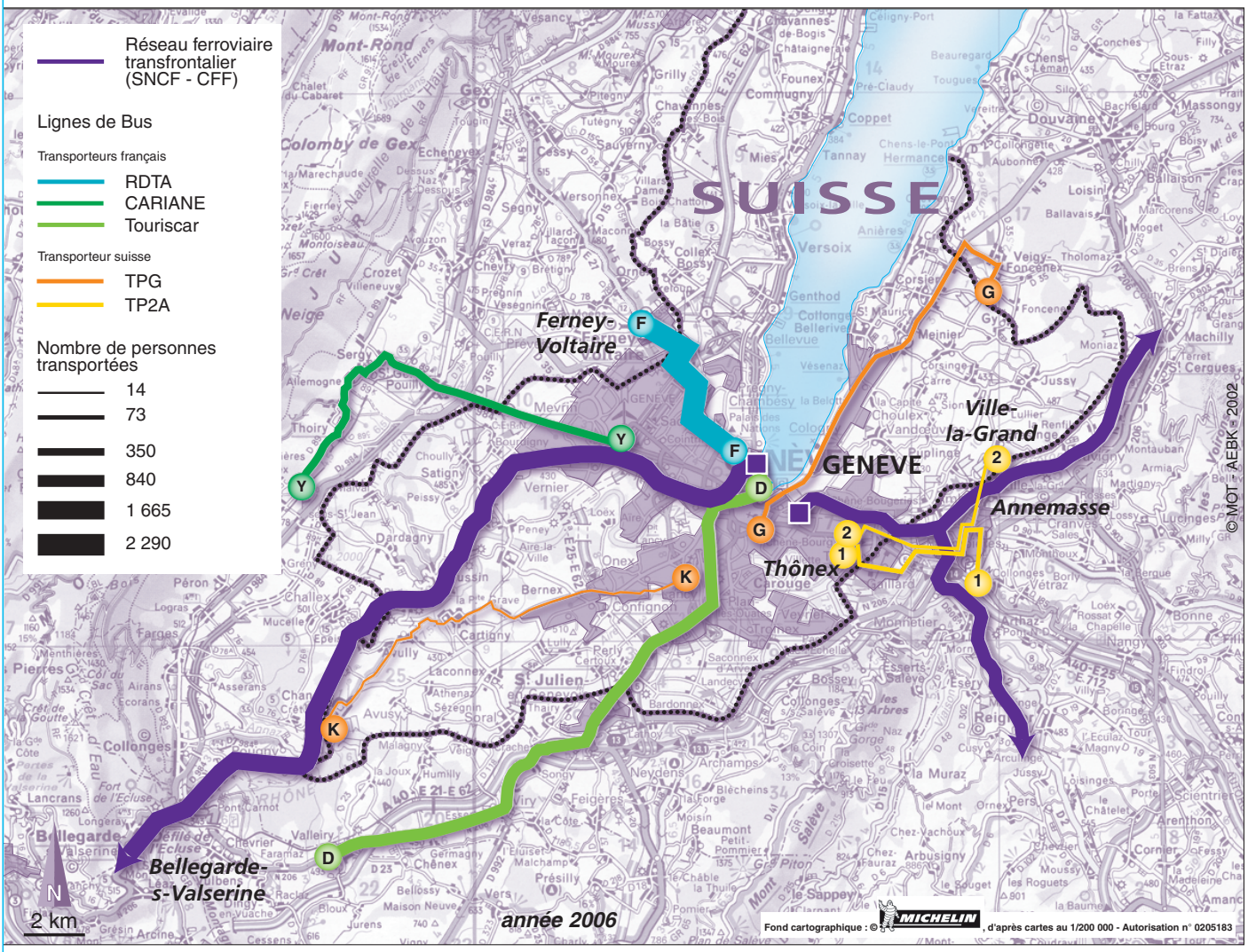
La coopération transfrontalière thématique

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Métropole franco-valdo-genevoise



Lignes urbaines :

L'agglomération genevoise possède 7 lignes de bus urbaines transfrontalières. 5 d'entre elles sont exploitées par les Transports Publics Genevois (TPG). 2 autres lignes sont opérées par les Transports Publics de l'Agglomération Annemassienne (TP2A).

Les 5 lignes proposées par les TPG font l'objet, pour 3 d'entre elles, d'une sous-traitance à des transporteurs français, ayant permis pendant longtemps aux TPG de s'affranchir de l'interdiction de cabotage en territoire français, récemment levée.

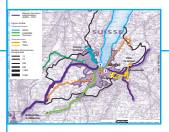
- la ligne D (Genève Cornavin – Bachet de Pesay – Saint Julien en Genevois – Valleiry) est assurée par le transporteur Touriscar;
- la ligne F (Genève Cornavin – Ferney Voltaire - Gex est assurée par l'entreprise RDTA (société anonyme indépendante);
- la ligne Y (Blandonnet – Saint Genis Pouilly – Val Thoiry) est exploitée par Cariane (Kéolis). Cette ligne est un cas particulier, car TER routière.

Les 2 lignes suivantes sont exploitées en propre par les TPG sans autorisation de cabotage, car ne faisant pas d'arrêt intermédiaire sur France :

- la ligne K (Les Esserts (CH) – Pougny Gare (F)). Les TPG ont signé une convention avec le département de l'Ain et la Communauté de Communes du Pays de Gex définissant les modalités de couverture des déficits du transporteur suisse sur le territoire français.
- la ligne G (Rive (CH) – Vésenaz (CH) – Corsier (CH) – Veigy (F)). Les TPG ont signé une convention avec la commune de Veigy définissant les modalités de couverture des déficits du transporteur suisse sur le territoire français.

Le niveau d'offre est très variable suivant les lignes. La ligne F a une fréquence très élevée : entre Genève et Ferney Voltaire, elle est de 53A/51R. Un bus assure la correspondance jusqu'à Gex (19 A/R), qui était directement desservie jusqu'en 2005. C'est également le cas de la ligne D qui offre 41 A/42 R dont les 3/4 n'atteignent pas Valleiry mais s'arrêtent à Saint Julien. L'offre est moindre sur la ligne Y : 20 A/R. Quant aux autres lignes, seuls 8 A/R de la ligne G et 4 A/R franchissent la frontière parmi l'offre journalière de ces 2 lignes.

Pour la majorité des lignes, la fréquentation est en corrélation avec le niveau de l'offre. La ligne F est la ligne transfrontalière la plus



Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Métropole franco-valdo-genevoise

fréquentée : 2290 voyages transfrontaliers au quotidien. La ligne Y est une exception : sa fréquentation n'est que de 350 personnes, alors que la ligne D, dont le niveau d'offre est à peu près deux fois supérieur à celui de la ligne Y, a une clientèle de 840 personnes. Les 2 dernières lignes ont une fréquentation transfrontalière faible voire marginale : 150 personnes pour la ligne G et seulement 14 pour la ligne K.

Ces lignes transfrontalières, très majoritairement fréquentées par des travailleurs transfrontaliers, sont nées de démarche des collectivités françaises et suisses (Région pour la ligne Y, Communauté de Communes du pays de Gex pour la ligne F, Communauté de Communes du Genevois Haut savoyard pour la ligne D, Commune de Veigy - Foncenex pour la ligne G et commune de Pougny pour la ligne K).

En termes de montages juridiques, on constate que pour les lignes K et G où les TPG ne font pas de cabotage, le montage juridique est une convention simple : le transporteur suisse a une convention avec les autorités locales françaises définissant les modalités de couverture des déficits des TPG en territoire français.

Pour les autres lignes (D, F et Y), le montage juridique constitue un cas particulier : les TPG ont sous-traité leurs services à des transporteurs français afin de contourner l'interdiction de cabotage côté français. Un contrat de sous-traitance lie les transporteurs français aux TPG. Une convention d'exploitation lie les TPG aux autorités organisatrices françaises.

Les lignes D, F et Y datent de la dernière décennie : respectivement 1990 et 1991. Les lignes K et G sont plus récentes : 2000 et 2001. Il est intéressant de noter que jusque dans les années 1950, Genève était dotée d'un important réseau de tramway : il existait 5 lignes transfrontalières : Genève – Ferney Voltaire, Genève – Saint Julien en Genevois, Genève – Collonges, Genève – Annemasse et Genève – Douvaine. Elles ont fermé au fur et à mesure pour manque de rentabilité. La dernière ligne transfrontalière fut la ligne entre Genève et Annemasse qui ferma à la fin de l'année 1958.

Depuis le 1er septembre 2003, les Transports Publics de l'Agglomération Annemassienne (TP2A) exploitent 2 lignes transfrontalières sur le réseau des Transports Annemassiens en Commun (TAC) :

- ligne TAC n°1 (Annemasse (F) – Gaillard (F) – Thônex (CH)), en interconnexion avec les lignes de bus n°20 et 27 du réseau des TPG ; 20 voyageurs/jour

- la ligne TAC N°2 (Ville-la-Grand (F) – Annemasse (F) – Gaillard (F) – Thônex (CH)) fonctionne quant à elle tous les jours sauf le dimanche et marque 5 arrêts en Suisse dont 3 en interconnexion avec les lignes de tram 12 et 16 et 1 avec les lignes de bus 20 et 27 (arrêt au P+R Sous-Moulin) ; 73 voyageurs/jour.

Ces nouvelles lignes correspondent au prolongement de lignes préexistantes et exécutent 40A/R du lundi au samedi. Elles sont utilisées principalement par des travailleurs transfrontaliers.

Une communauté tarifaire intégrale – UNIRESO - est née en 2001 avec les 3 opérateurs de transport du canton : les TPG, les CFF (chemins de fer suisses) et la SMGN (service de navettes destinées à franchir le lac Léman). Cette communauté tarifaire s'est élargie depuis à 6 membres grâce à l'inclusion fin 2004 d'une portion de ligne des Transports publics de la région de Nyon (CH), des TAC (exploités par une association de la RATP et des TPG) et depuis le printemps 2006 de la SNCF, via les TER Rhône Alpes sur les sections Pougny Genève Cornavin et Annemasse Genève Eaux Vives.

L'entrée des services français est la suite logique de la signature en 2003 d'une charte pour le Développement des Transports Publics Régionaux sur le bassin franco-valdo-genevois qui affirmait notamment la volonté de développer des modes de tarification communs. Unireso offre ainsi la possibilité de voyager en train, tram bus ou bateau dans et autour de Genève avec un seul titre de transport, la région étant découpée en 10 zones dont 5 pour le canton de Genève et 5 pour la périphérie française et vaudoise.

A plus long terme, un projet de billettique prévoit la création de supports identiques à la région Rhône-Alpes et au bassin genevois.

Enfin, on note la création fin 2006 d'un Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) entre les cantons de Genève et de Vaud, les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie et les communautés de communes du Pays de Gex et du Genevois. Cette structure juridique transfrontalière est une première dans le domaine car elle facilite des missions stratégiques pour l'ensemble du bassin concernant la planification, la coordination de toutes les offres de transports et le développement de la tarification et de l'information multimodale; elle permet également la conduite de missions opérationnelles concernant l'organisation, la gestion (appels d'offres transfrontaliers) et le contrôle des lignes transfrontalières (dont les lignes urbaines D, F, Y pour qui pourront être gérées dans le cadre d'un GLCT).

Deux lignes ferroviaires relient la France à l'agglomération genevoise. Il s'agit de Bellegarde (F) – Genève Cornavin à l'Ouest et d'Annemasse (F) – Genève Eaux Vives au Sud.

Sur la première, des TER Intercités français et des TER Périurbains suisses sont utilisés. Les premiers font 12 A/R dont 9 A/R en provenance de Lyon et 3 A/R en provenance du sillon alpin. Les seconds font la navette entre Bellegarde et Genève depuis septembre 2001 (9 A/R). Le nombre de dessertes entre Bellegarde et Genève a connu un renforcement de 3 A/R depuis 2002. La liaison est également utilisée par les TGV Paris - Genève (7 A/R) et depuis le sud de la France (2 A/R). Les CFF et la SNCF ont signé une convention d'exploitation pour cette desserte. La ligne est fréquentée par 1500 personnes par jour dont 30% de travailleurs transfrontaliers, 30 % d'abonnés autres et 40 % de voyageurs occasionnels. L'interconnexion est possible avec des transports interurbains français à Bellegarde et avec les transports urbains de Genève.

La liaison Annemasse (F) / Genève-Eaux-vives (CH) constitue le tronc commun d'un réseau de lignes françaises convergeant vers Annemasse. On recense actuellement 21 A/R sur ce tronc commun dont 4 A/R en provenance de St Gervais, 3 A/R en provenance d'Annecy et 3 A/R en provenance d'Evian. Les 10 A/R restant sont des navettes entre les deux villes. Le nombre de dessertes TER a connu un renforcement de 2 A/R depuis 2002. Elle est fréquentée par 800 voyageurs par jour (90% de travailleurs frontaliers). Elle doit faire l'objet d'une refonte totale dans le cadre du projet CEVA.

A moyen terme, cette ligne sera reliée à la gare de Genève Cornavin après percement d'un tunnel entre Genève Eaux – Vives et La Praille permettant de connecter la ligne au reste du réseau suisse. Ce projet, dénommé CEVA pour Cornavin – Eaux Vives – Annemasse depuis 2000, s'appuie sur une convention signée en 1912 entre l'Etat fédéral, les CFF et le canton de Genève afin de raccorder la gare centrale de Genève (Cornavin) à Genève Eaux Vives. Le projet est resté en gestation jusqu'à la réalisation du tronçon Cornavin – La Praille (achevé en 1968). Il permettra de mettre en place au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise un véritable réseau de RER. Le raccordement devrait être opérationnel en 2012. Il est prévu, dès la mise en service du raccordement ferroviaire, un RER toutes les demi-heures en heure de pointe.

Parallèlement, un projet urbain important est mené autour de la gare d'Annemasse afin de créer un pôle d'échange multimodal.