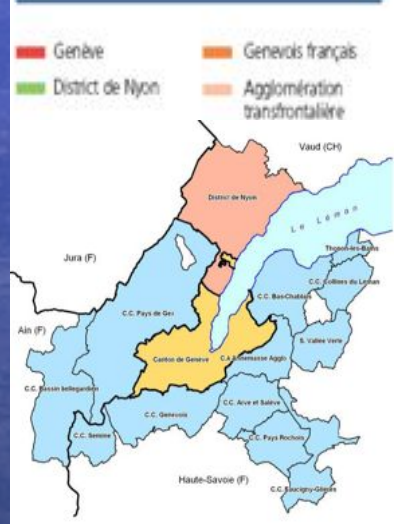
Une région très dynamique et en plein essor

Métropole lémanique:
2ème pôle économique de Suisse
1,5 millions d'habitants & 700'000 emplois
2000-2008 : + 120'000 habitants & + 52'000 emplois

Agglomération franco-valdo-genevoise:
861'000 habitants & 403'000 emplois
2005-2010 : + 65'000 habitants & + 30'000 emplois
En 2030 : + 200'000 habitants & + 100'000 emplois
Croissance démographique : + 1.5%/an

Canton de Genève:
485'000 habitants & 300’000 emplois (23'000 internat.)
70% des emplois au centre ville & 0.2% log. vacants
> 500 F an-habitant (péréquation contribution 2e CH)

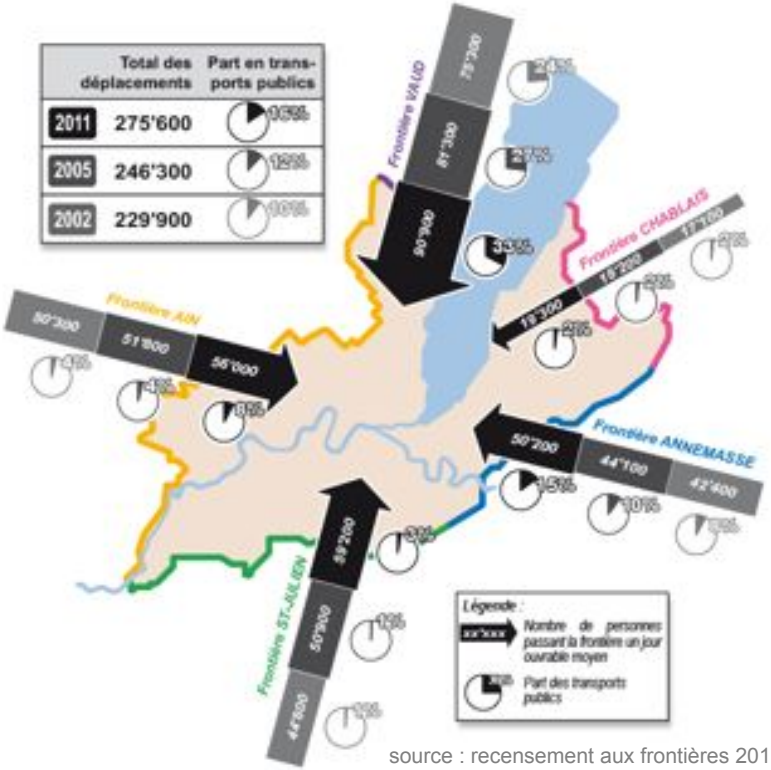




Une fourmilière au quotidien

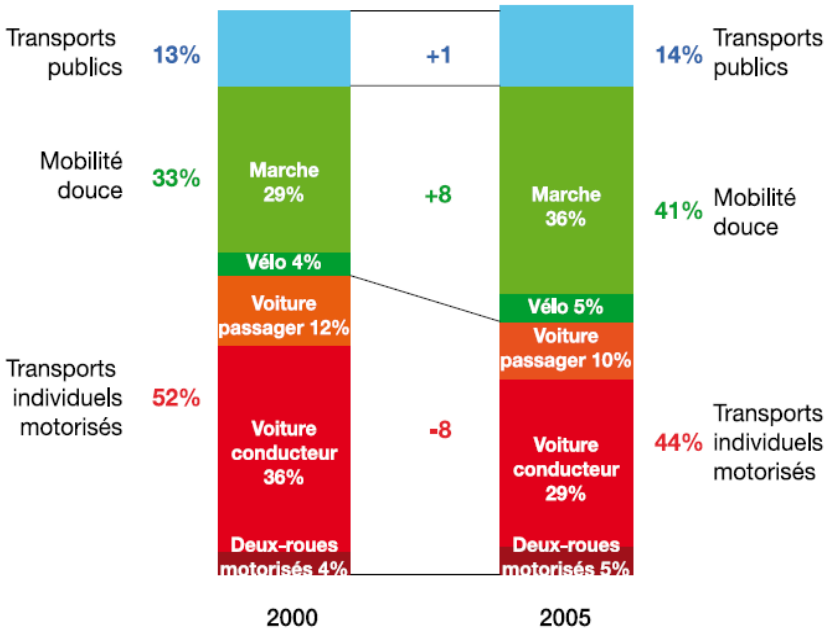
1.5 millions de déplacements chaque jour
un fort potentiel de croissance de la part modale TP

550'000 passages/jour aux frontières (Vaud / France)



source : recensement aux frontières 2011

Répartition modale dans le canton



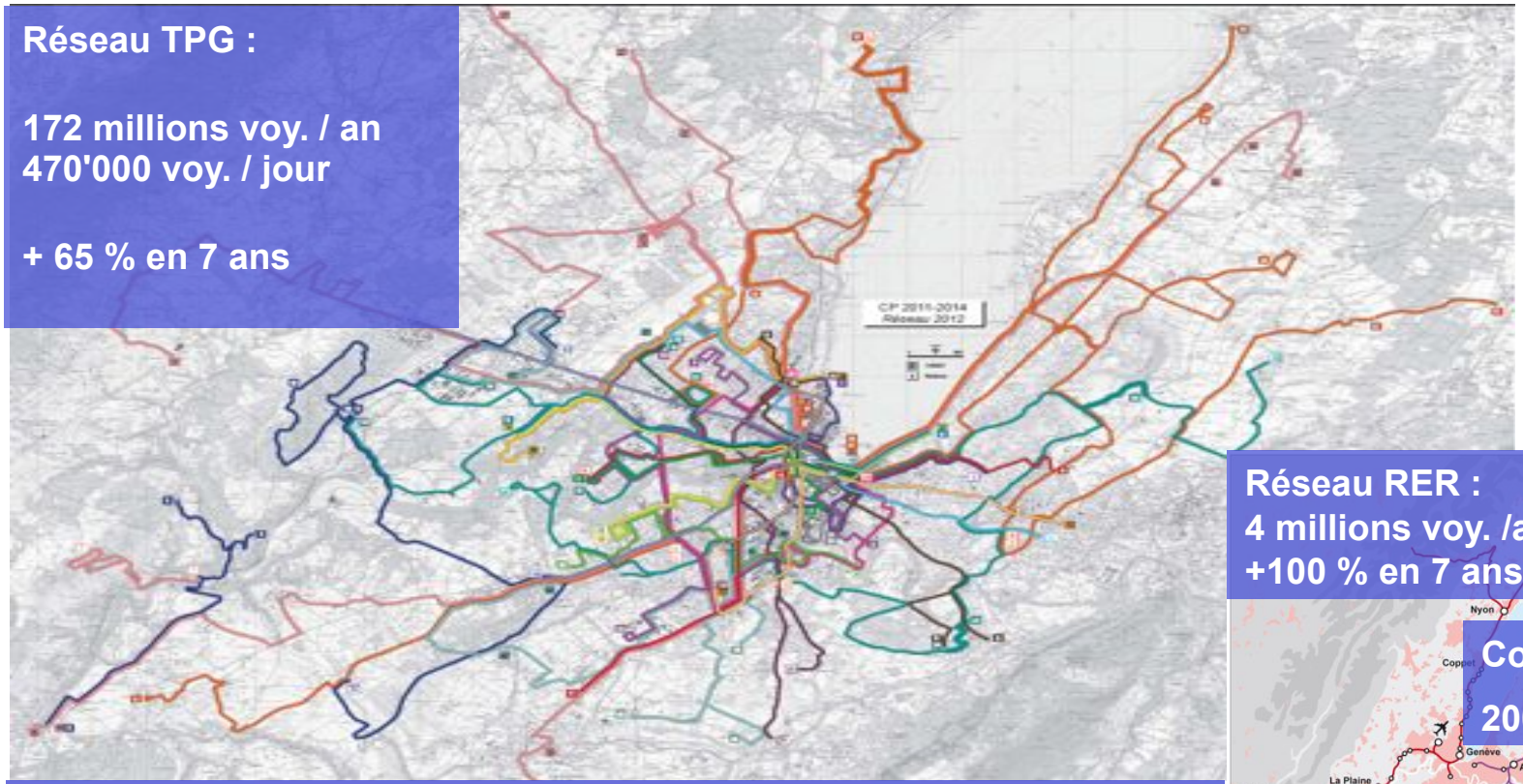
source : micro-recensement transports 2005

Le boom sans précédent des transports publics

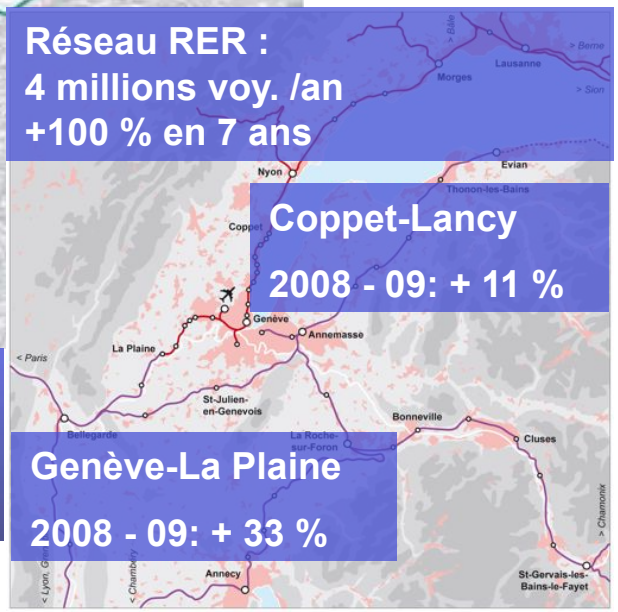
Réseau TPG :

172 millions voy. / an
470'000 voy. / jour

+ 65 % en 7 ans



Réseau RER :
4 millions voy. /an
+100 % en 7 ans



Coppet-Lancy

2008 - 09: + 11 %

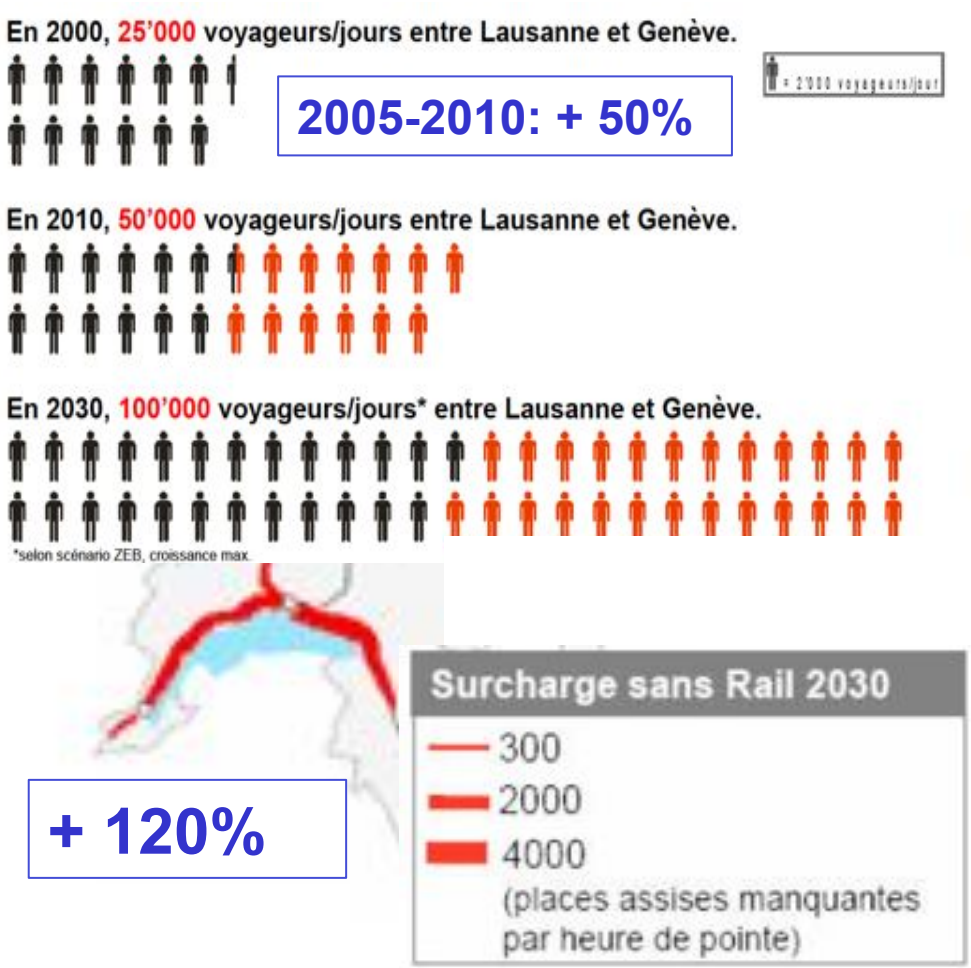
Genève-La Plaine

2008 - 09: + 33 %

→ **L'offre a doublé en 12 ans, la fréquentation aussi !**
→ **Chaque nouvelle place offerte = 1 client supplémentaire**

Genève - Lausanne en 2030

la croissance la plus forte avec Zurich

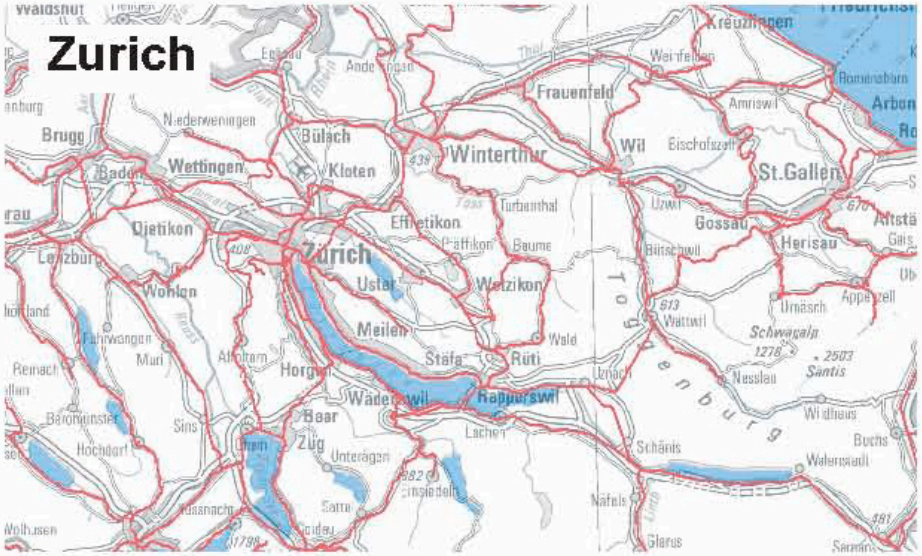


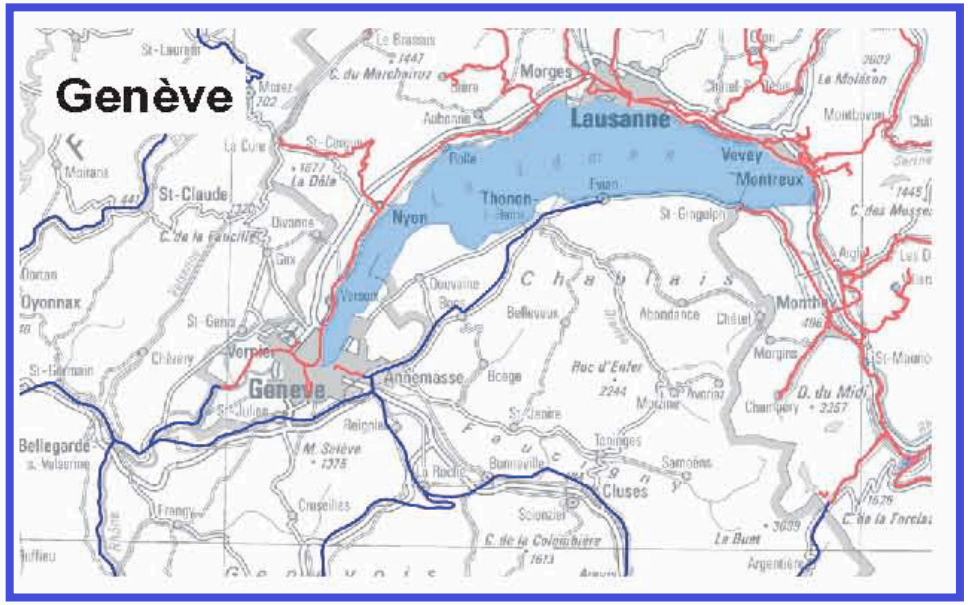
Source : CFF

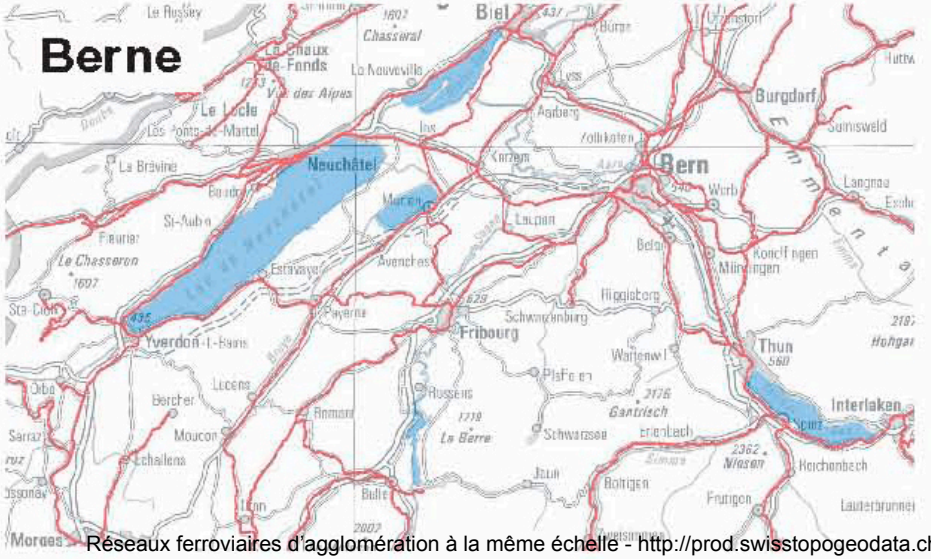
Source : OFROU

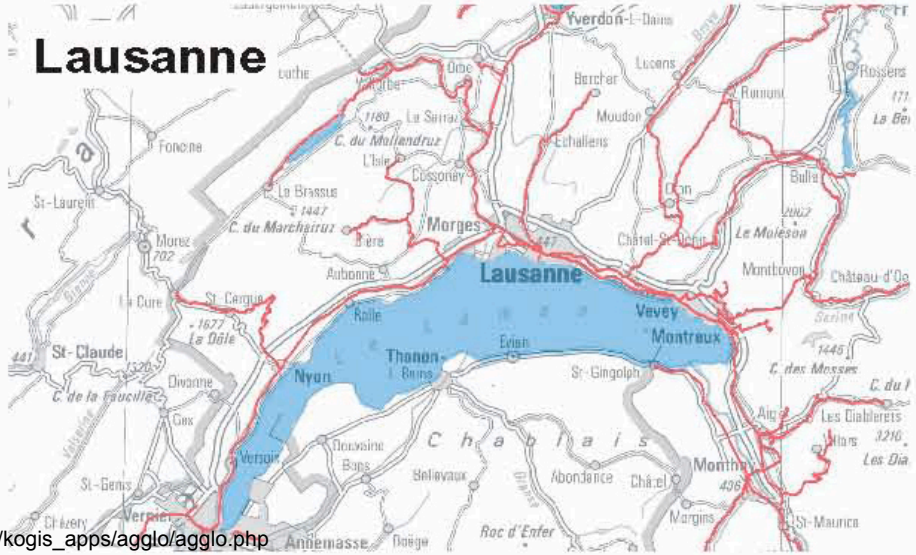
Une stratégie de rattrapage

Un effort financier global colossal : ½ milliard F / an







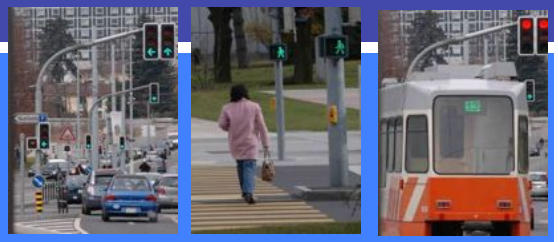


Réseaux ferroviaires d'agglomération à la même échelle - http://prod.swisstopogeodata.ch/kogis_apps/agglo/agglo.php

Un cadre législatif cantonal spécifique

Constitution genevoise

Complémentarité



Loi générale sur les transports publics
Loi sur les transports publics genevois (TPG)
Loi sur les infrastructures ferroviaires
Loi sur les infrastructures d'agglomération
Loi sur les routes et le stationnement *(principe de compensation)*
Loi sur la mobilité douce

Concept multimodal 2030 (mi - 2012)
Plan directeur quadriennal des transports collectifs
Plan directeur du réseau routier
Plan directeur du stationnement
Plan d'actions P+R
Plan directeur de la mobilité douce

Contrats de prestations quadriennaux
avec TPG, SMGN, Unireso & Fondation des parkings

Une direction cantonale entièrement repensée

Direction générale de la mobilité (DGM)
Dès septembre 2012

Direction générale (DG) — Communication

Direction des services généraux	Direction de la planification	Direction des transports collectifs	Direction régionale Lac-Rhône	Direction régionale Rhône-Arve	Direction régionale Arve-Lac	Service de la signalisation et des marquages
Gestion documentaire Finances, contrôle interne Ressources humaines Logistique Systèmes d'information Affaires juridiques Accueil – réception	Concept mobilité Planification directrice Projet d'agglomération Conduite des grands projets "mobilité"	Offre, organisation, représentation Coordination activités transports publics et conception des trams Planification, négociation et suivi de contrats de prestations pour les entreprises de transport Représentation des intérêts de Genève aux plans transfrontalier, intercantonal et fédéral.	Relations avec les communes Planification locale Plans stratégiques de développement (PSD) Gestion de la circulation (décisions, régulation, chantiers) Préavis	Relations avec les communes Planification locale Plans stratégiques de développement (PSD) Gestion de la circulation (décisions, régulation, chantiers) Préavis	Relations avec les communes Planification locale Plans stratégiques de développement (PSD) Gestion de la circulation (décisions, régulation, chantiers) Préavis	Réalisation et maintenance Signalisation Plans de marquage Gestion bases de données opérationnelle

Métiers

Une nouvelle organisation, orientée "client – région"

Les acteurs de la mobilité genevoise

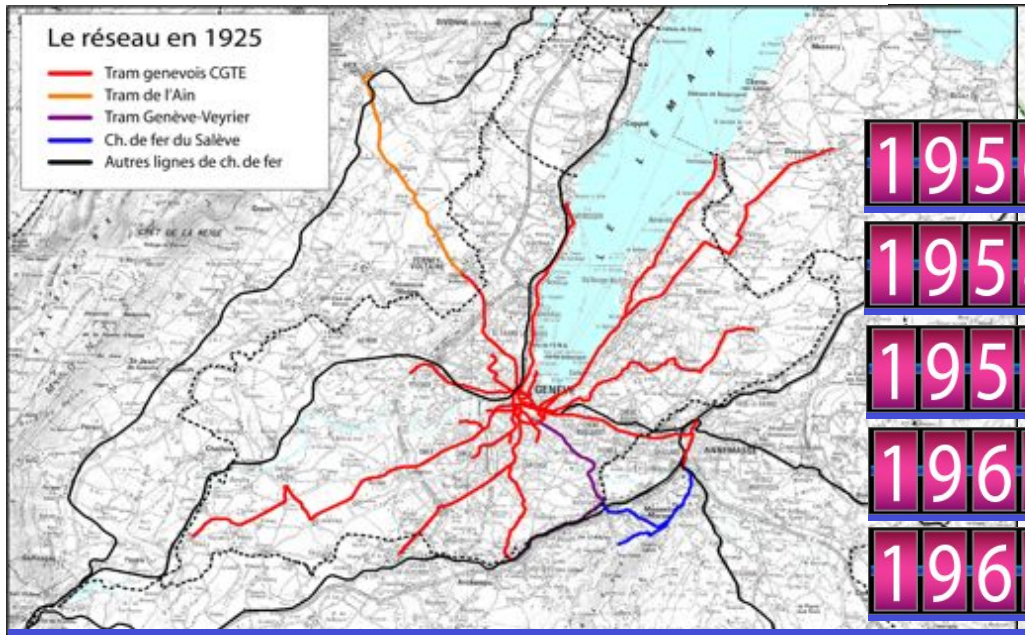
- 2 Autorités organisatrices CH (Genève/Vaud)
- 1 Autorité transfrontalière (GLCT)
- 2 Autorités françaises (Région/Annemasse)
- 3 Entreprises de transports publics principales
  - TPG 94% : tramways, trolleys, autobus
  - CFF 5% : trains régionaux
  - SMGN 1% : bateaux
- Opérateurs F : SNCF, Veolia, TAC, RATP DEV
- Entente tarifaire transfrontalière UNIRESO depuis 2006 (tarification zonale)

unireso — tpg — SBB CFF FFS — tpn — TAC — ter RHÔNE-ALPES — SMT ROSSARD

Développements stratégiques

Agglomération ferroviaire et complémentarité modale

- Densification de la desserte métropolitaine (trams, bus, trolley)
  Extension des liaisons transfrontalières (trams, bus)
  Amélioration de la vitesse commerciale
- Création d'un réseau d'armature ferroviaire transfrontalier (RER)
- Extension du nœud ferroviaire genevois
  Amélioration des liaisons nationales, régionales et internationales
- Adaptation de la hiérarchie du réseau routier / limitation du transit au centre
- Politique de stationnement à l'échelle cantonale / piétonisation du centre
  Développement des parkings relais connectés aux transports publics (P+R)
- Renforcement de la mobilité douce : pistes cyclables, vélos en libre service…



1956

1958

1959

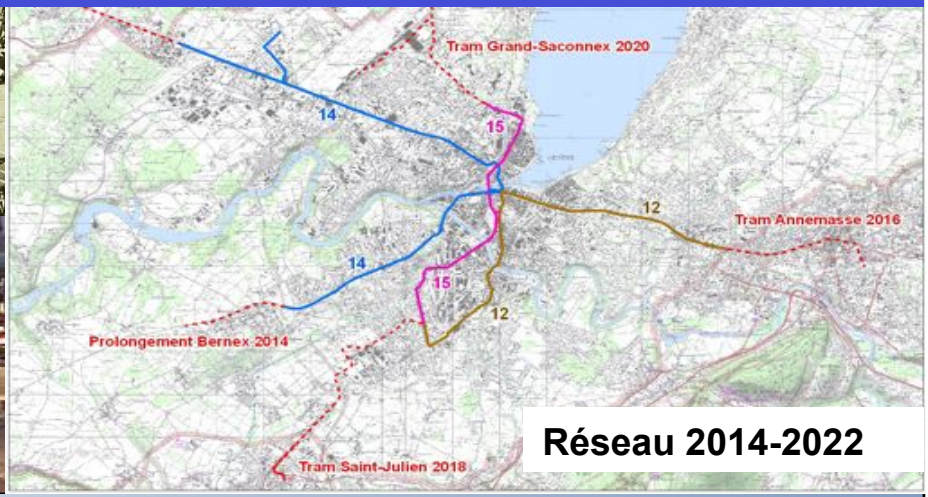
1961

1968

1969

Seule la ligne 12 (9 km) est maintenue de l'ancien réseau

1988 : Acceptation à plus de 75% de la loi sur les transports publics (H 1 50)
Part du tram dans la mobilité genevoise de 21% (2002) à 38% (2018)



Réseau 2014-2022

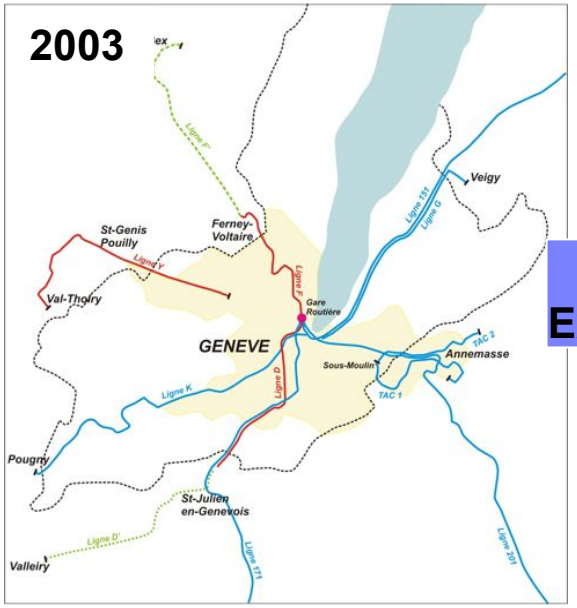
REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

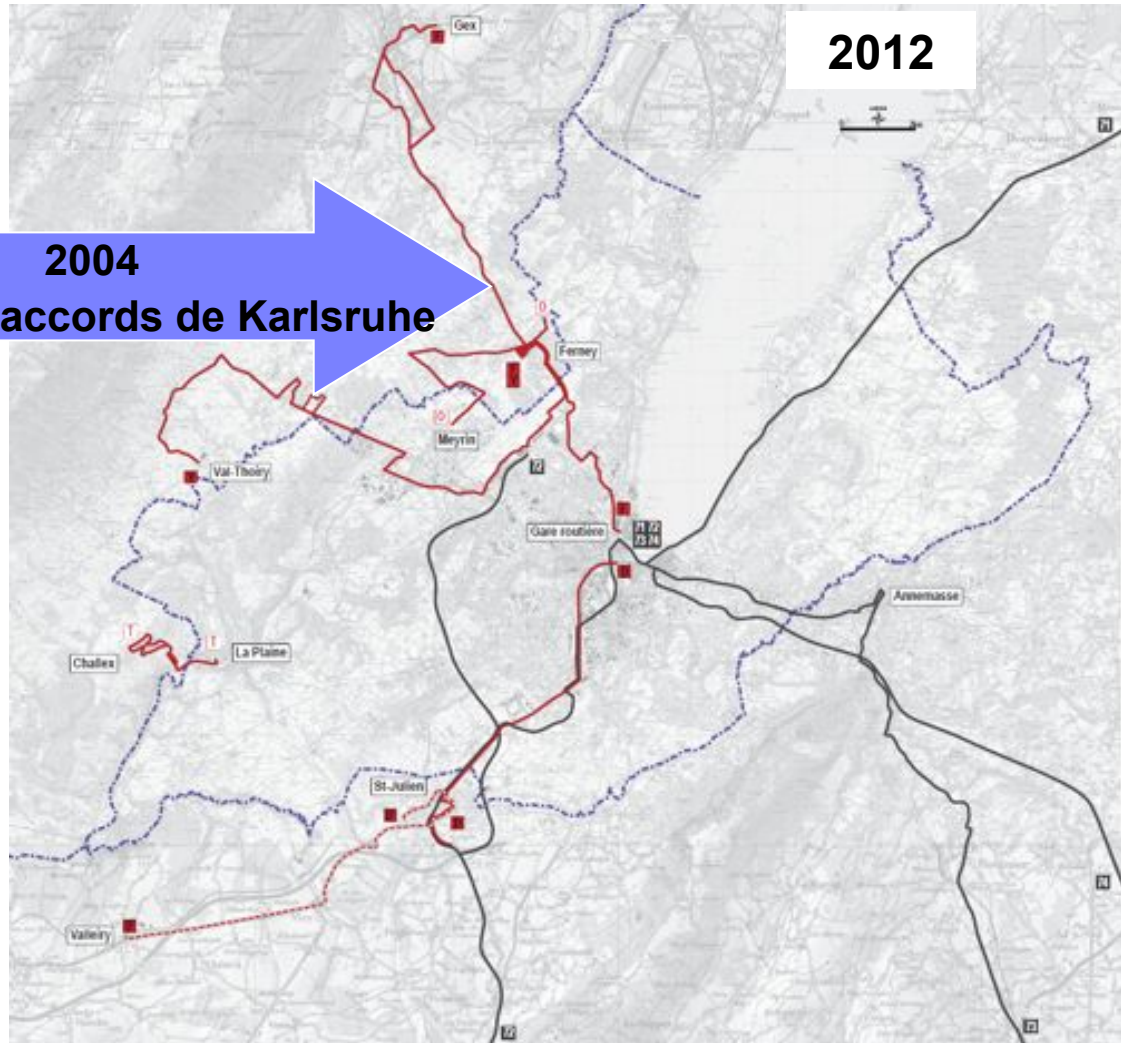
Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

GLCT " Transport public " – une nouvelle dynamique

Près de 20'000 voyageurs par jour



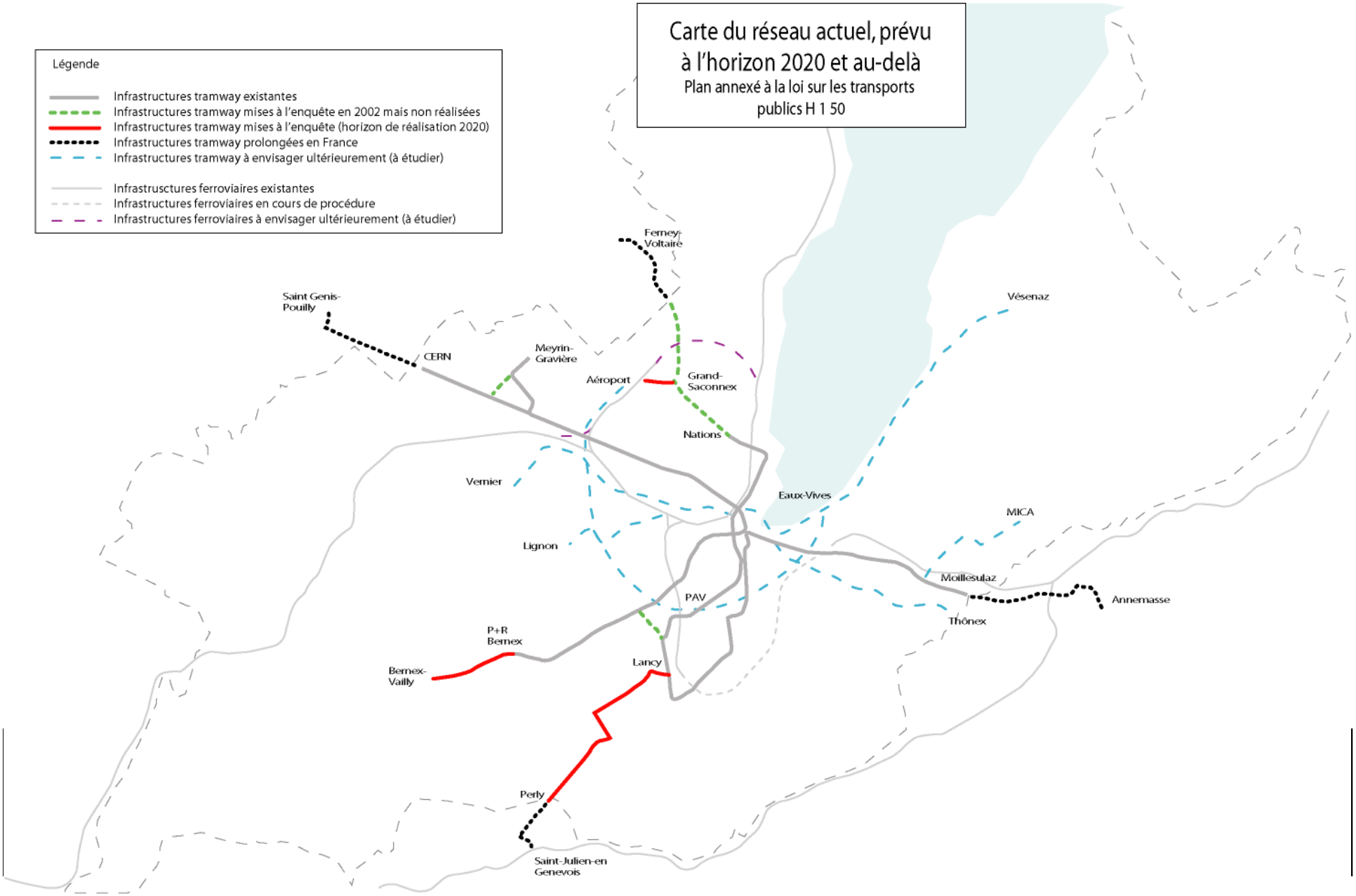
2004
Extension accords de Karlsruhe

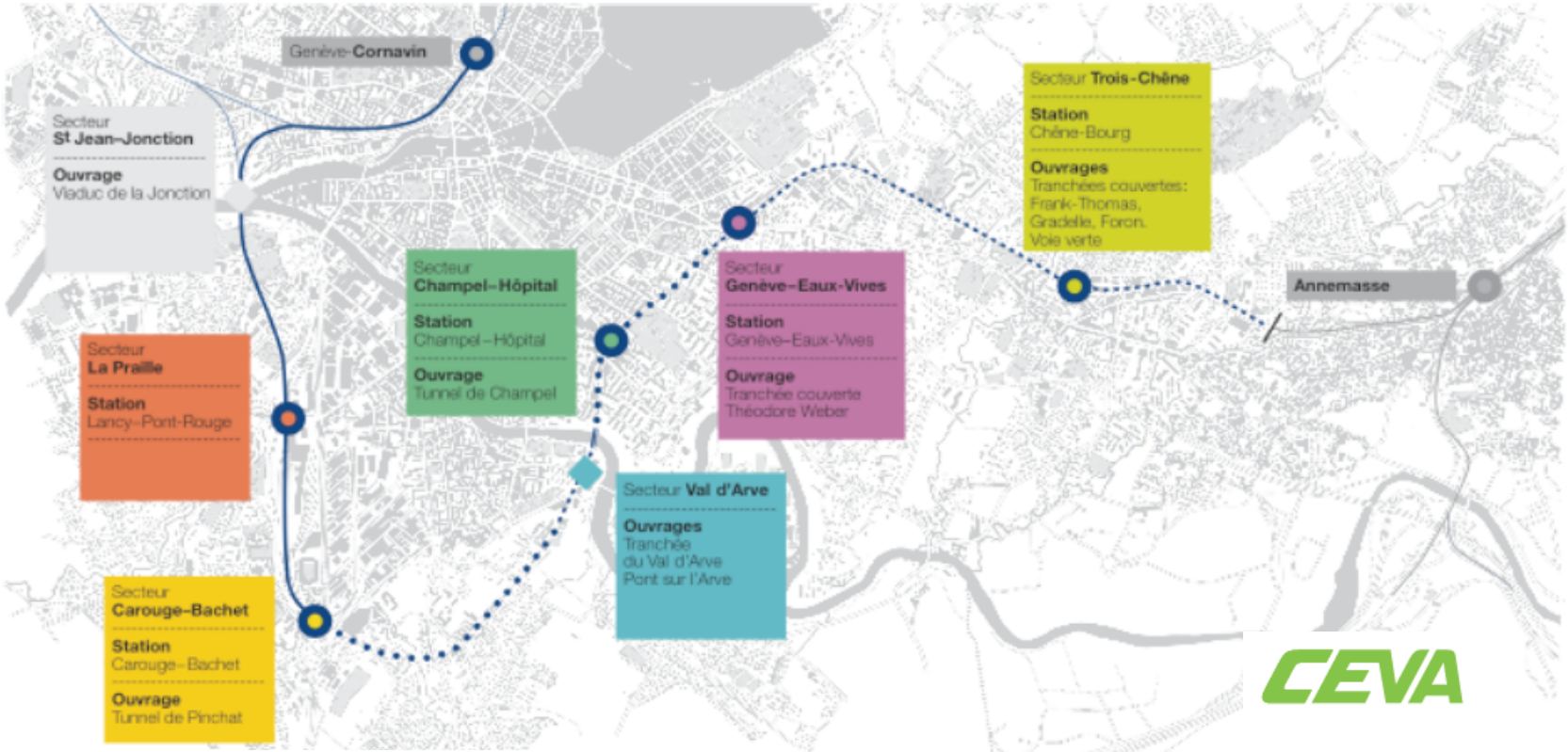


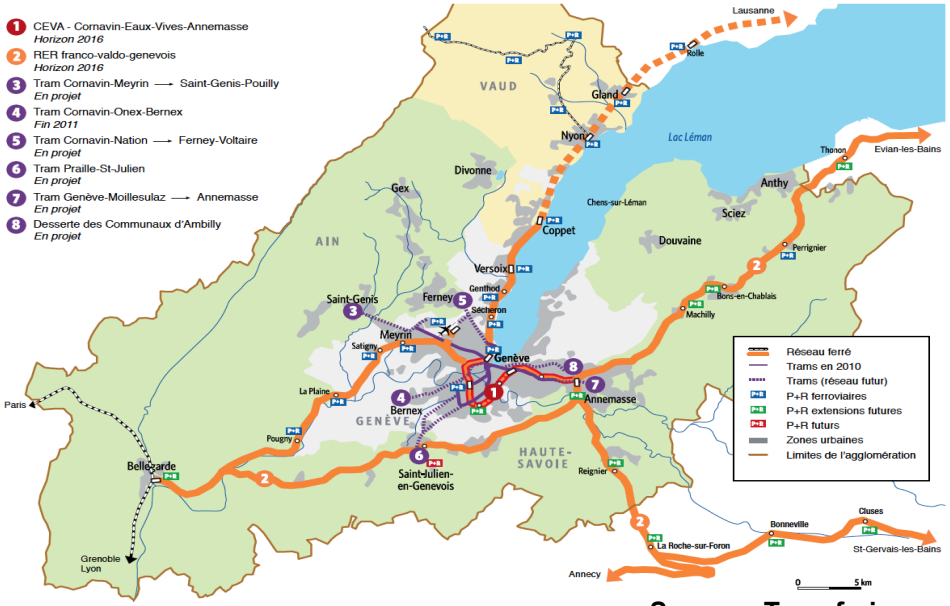
- > Gestion de 9 lignes bus F-CH
- > Structure de droit français
- > Budget 2011 : ~ *4.5 millions €*
- > Processus décisionnel
  4 voix CH / 4 voix F
- > Prise en charge déficits expl.
  répartition territoire (km/temps)

Futur réseau tramways & trains

Une vision intégrée des infrastructures

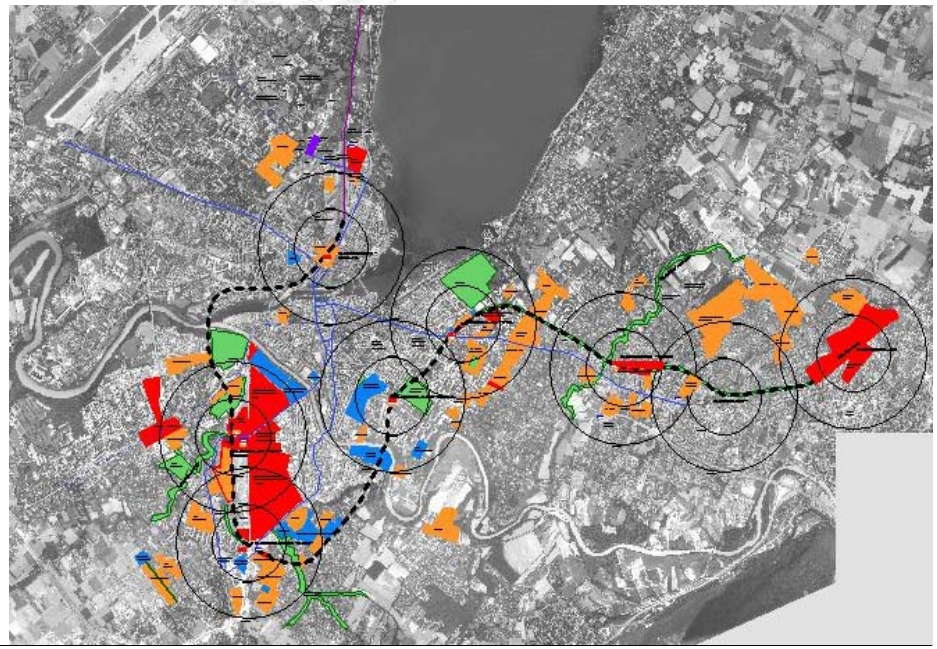






Adaptation d'après projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

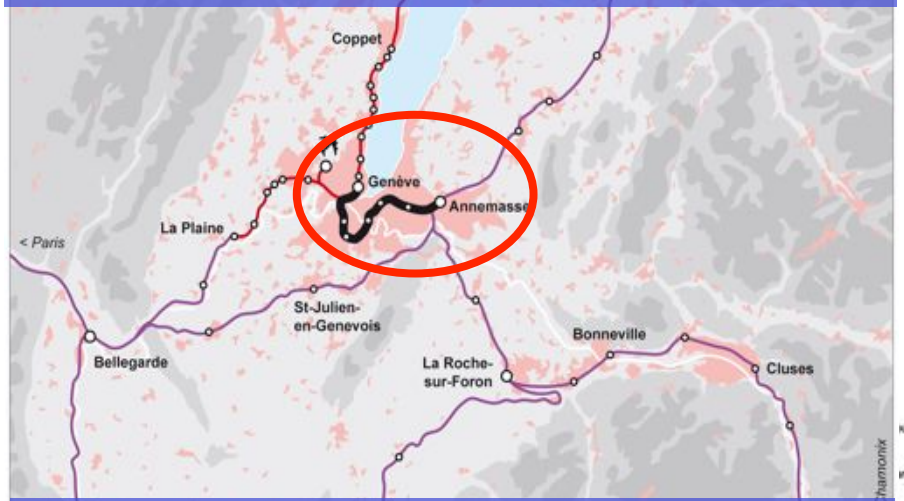
Source : Transferis



RER franco-valdo-genevois

Véritable S-Bahn pour le bassin transfrontalier dès 2017

S-Bahn de 230 km de lignes
40 gares desservies
5 nouvelles haltes urbaines à Genève
+ 1 millions d'habitants reliés
+ 50'000 voyageurs / jour attendus



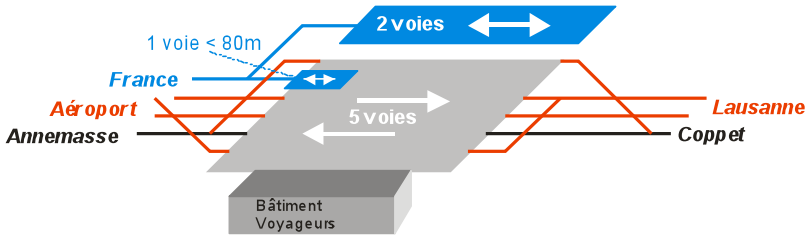
1 train chaque 10 minutes à GE
Cadence 30 minutes en France

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE
POST TENEBRAS LUX

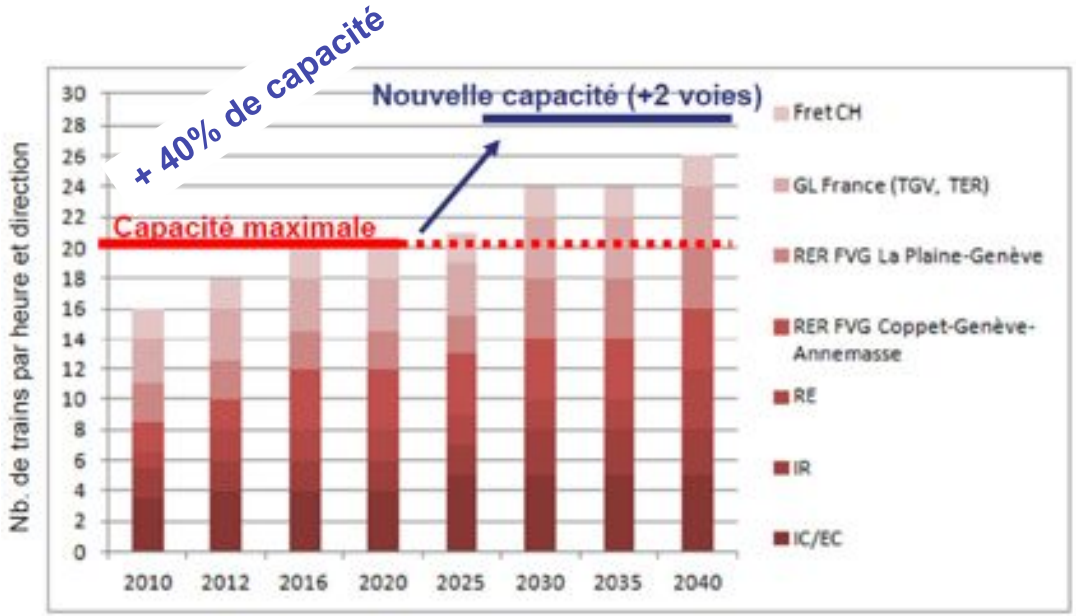
Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

Dès 2017, la gare de Genève Cornavin est saturée

- **2012 : Taux d'occupation trains Genève-Lausanne en heures de pointe + 105%**
- 2013 : Concept romandie → cadence ½ h RE + 1 IC supplémentaire (rafale)
- 2014 : 25 kV Genève-La Plaine
- 2016 : Points de croisement Mies/Chambésy → cadence ¼ RER Coppet-Genève
- 2017 : CEVA + voie fret Founex → RER transfrontalier+1CN rafale (sans bypass)
- **Au-delà : pas de trains supplémentaires**
- **2025 : 2 nouvelles voies sont nécessaires > FAIF à 3.5 MIA INSUFFISANT**

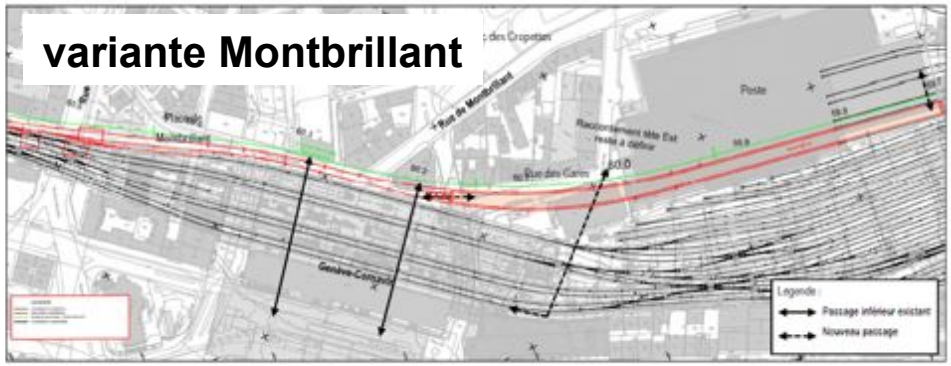


Situation actuelle de la gare de Genève Cornavin



2 nouvelles voies à Cornavin

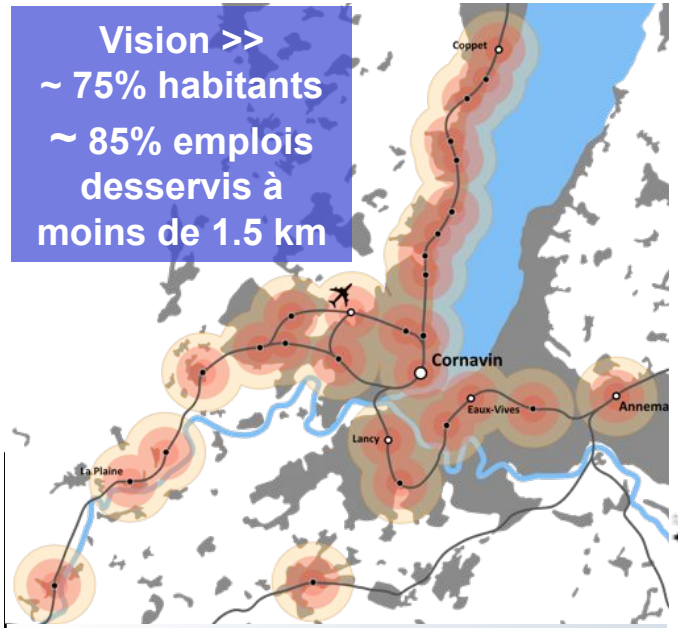
pour développer le rail jusqu'au-delà de 2050

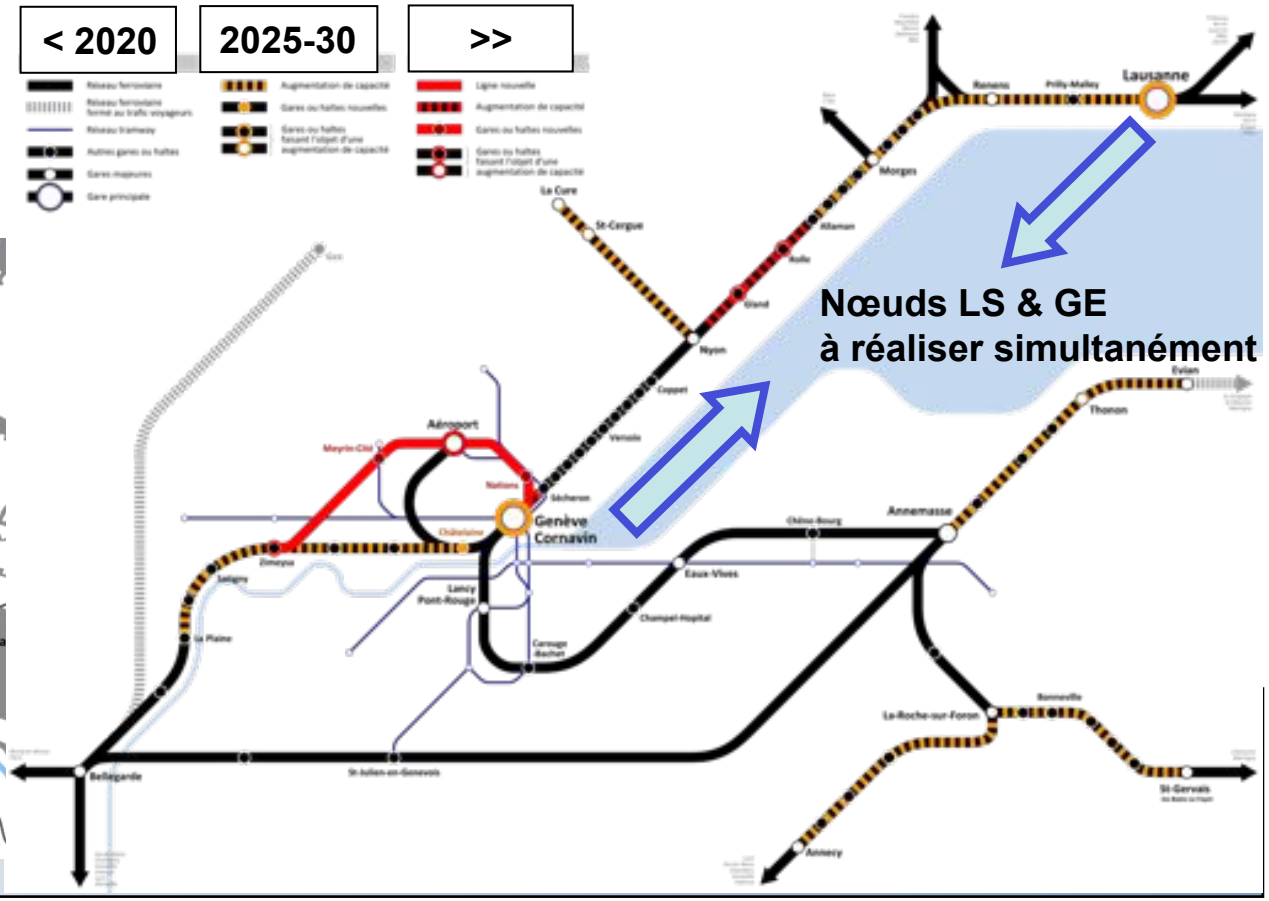


Léman 2030

< 2020 | 2025-30 | >>

Vision >>
~ 75% habitants
~ 85% emplois desservis à moins de 1.5 km





L'extension des infrastructures genevoises est urgente

Mesure prioritaire A (non incluse dans la 1ère étape PRODES)
2 bordures de quai supplémentaires à Genève Cornavin: env. 790 mio F

- Augmenter la capacité de la gare de Genève pour développer l'offre jusqu'au-delà de 2050
- Perspective ¼ h RE Genève-Lausanne (limitation actuelle à 8 produits dont 2 en rafale)
- Développement de l'offre Genève-Zurich-St-Gall à l'avenir
- Réintroduction de liaisons directes (bypass de Bussigny) avec le pied du Jura, Basel et Zürich
- Extension de l'offre RER Genève-La Plaine : trains limités à 75 m (8'500 voyageurs/jour = 2020)
- Développement de l'offre internationale direction de Paris, Barcelona, Londres, Bruxelles

Mesure prioritaire B (retenue à moyen terme dans PRODES)
augmentation de la capacité du noeud de Châtelaine: env. 300 mio F

- Augmentation de l'offre GL et RER en direction de Genève-Aéroport (Aéroport = 13 mio pas./an)
- Introduction de la cadence ¼ RER Genève-La Plaine
- Création d'une nouvelle halte RER
- Meilleure stabilité du nœud de Genève et extension des liaisons internationales

Mesure prioritaire C (pas incluse dans PRODES)
2 voies de 420 m. (rebroussement/garage) à GE Aéroport: env. 200 mio F

Bilan et perspectives

Cohérence et équilibre pour une meilleure mobilité

- Infrastructures saturées avec demande supérieure à l'offre actuelle
- Stratégie de rattrapage dans le développement des transports publics
- Convention "Léman 2030" (OFT, Genève, Vaud et CFF) : 169.2 mio F (part GE)
- Nécessité impérative de réaliser le nœud de Lausanne (dans ZEB)
- Nécessité d'inclure la gare Cornavin et d'autres projets (Berne, Basel, wako) dans l'étape 2025 de FAIF et de soutenir une variante augmentée à 6 milliards F
- Au bénéfice d'un axe ferroviaire est-ouest performant de Saint-Gall à Genève et en définitive de toute la Suisse quant à son développement et son attractivité
- Des enjeux transfrontaliers majeurs (exploitation, juridique, matériel et financier)
- Une gouvernance qui s'adapte au contexte (Agglo, GLCT, RER, Tramways)
- Vers une collaboration renforcée des opérateurs et des autorités organisatrices
- Rôle clef du projet d'agglo FVG pour l'aménagement du territoire et la mobilité