

Charte
Transports publics

Pour le développement
des transports publics régionaux
dans le bassin franco-valdo-genevois





Situation géographique du bassin franco-valdo-genevois

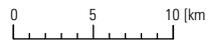


5 ZONES

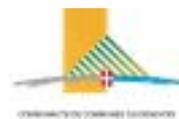
- > NYON
VERSOIX
- > GEX
BELLEGARDE
- > GENÈVE
- > ANNECY
ST-JULIEN
- > ANNEMASSE
CHABLAIS
ARVE

31 SECTEURS

- ① Centre-Rive gauche
- ② Centre-Rive droite
- ③ Agglomération-Nord
- ④ Agglomération-Sud
- ⑤ Agglomération-Est
- ⑥ Campagne Lac
- ⑦ Champagne
- ⑧ Mandement
- ⑨ Meyrin-Aéroport
- ⑩ Versoix - Terre-Sainte
- ⑪ Nyon
- ⑫ Rolle
- ⑬ Divonne-les-Bains
- ⑭ Gex - Ferney
- ⑮ St-Genis - Pouilly
- ⑯ Collonge
- ⑰ St-Julien-en-Genevois
- ⑱ Frangy
- ⑲ Seyssel-Rumilly
- ⑳ Cruseilles
- ㉑ Annecy
- ㉒ Thorens-Glières
- ㉓ Reignier
- ㉔ Bonneville
- ㉕ Annemasse-ville
- ㉖ Annemasse-agglomération
- ㉗ Voiron
- ㉘ Douvaine
- ㉙ Bons-en-Chablais
- ㉚ Thonon-les-Bains
- ㉛ Abondance



La Charte "Transports publics" est signée par divers partenaires français et suisses, sous les auspices de l'Etat français et de la Confédération suisse. Les travaux qui ont permis sa réalisation ont bénéficié d'un soutien financier de l'Union européenne (INTERREG III.A)



Une Charte qui vient à son heure

La Charte «Transports publics» pose les bases de la coopération transfrontalière indispensable pour répondre durablement aux besoins de déplacements dans le bassin franco-valdo-genevois.

Sur l'objectif, nous sommes d'accord. Pour garantir la mobilité du bassin, nous avons besoin de développer des transports publics efficaces – sachant que des réflexions sur les développements routiers du bassin sont conduites dans d'autres cercles de travail que le DTPR.

Sur les moyens, nous héritons de lourds handicaps. La frontière nationale entre la France et la Suisse (qui n'appartient pas à la Communauté européenne) est la difficulté la plus évidente. Ce n'est pas un hasard si l'un de nos grands points faibles est l'offre de transports publics franchissant la frontière pour relier entre elles les localités du bassin - Genève, Annemasse, Saint-Julien, Gex, la vallée de l'Arve, le Chablais, Annecy, etc.

Par ailleurs, d'autres «frontières» existent, moins visibles, mais tout aussi handicapantes. Que ce soit côté France ou côté Suisse, les institutions publiques et les opérateurs dont dépendent les transports publics et l'urbanisation du bassin sont multiples. La fédération de leurs actions nécessite en permanence d'importants efforts de coordination.

Pour surmonter ces divers effets «frontières», nous avons proposé de créer un lieu de dialogue, en invitant tous les responsables des transports publics du bassin à s'asseoir autour d'une même table et à travailler ensemble. C'est la vocation du «Comité stratégique DTPR» («Développement des Transports Publics Régionaux»).

Ce relais transfrontalier est né d'une double volonté politique: la volonté du canton de Genève de prendre en compte la réalité d'un bassin franco-valdo-genevois toujours plus solidaire; et la volonté de la Région Rhône-Alpes de reconnaître l'agglomération genevoise comme l'une des composantes de son réseau de villes.

En outre, pour que le développement des transports publics devienne réalité, d'autres volontés sont indispensables. Pour plus d'efficacité, la Région Rhône-Alpes et le Canton de Genève souhaitent contribuer à une stratégie de développement des transports collectifs qui recueille l'adhésion et l'engagement des autres partenaires, qu'il s'agisse des Etats français et suisse, du canton de Vaud, des Conseils Généraux, des Communautés de communes du Pays de Gex, du Genevois et de l'Agglomération Annemassienne, du Syndicat intercommunal des bus de l'Agglomération de Thonon-les-Bains, des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires ou des opérateurs de transport public.

Créé en janvier 2001, le Comité stratégique DTPR se dote aujourd'hui d'une Charte. Ce document s'inscrit à la suite des efforts de rapprochement patients conduits, à divers niveaux, pour concrétiser l'idée de coopération transfrontalière autour de l'agglomération de Genève.

Sa signature s'effectue sous les auspices des deux Etats respectifs, dont dépendent bien des clés essentielles du développement de transports publics transfrontaliers – disparités de statuts juridiques, d'organisations, de financements, etc.

Grâce au programme INTERREG IIIA, la démarche bénéficie d'un soutien financier de l'Europe. De fait, c'est l'une des expériences pilotes conduites au plan européen pour surmonter, de manière opérationnelle, un effet «frontière» particulièrement flagrant.

Bien sûr, les handicaps hérités du passé ne disparaîtront pas en un jour. Le développement des transports publics du bassin est une tâche lourde qui réclamera du temps. Il est d'autant plus nécessaire d'engager la démarche sur une base solide et durable.

Cette Charte est une base importante pour l'élaboration d'un projet d'agglomération, démarche qui vient d'être lancée et qui vise, notamment, la mise en cohérence des politiques d'urbanisation et des transports dans cet espace.

Essentiellement pragmatique, la Charte «Transports publics» n'existe que par la volonté de ses signataires et de leurs partenaires. Nous entendons qu'elle facilite les convergences entre les décisions des multiples acteurs dont dépend le développement des transports publics du bassin franco-valdo-genevois et débouche rapidement sur un réseau répondant efficacement aux besoins de déplacements des populations.

Canton de Genève

ROBERT CRAMER,
Conseiller d'Etat en charge du Département
de l'intérieur, de l'agriculture
et de l'environnement

Région Rhône-Alpes

ERIC FOURNIER,
Vice-Président délégué aux transports,
aux communications et aux nouvelles technologies
de l'information



AVERTISSEMENT

Par définition, une Charte transfrontalière est au croisement entre plusieurs discours, disciplines et cultures. Pour tenter de maîtriser les multiples effets «frontières» qu'implique une telle situation, cette publication mobilise trois types de textes:

- **le texte politique de la Charte proprement dit: les énoncés à quoi s'engagent ses signataires (en gras)**
- *si nécessaire, des commentaires techniques développant les informations de base, souvent à partir de cartes, et les moyens alternatifs envisagés pour les réalisations (en italiques)*
- si besoin est, des précisions terminologiques visant à prévenir les malentendus pouvant résulter de termes ayant un sens différent de chaque côté de la frontière et à constituer un vocabulaire commun de coopération transfrontalière (en petites lettres).

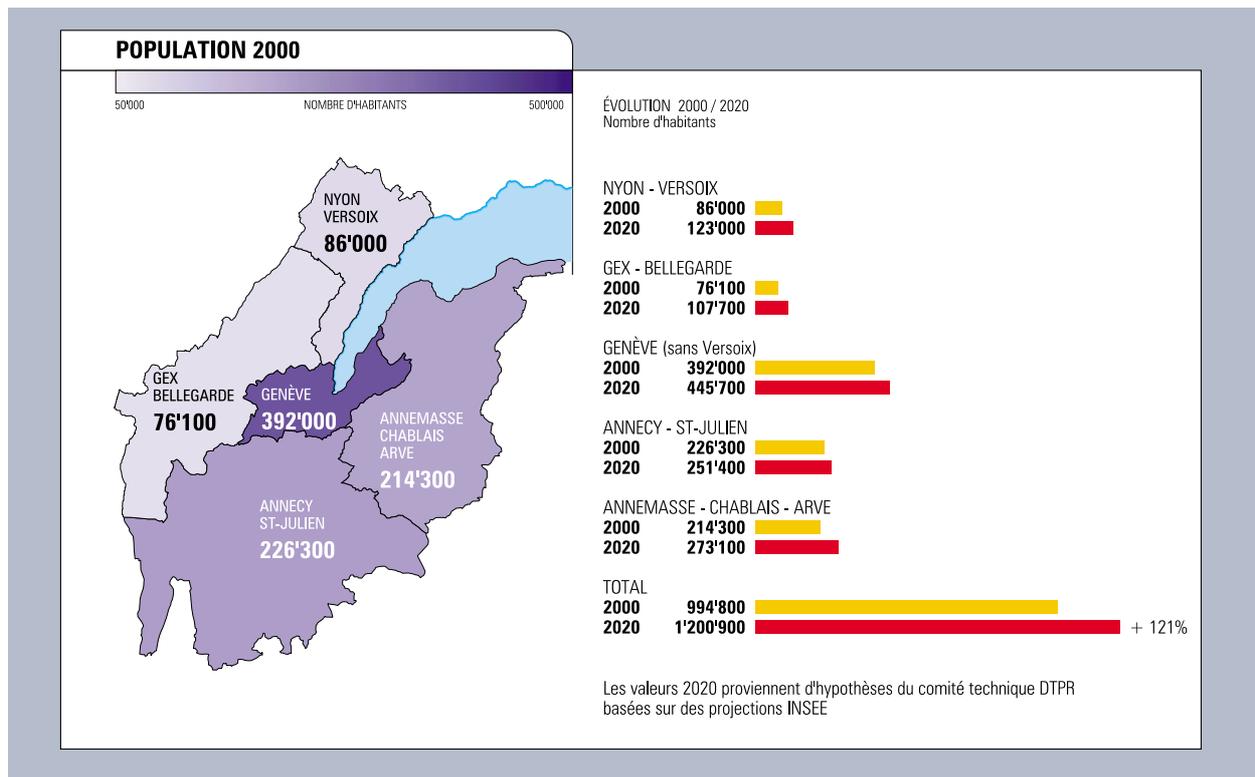


| | | |
|------------------------|---|-----------|
| Chapitre 1 | Le bassin franco-valdo-genevois | 8 |
| 1.a | Vers un bassin de vie solidaire | 9 |
| 1.b | Des volontés convergentes | 10 |
| 1.c | Transports publics: quatre ambitions pour le bassin | 12 |
| Chapitre 2 | Stratégies pour l'action | 13 |
| 2.a | Couloirs et interfaces de transport | 14 |
| 2.b | Projets stratégiques | 18 |
| 2.c | Autres mesures stratégiques | 19 |
| Chapitre 3 | DTPR: un comité stratégique transfrontalier | 21 |
| 3.a | Organisation générale | 22 |
| 3.b | Règles de fonctionnement | 24 |
| Les signataires | | 26 |
| | Les études DTPR réalisées jusqu'en juin 2003 | 27 |
| | Les partenaires | 27 |

Le bassin franco-valdo-genevois

Dans un bassin partagé par une frontière, la disparité des organisations a toutes les chances de se traduire par des ruptures de charges dans les trajets: la ligne de bus s'interrompt à la douane, il faut changer de train pour poursuivre son voyage dans le pays voisin, les horaires sont mal coordonnés, etc. Ces handicaps pénalisent gravement les transports publics par rapport aux transports individuels. De fait, autour de Genève, ces derniers assurent la très grande majorité des déplacements transfrontaliers.

Or il est nécessaire que cet équilibre s'inverse. Dans un bassin franco-valdo-genevois où la mobilité ne cesse d'augmenter, le seul moyen de répondre durablement à la demande est qu'une part nettement plus importante des déplacements s'effectue en transports publics.

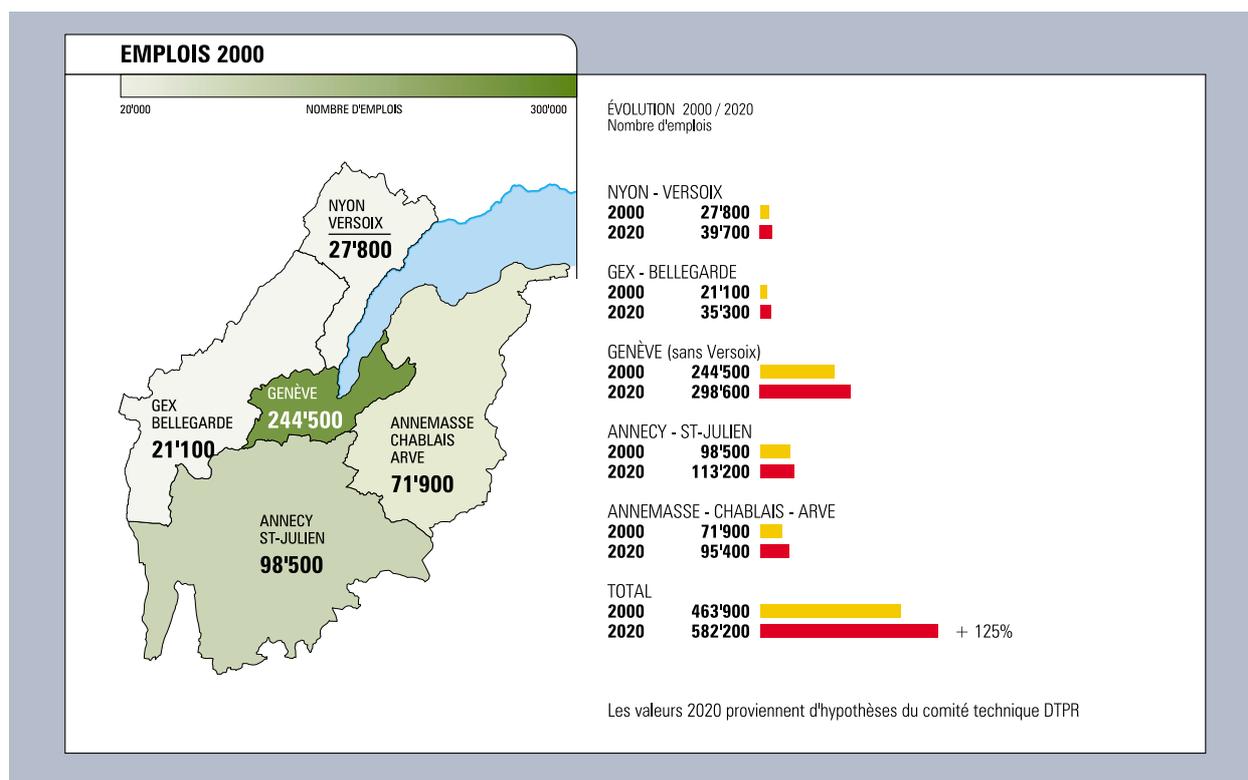


Le périmètre retenu pour aborder les transports publics du bassin franco-valdo-genevois est le bassin d'emplois centré sur le pôle principal de Genève, à cheval sur deux cantons suisses et deux départements français.

1.a Vers un bassin de vie solidaire

Par la répartition de l'habitat et de l'emploi, par l'usage partagé d'équipements de niveau métropolitain, par la multiplication d'initiatives transfrontalières sur le plan politique, social et culturel, le bassin franco-valdo-genevois forme un espace toujours plus solidaire.

Afin de faire émerger les intérêts communs en matière de transports publics, les autorités concernées retiennent comme périmètre pertinent le bassin de vie qui va de Gland à Annecy et de Bellegarde à Thonon-Evian.



Le terme de **bassin** a été retenu de préférence à celui de **région**, qui prête à malentendus en raison des disparités franco-suisse (comme les termes de «canton», «département», «pays», «aire urbaine», «agglomération», etc.) Disparités institutionnelles: en France, la Région est une entité politique et administrative disposant de compétences étendues, alors qu'en Suisse, c'est simplement un territoire pertinent pour une action locale. Et disparités d'échelle: les transports organisés par la Région Rhône-Alpes correspondent à l'ensemble du réseau ferroviaire desservant ses 6 millions d'habitants, alors que la «desserte ferroviaire» (RER) suisse recouvre pour l'essentiel des liaisons péri-urbaines et de campagne (par fer et par route).

1.b Des volontés convergentes

Partagé par une frontière nationale, le bassin franco-valdo-genevois est desservi par deux ensembles de réseaux de transports inégalement coordonnés. En outre, dans chaque pays, les transports dépendent de plusieurs autorités et opérateurs, organisés selon des découpages et des rapports souvent complexes et différents.

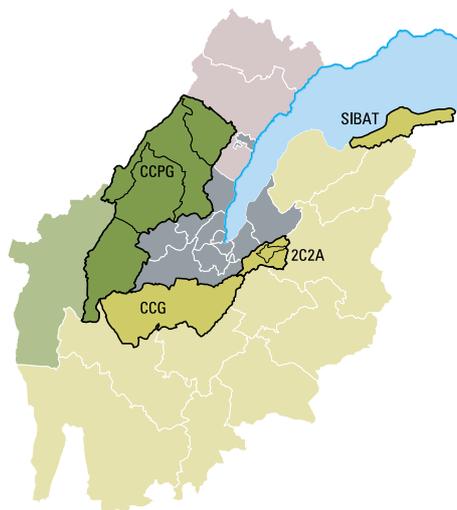
Des structures transfrontalières existent (CRFG, Conseil du Léman ...), qui permettent de rapprocher progressivement les points de vue. Mais aucune ne rassemble autour d'une même table la totalité des autorités en charge des transports publics, des opérateurs concernés et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.

Tel est le but du «Comité stratégique DTPR» (Développement des Transports Publics Régionaux) mis en place à l'initiative du Canton de Genève et de la Région Rhône-Alpes: créer un lieu de dialogue, de travail et d'orientation opérationnelle où tous les acteurs des transports publics du bassin – Etats, Région, cantons, départements, autorités organisatrices des transports urbains, gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, opérateurs – s'expriment et repèrent les moyens de mieux fédérer leurs actions – dans le respect des compétences de chacun – au profit d'effets d'ensemble souhaités.

Ce comité ne redouble en rien les organismes en place transfrontaliers, nationaux, régionaux et locaux – comme par exemple le CRFG qui a adopté la «Charte d'aménagement de l'agglomération franco-valdo-genevoise» –, qui demeurent entièrement maîtres de leurs prérogatives et de leurs actions.

La notion de **transports publics** est à peu près la même en France et en Suisse. Elle recouvre tous les transports motorisés en commun (avion, train, tramway, car, bus, funiculaire, bateau, etc.), par opposition aux transports individuels (voiture et deux-roues motorisés) et aux transports non motorisés (marche à pied, bicyclette).

PÉRIMÈTRES INSTITUTIONNELS



Région Rhône-Alpes



France

Canton de Genève

Canton de Vaud

Conseil général de l'Ain

CCPG ⑬ ⑭ ⑮ ⑯
Communauté de communes du Pays de Gex (hors commune de Vesancy)

Conseil général de Haute-Savoie

CCG ⑰
Communauté de communes du Genevois

2C2A ⑳ ㉑
Communauté de communes de l'agglomération annemassienne

SIBAT ㉒
Syndicat intercommunal des bus de l'agglomération de Thonon

Côté France, les transports ferroviaires à longue distance sont sous l'autorité de l'Etat. La Région Rhône-Alpes est responsable du transport régional de voyageurs. Les Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie ont en charge l'organisation des réseaux de transport interurbain. Les transports publics urbains sont pris en charge par des groupements de collectivités locales, comme c'est le cas de la Communauté de communes de l'Agglomération Annemassienne ou du Syndicat intercommunal des bus de l'Agglomération de Thonon-les-Bains. Les Communautés de Communes du Pays de Gex et du Genevois peuvent organiser des services de transport public sur leur territoire par délégation des Départements.

Côté Suisse, les transports aériens et ferroviaires à longue distance sont sous la surveillance de la Confédération, les cantons de Genève et Vaud étant responsables de l'offre régionale et urbaine (desserte fine d'aires urbaines), ferroviaire et sur pneu.

Les cars internationaux sont régis par une autorisation des Etats.

1.c Transports publics: quatre ambitions pour le bassin

Pour répondre aux besoins de déplacements, les réseaux de transport public doivent évoluer. Etant donné la lourdeur des investissements impliqués, des choix sont inévitables.

Les signataires de la Charte DTPR constatent une convergence sur l'option générale d'un développement durable, prévoyant qu'une part nettement plus importante de déplacements soit prise en charge par les transports publics.

Dans la présente Charte, ils s'engagent à...

... développer la coopération transfrontalière : il faut agir ensemble pour construire un réseau de transports publics du bassin franco-valdo-genevois

... décloisonner les domaines des transports et de l'aménagement du territoire: une cohérence doit exister entre les réseaux de transports publics et la forme des urbanisations à desservir.

Concrètement, ils se donnent quatre ambitions:

- ▶ développer un réseau cohérent et complémentaire de transports publics (ferroviaires et routiers) du bassin transfrontalier répondant à la demande de déplacements**
- ▶ promouvoir la desserte Grandes Lignes du bassin franco-valdo-genevois de manière équilibrée**
- ▶ agir auprès des instances compétentes en aménagement du territoire pour qu'elles favorisent des formes et lieux d'urbanisation que les transports publics puissent desservir de manière économiquement réaliste**
- ▶ renforcer les partenariats transfrontaliers en recherchant des modes de financement, d'exploitation et de tarification communs.**

Stratégies pour l'action

Partant de son option générale en faveur du développement durable et de ses quatre ambitions pour le bassin franco-valdo-genevois, le Comité stratégique DTPR a identifié les besoins prioritaires et les opportunités les plus favorables pour développer les transports publics. Un bilan critique de l'offre actuelle a été comparé à une analyse de la demande de déplacements, aujourd'hui et à l'horizon 2020. Les écarts les plus importants ont été repérés et les lignes d'action les plus efficaces ont été explorées.

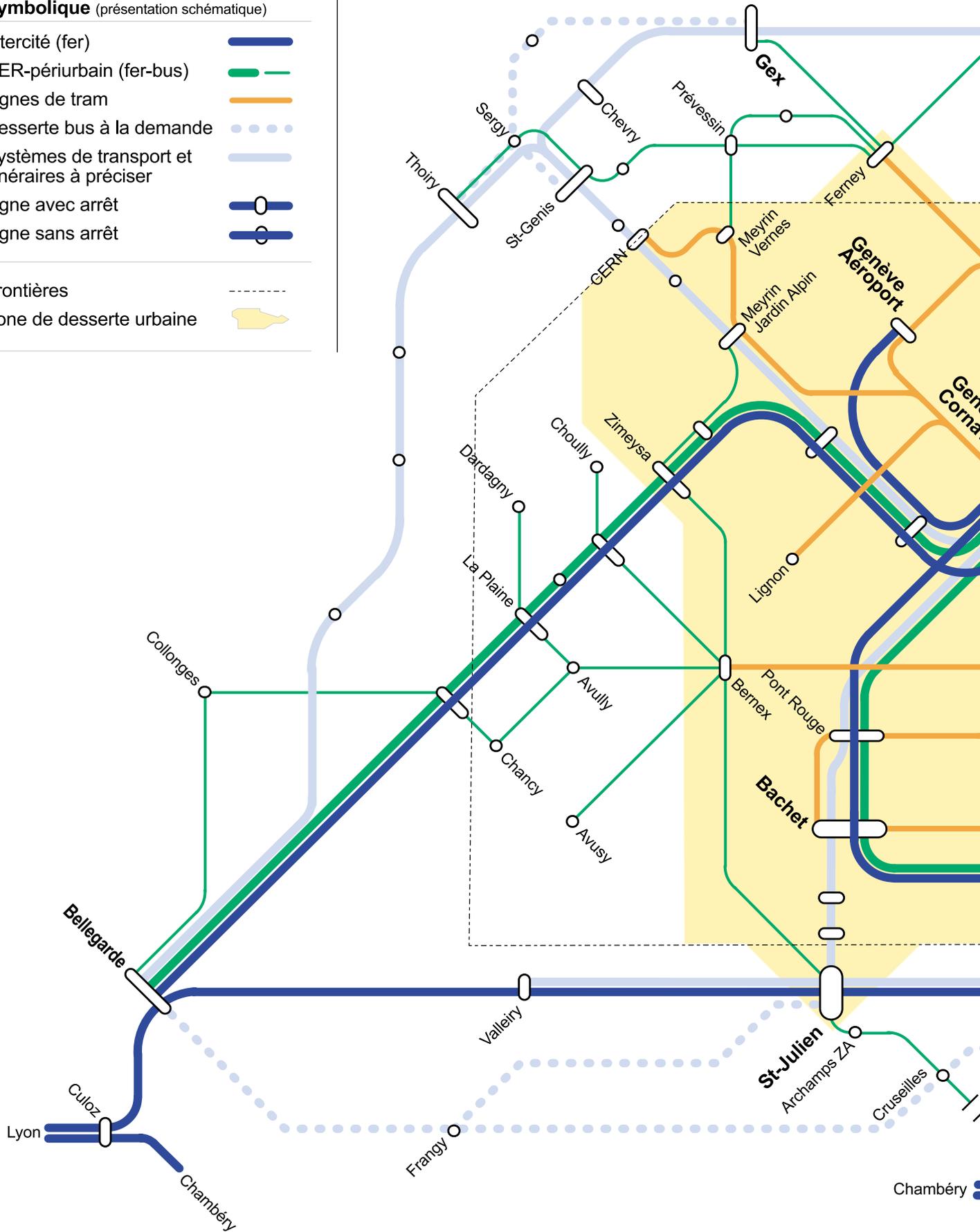
Si les actions à développer sont du ressort des autorités et opérateurs respectifs, de chaque côté de la frontière, leur mise en oeuvre s'inscrit dans **une analyse partagée des enjeux de bassin et des orientations stratégiques à concrétiser**. Les financements à engager devront être envisagés de manière conjointe et éventuellement complémentaire, en fonction des besoins réels reconnus de chaque territoire. La Charte «Transports publics» identifie trois stratégies sur lesquelles faire converger les actions de développement des transports publics.



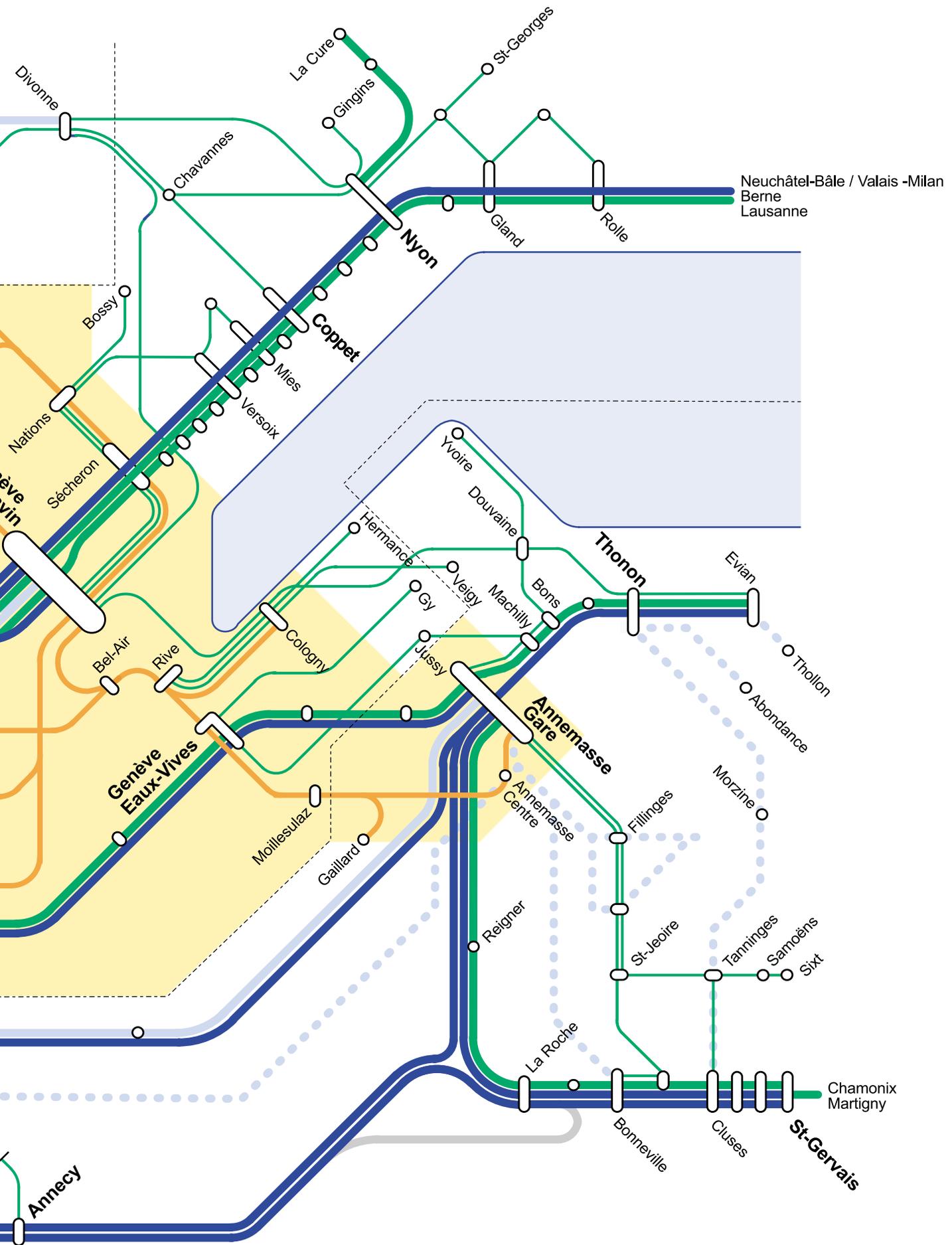
VERS UN SCHEMA DE DESSERTE DU BASSIN FRANCO-VALDO

Symbolique (présentation schématique)

| | |
|---|--|
| Intercité (fer) | |
| RER-périurbain (fer-bus) | |
| Lignes de tram | |
| Desserte bus à la demande | |
| Systèmes de transport et itinéraires à préciser | |
| Ligne avec arrêt | |
| Ligne sans arrêt | |
| ----- | |
| Frontières | |
| Zone de desserte urbaine | |



SAVOIE-GRENOBLE A L'HORIZON 2020



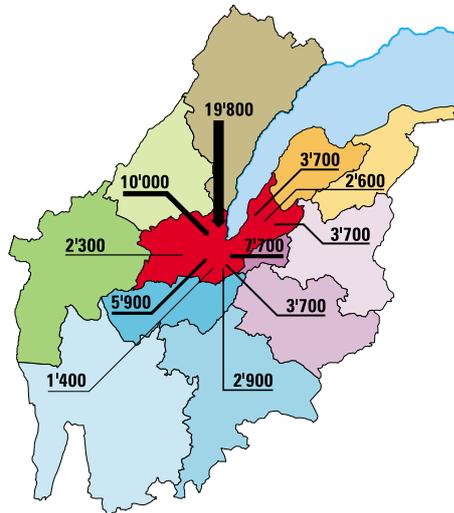
2a Axes et interfaces de transport

Un effort doit être porté sur des axes et des interfaces de transport où doivent se développer simultanément les transports publics et l'urbanisation, selon les développements multipolaires prévus. Cette évolution parallèle souhaitée s'oppose à la dispersion de l'habitat et des activités observées à ce jour, qui avantage le transport individuel et s'effectue au détriment de l'espace rural et de l'environnement. Elle est nécessaire pour qu'une majorité d'habitants du bassin trouvent des lignes de transport public performantes pour leurs déplacements quotidiens. Et elle est indispensable si l'on veut assurer une fréquentation du réseau des transports publics suffisante pour escompter une rentabilité économique.

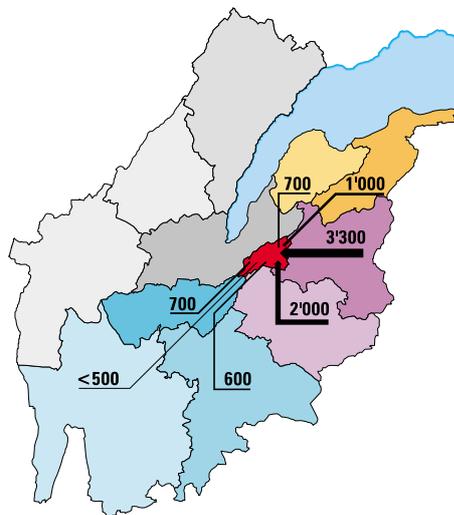
Quatre séries d'axes et d'interfaces sont identifiées:

- ▶ axes de liaison urbains et périurbains: entre Genève et Annemasse, Saint-Julien, St-Genis, Ferney, Coppet
- ▶ axes de liaison plus lointains: entre Genève et Lausanne, Evian, la vallée de l'Arve, Annecy
- ▶ interfaces principales: gares de Genève-Cornavin, Genève-Aéroport, Annemasse
- ▶ interfaces locales: gares de Coppet, Nyon, Bellegarde, St-Julien, Thonon, Genève-Eaux-Vives.

ENJEUX DE DÉPLACEMENT 2000



Valeurs en [personnes/jour]



FLUX DOMICILE-TRAVAIL
EN DIRECTION DE GENÈVE

NYON - VERSOIX - DIVONNE

2000 19'800

GEX - BELLEGARDE

2000 12'300

ANNECY - ST-JULIEN

2000 11'600

ANNEMASSE - ARVE

2000 15'100

DOUVAINE - THONON

2000 6'300

FLUX DOMICILE-TRAVAIL
EN DIRECTION DE L'AGGLOMÉRATION ANNEMASSIENNE

ANNECY - ST-JULIEN

2000 1'800

ANNEMASSE - ARVE

2000 5'300

DOUVAINE - THONON

2000 1'700

Flux inférieurs à 500 personnes non-représentés

L'offre en transports publics est très inégale de part et d'autre de la frontière. Côté Suisse, où l'urbanisation est relativement compacte, il existe une offre abondante et bien coordonnée de transports publics. Côté France, où l'urbanisation est plus dispersée, les transports publics ne jouent qu'un faible rôle dans les déplacements. Enfin, pour les déplacements transfrontaliers, l'offre de transports publics est restée jusqu'à présent très limitée. Or son développement se heurte à de nombreuses difficultés juridiques: il n'y a pas de réelle autorité compétente puisque tout repose sur une autorisation délivrée par les Etats.

2b Projets stratégiques

Pour atteindre leur pleine pertinence, les axes et interfaces de transports ci-dessus appellent la réalisation de quatre projets stratégiques complémentaires, concernant aussi bien les services que l'infrastructure, présentés dans le schéma des pages centrales (14-15) et dont les contenus restent à préciser:

- ▶ la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) créant une nouvelle connexion entre les réseaux suisse et français et permettant de mettre en place un véritable service ferroviaire transfrontalier, notamment pour relier le Chablais, l'Arve, Annecy et Annemasse à Genève
- ▶ des lignes de tram-train, de tramway ou de bus à haute fréquence entre Genève et Annemasse, Saint-Julien-en-Genevois, Saint-Genis-Pouilly (éventuellement en liaison avec l'infrastructure ferroviaire Bellegarde - Divonne), Ferney-Voltaire
- ▶ les relations d'Annecy vers Annemasse, Genève, le Chablais et la vallée de l'Arve, en tenant compte de tous les modes de transport pour définir un projet pertinent pour le dimensionnement de l'infrastructure ferroviaire
- ▶ le renforcement des réseaux d'autocars de la Haute-Savoie et du Pays de Gex, de façon à offrir des possibilités de rejoindre le réseau de transports publics structurant et irriguer l'ensemble du territoire.

Les signataires de la Charte DTPR s'engagent, dans leur domaine de compétences et en liaison avec les partenaires du groupe, à développer les études relatives à ces projets stratégiques, qui se trouvent à divers stades d'avancement. Les priorités à reconnaître aux réalisations dépendront du résultat de ces études. Un travail devra être engagé simultanément pour définir les conditions de financement de ces projets.

Pour renforcer la desserte d'ensemble du bassin, les signataires souhaitent une amélioration de la desserte Grandes Lignes (TGV), en complétant les dessertes sur Genève par des dessertes sur Annemasse. Côté Suisse, les développements s'inscrivent dans le cadre des projets nationaux «Rail 2000 2ème étape» et «Raccordement de la Suisse aux réseaux européens à hautes performances».

Les projets de développement des transports publics de bassin ont fait l'objet de pré-études d'opportunité, la faisabilité technique et économique des lignes restant à préciser maintenant. Le schéma d'organisation fonctionnelle présenté dans les deux pages précédentes ne mentionne pas les projets des lignes internes aux réseaux urbains.

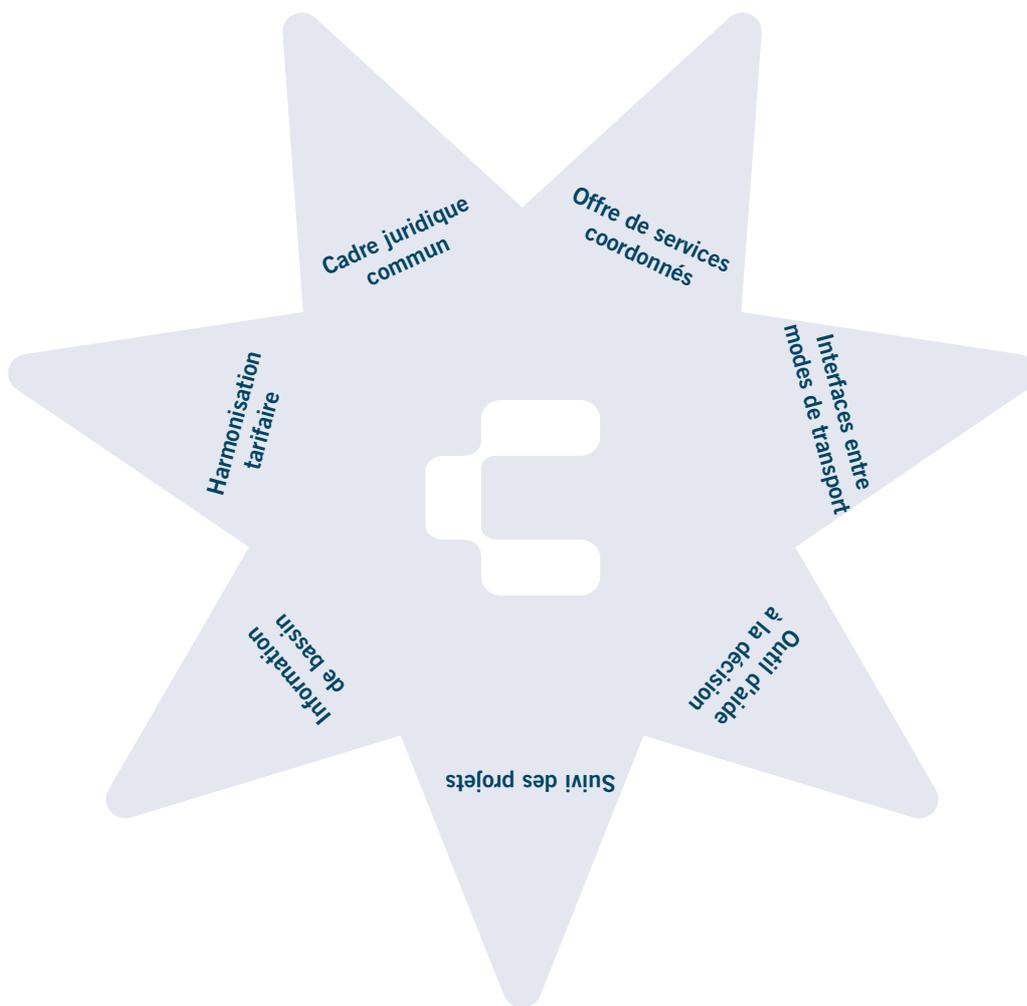
2c Autres mesures stratégiques

Enfin, l'amélioration de l'offre transfrontalière de transports publics ne dépend pas seulement des stratégies territoriales des axes, des interfaces et des projets, mais aussi de divers facteurs qui conditionnent l'exploitation et la fréquentation des lignes.

La Charte «Transports publics» retient les mesures stratégiques suivantes:

- ▶ trouver un cadre juridique commun pour l'organisation des transports publics transfrontaliers
- ▶ développer et optimiser l'offre de services coordonnés de transports publics à l'échelon du bassin franco-valdo-genevois à court et moyen termes
- ▶ faciliter l'accès aux réseaux de transports publics par un traitement adapté des interfaces entre modes de transport
- ▶ tendre vers une harmonisation tarifaire sur l'ensemble du bassin
- ▶ développer une information commune sur les transports collectifs auprès de la population du bassin et harmoniser les supports d'information
- ▶ élaborer et mettre à jour un outil d'aide à la décision commun (modèle et observatoire des déplacements)
- ▶ assurer un suivi des projets et de la cohérence de leur réalisation dans le cadre d'une action pérennisée des signataires.

Les autorités signataires s'engagent à lancer les études relatives à ces diverses actions, nécessaires au développement de transports publics de bassin.



Les aspects non spatiaux des transports publics sont de quatre types.

D'une part, les facteurs «institutionnels» qui conditionnent l'existence même de lignes transfrontalières: en particulier, un cadre juridique adapté est nécessaire, au lieu des montages ad hoc réalisés jusqu'à présent pour rendre possibles des lignes transfrontalières.

D'autre part, les facteurs plus «opérationnels» touchant à une information et à une tarification optimales pour les voyageurs: ils confrontent chaque fois à des défis exigeants, étant donné la multiplicité des autorités organisatrices et des opérateurs de transport. De plus, le succès d'un réseau dépend des facilités offertes pour rejoindre les gares et les arrêts, du confort des interfaces, des équipements offerts au passage, etc.: une pluralité de mesures qui devraient se mettre en place de manière coordonnée.

Enfin, le dialogue transfrontalier s'approfondissant au fur et à mesure des réalisations opérationnelles, le groupe de travail DTPR aura rapidement besoin d'outils techniques adaptés pour disposer de données fiables et actualisées informant les décisions, observer l'évolution des habitudes de déplacement de la population du bassin et suivre l'exécution des projets.

DTPR: un Comité stratégique transfrontalier

Pour surmonter le handicap de la frontière, il fallait une organisation qui permette à tous les acteurs dont dépendent les transports publics de bassin d'échanger des informations, de convenir de finalités communes, de lancer des études et d'identifier des points de convergence opérationnels en reposant sur une organisation clairement définie, mais facilement adaptable.

La **Charte** concrétise cette volonté: ce document n'a d'autre valeur que la détermination de ses signataires à faire converger leurs efforts par une démarche avant tout pragmatique, soucieuse de concrétiser au plus vite des résultats opérationnels.

La **Charte «Transports publics»** du Comité stratégique DTPR ne se substitue pas aux documents officiels de planification des transports et d'aménagement du territoire signés par les deux pays et en vigueur dans chaque pays (Contrats, PDU, SCOT, DTA, PLH, PLU..., plans directeurs cantonaux et communaux, PAC, plans d'affectation, projets de transport, etc.). Mais elle souhaite contribuer à les orienter, en faisant exister ce lieu de dialogue pragmatique spécialisé.



3.a Organisation générale

Les partenaires du DTPR ont choisi d'en faire un organe à la fois politique et technique.

- ▶ La décision appartient à un **comité stratégique** composé de représentants des collectivités publiques, des Etats et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires assurant la nécessaire concertation avec les autorités de leurs pays respectifs. Ce comité stratégique peut inviter des représentants d'opérateurs de transport.
- ▶ La préparation des décisions est assurée par un **comité technique** composé des représentants des services, des exploitants des réseaux de transport public du bassin franco-valdo-genevois et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.

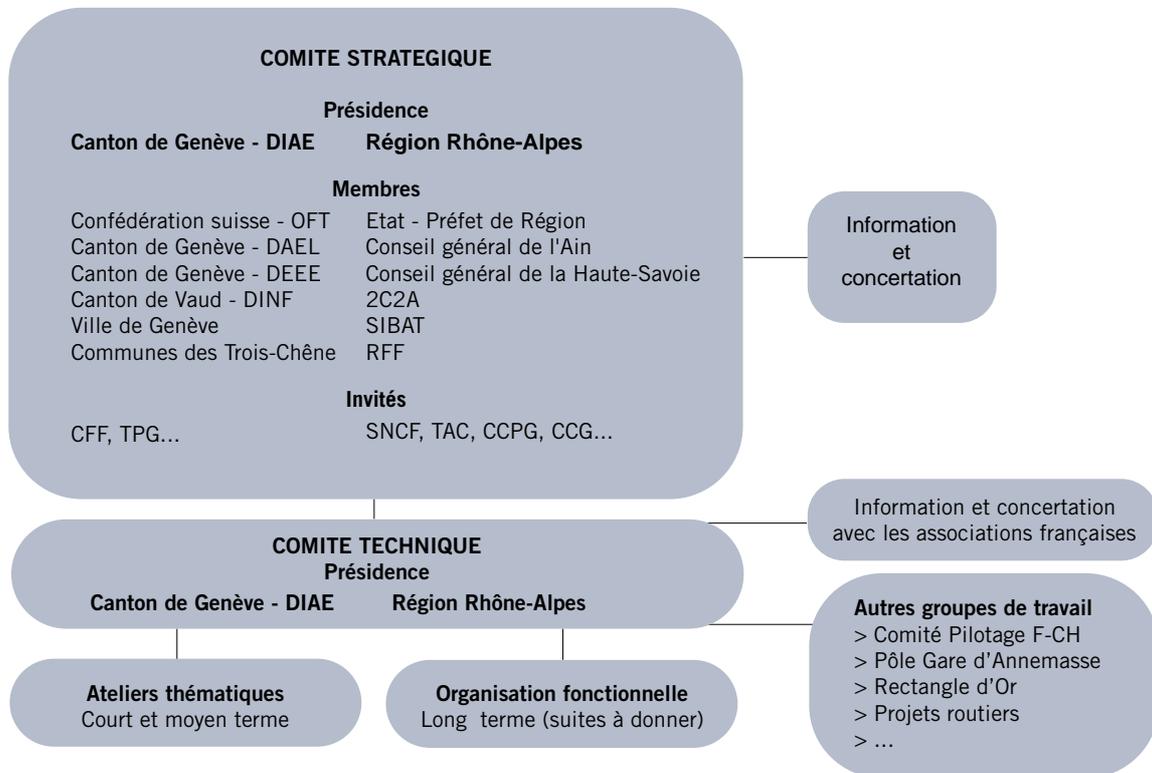
La fonction de ces comités est d'instaurer un lieu permanent de dialogue, d'échange d'informations et de réflexion d'ensemble sur le développement des transports publics du bassin. Ce relais complète les groupes de travail *ad hoc* constitués pour développer des projets de transport ou d'urbanisation particuliers. Il a pour vocation...

... de recueillir l'information relative aux divers projets

... de faire partager cette information à l'ensemble des acteurs dont dépend le développement des transports publics

... de faire état de ses réflexions sur les convergences souhaitables dans l'intérêt du bassin franco-valdo-genevois.

Des ateliers spécialisés se consacrent à des études particulières et au suivi de projets à court, moyen et long termes, sous l'autorité du comité technique.



Le comité stratégique DTPR se compose de 14 membres. Il invite les Communautés de Communes du Genevois et du Pays de Gex et peut se faire assister de représentants d'opérateurs de transport.

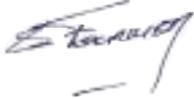
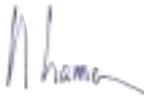
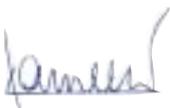
3.b Règles de fonctionnement

Les signataires de la Charte «Transports publics» décident des règles de fonctionnement suivantes.

- ▶ L'autonomie juridique et économique des membres reste entière.
- ▶ Le Comité stratégique conduit ses actions dans les cadres légaux respectifs des deux pays concernés.
- ▶ L'autonomie de décision des membres quant au financement des études est respectée.
- ▶ Les membres mettent gratuitement à disposition du DTPR des moyens humains pour la gestion, l'étude et le suivi de projets.
- ▶ Les membres qui conduisent des études de mobilité indépendamment du DTPR s'engagent à l'en informer.
- ▶ Le lancement d'une étude DTPR s'effectue sur la base d'un cahier des charges soumis aux membres pour avis et remarques.
- ▶ Les résultats provisoires et définitifs d'études DTPR sont transmis aux signataires de la Charte.
- ▶ La communication d'études ou d'autres travaux du DTPR mentionne clairement les éventuels partenaires extérieurs associés et les missions assignées.
- ▶ Les exploitants des lignes interurbaines par autocars sont informés de ces engagements par leur autorité organisatrice qui met en oeuvre les moyens nécessaires.



Les signataires

-  Région Rhône-Alpes
Eric FOURNIER, Vice-Président délégué aux transports,
aux communications et aux nouvelles technologies de l'information
-  Conseil Général de l'Ain
Jean PEPIN, Président
-  Conseil Général de la Haute-Savoie
Ernest NYCOLLIN, Président
-  Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne (2C2A)
Robert BORREL, Président
-  Communauté de Communes du Genevois
Bernard GAUD, Président
-  Communauté de Communes du Pays de Gex
Etienne BLANC, Président
-  Syndicat intercommunal des bus de l'Agglomération
de Thonon-les-Bains (SIBAT)
Jean DENAIS, Président
-  Canton de Genève, Département de l'intérieur, de l'agriculture
et de l'environnement (DIAE)
Robert Cramer, Conseiller d'Etat
-  Canton de Genève, Département de l'aménagement, de l'équipement,
et du logement (DAEL)
Laurent Moutinot, Conseiller d'Etat
-  Canton de Genève, Département de l'économie, de l'emploi
et des affaires extérieures (DEEE)
Carlo Lamprecht, Conseiller d'Etat
-  Canton de Vaud, Département des infrastructures (DINF)
Philippe Biéler, Conseiller d'Etat

Les études réalisées par le DTPR jusqu'en juin 2003

- *Etude diagnostic et dysfonctionnements des transports publics régionaux dans le bassin franco-valdo-genevois*, septembre 2001. Mandataire: Iter-Badouard.
Financement: Etat français, Région, CG01, CG74, 2C2A, SIBAT.
- *Coordination des lignes transfrontalières des transports collectifs dans la région genevoise. Options stratégiques (avis de droit)*, décembre 2001. Mandataire: Ziegler & Poncet.
Financement: Etat de Genève.
- *Organisation fonctionnelle des transports publics du bassin franco-valdo-genevois*, juillet 2002. Mandataire: Systra/SMA.
Financement: RFF, Région, Etat français et Etat de Genève.
- *Enquêtes aux frontières*, septembre 2002. Mandataire: RGR.
Financement: Etat de Genève et Etat français.

Les partenaires



Ville de Genève



Les Trois Chêne



