

Date de dépôt: 18 décembre 2002

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition pour une meilleure complémentarité entre transports publics et vélos

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 2 décembre 1999, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition 1227 ci-annexée, sur la base d'un rapport de la commission des pétitions déposé le 6 septembre 1999.

Sur la base de la modification de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957 (LCdF, RS 742.101), intervenue le 25 mars 1995, le canton, pour lui le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement, est considéré comme autorité organisatrice en matière de transports publics à Genève (y compris l'offre régionale où un partage des compétences intervient avec l'Office fédéral des transports), par le biais de l'office des transports et de la circulation (OTC).

L'OTC commande ainsi des prestations de transports publics aux Transports publics genevois (TPG), aux Chemins de fer fédéraux (CFF) et à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN). Ces commandes se concrétisent par des contrats de prestations entre l'Etat de Genève et les opérateurs de transport. Ces contrats se basent sur des plans directeurs du réseau des transports publics établis périodiquement (plans d'actions), eux-mêmes établis en se référant à des planifications à long terme.

En date du 28 mars 2002, le Conseil d'Etat a déposé devant le Grand Conseil un rapport portant sur le projet de Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics (RD 440). Ce rapport a été examiné par la Commission des transports du Grand Conseil et approuvé par ce dernier lors

de sa séance du 20 septembre 2002 par voie de résolution. Le contrat de prestations pluriannuel des TPG en découlant doit être approuvé, avant la fin de l'année 2002, par le Grand Conseil, sous la forme d'une loi à caractère budgétaire.

Le projet de Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics fixe les orientations que l'Etat entend donner aux opérateurs de transport. C'est dans ce document de référence que l'Etat manifeste sa volonté d'augmenter progressivement l'offre en transports publics de l'ordre de 20 % jusqu'à l'horizon 2006, à l'appui d'une vitesse commerciale améliorée, tout en veillant à ce que les aspects liés à la sécurité des usagers, au sens large, soient préservés.

Une fois la loi portant sur le contrat de prestations 2003-2006 Etat de Genève-TPG adoptée, l'OTC procédera, avec le concours des TPG, à la planification fine du réseau de transports publics urbain et régional, sous la forme d'étapes à réaliser annuellement.

La planification établie par l'OTC dans le cadre de la réalisation des étapes du Plan directeur pluriannuel évoqué ci-avant porte une attention toute particulière à la saine cohabitation entre les véhicules des TPG et les usagers des deux-roues non motorisés. La réalisation des espaces de circulation réservés aux cyclistes étant également de la compétence de l'OTC, comme pour la mise en application des dispositions législatives et réglementaires fédérales et cantonales sur la circulation routière touchant à l'ensemble des modes de transport, la complémentarité attendue doit ainsi être assurée.

L'Etat, en sa qualité de commanditaire de prestations de transports publics, est très attaché à l'amélioration de la vitesse commerciale des véhicules des TPG dans la mesure où ces derniers deviennent ainsi plus attrayants pour la clientèle et que les charges d'exploitation se voient réduites dans le même temps.

Dans cette perspective d'amélioration, un montant de 5 000 000 F est consacré au programme de modernisation de la signalisation lumineuse en 2002. Un montant de même nature est également nécessaire pour 2003 et 2004 pour terminer ce programme. A noter que les améliorations apportées à la signalisation lumineuse bénéficient globalement à tous les usagers (limitation drastique des temps morts), avec des avantages qui varient selon les carrefours en raison des spécificités locales mises en perspective avec une gestion optimale de l'ensemble du système.

Cela étant, la cohabitation entre les véhicules des TPG et les usagers des deux-roues non motorisés ne peut être totalement garantie, ni même parfois

être envisagée, sur certains axes routiers. Les transports publics correspondent, sur le plan quantitatif, à un transport de personnes « de masse ». Il est dès lors impératif qu'ils soient considérés comme prioritaires par rapport aux autres usagers sur certains axes.

Cela étant, la politique de la mobilité touche l'ensemble des modes de transports et les deux-roues non-motorisés méritent à cet égard une attention toute particulière. Ils consomment en effet peu d'espace d'une part (aussi bien en mouvement qu'en stationnement) et sont généralement entièrement indépendants sur le plan des ressources énergétiques d'autre part.

Il a ainsi été décidé de désigner un interlocuteur « vélos » au sein de l'OTC, chargé d'en assurer la promotion sur tous les plans, y compris celui d'une meilleure insertion de ce mode de transport dans le réseau urbain et suburbain.

Dans le même esprit, la désignation d'un interlocuteur « vélos » au sein des TPG, à l'image de ce qui existe à Paris avec la RATP, devrait fournir une meilleure convivialité et une cohabitation plus harmonieuse de ce mode de transport avec les autres. Un partenariat renforcé doit aussi être institué avec les différents milieux intéressés. Il doit découler des travaux à mener sur un plan très transversal, un véritable plan d'actions deux-roues non motorisés.

A l'appui de ce qui précède, il est répondu comme suit aux préoccupations émises par les pétitionnaires.

Intervenir auprès des TPG pour que ceux-ci tiennent davantage compte des intérêts des cyclistes dans leurs projets

Les TPG ne sont pas les planificateurs des transports publics dans le canton de Genève. Les projets relatifs au développement des transports publics sont pilotés par l'OTC. Dans tous les projets étudiés, les aspects liés à l'usage des deux-roues non motorisés sont pris en compte. Les extensions des lignes de tram ou la réfection du tronçon de la route de Chêne entre l'avenue de l'Amandolier et le chemin de Grange-Canal en témoignent. Des améliorations sont encore attendues de la collaboration à renforcer en la matière avec des interlocuteurs spécifiques désignés pour la promotion des deux-roues non motorisés aussi bien à l'OTC qu'aux TPG, avec l'appui des milieux concernés.

Favoriser une cohabitation plus harmonieuse entre cyclistes et transports publics

La cohabitation entre les véhicules des TPG et les cyclistes est favorisée pour autant que les transports publics ne soient pas pénalisés dans leur progression et que la sécurité des uns et des autres soit assurée, ce qui à l'évidence ne peut être le cas partout. C'est pour ces raisons, à titre illustratif, que les cyclistes ne sont pas autorisés à circuler dans les Rues basses en dehors de la rue de la Confédération. Par ailleurs, les possibilités en matière de disponibilité et de sécurité de places de stationnement pour vélos à proximité des nœuds de communication et arrêts TPG seront davantage explorées. Là encore, une structure de suivi transversale spécialement désignée pour veiller à une meilleure harmonie entre cyclistes et transports publics doit permettre de retenir les meilleures options, le cas échéant en procédant à des compensations sur d'autres itinéraires.

Favoriser l'étude d'un système de transport de cycles dans les transports publics, notamment sur les lignes régionales

La prise en charge de vélos dans les bus sur les lignes de campagne est difficilement concevable en période de pointe en raison de l'espace consommé pour les entreposer et des pertes de temps liées au chargement et au déchargement des vélos aux arrêts. Il convient également de noter que ces lignes sont très chargées durant les périodes de pointe. Le transport de vélos se ferait ainsi au détriment de places pour les voyageurs, qui par ailleurs pourraient tacher leurs vêtements en « côtoyant » d'un peu trop près les engins stockés (aspects qualitatifs de l'offre).

Cela étant, le transport de vélos sur ces lignes n'est pas pour autant exclu. En effet, les directives propres aux TPG (édition du 1.1.2001) comprennent notamment l'article suivant :

« Les samedis matin, dimanches et jours fériés, ainsi que le soir après 20 h 30, les vélos sont admis sur les lignes régionales sortant ou entrant en zones 11 et 12. Ils sont acceptés moyennant un ticket plein tarif. »

Pour l'adaptation de ces dispositions à la communauté tarifaire unireso, le point 2.4.5 du tarif 651.11, en instance de validation, mentionne :

« Le transport de vélos est admis les dimanches et les jours fériés à bord des véhicules des lignes TPG à destination et en provenance des zones 21, 22, 31 et 41 au plein tarif ou tarif réduit sur présentation de l'abonnement

demi-tarif. Il n'est pas admis sur les lignes SMGN, M1, M2 et M3. Il est admis dans les trains, sauf mention spécifique dans l'indicateur officiel. »

Il est envisageable de tester une extension des plages horaires signalées sur les lignes mentionnées ci-avant, entre 9 h et 11 h, entre 14 h 30 et 16 h, voire d'officialiser la plage horaire le soir dès 20 h 30.

Les usagers des deux-roues non motorisés sont à considérer comme clients par les TPG. En ce sens, des mesures d'accompagnement allant au-delà du trajet des vélos doivent être instituées à proximité des haltes des transports publics, en milieu urbain également, en vue de favoriser les déplacements multimodaux. Là aussi, la structure en voie d'être mise en place aura un rôle à jouer.

Affirmer le caractère prioritaire du développement des transports à vélo

L'usage facilité et plus intensif du deux-roues non motorisé à l'échelle du canton fait l'objet d'une attention toute particulière de la part du Conseil d'Etat qui en fait ainsi une de ses priorités. En effet, ce mode de transport dit « doux » est totalement complémentaires aux autres modes de transports à disposition que sont les transports publics, les véhicules automobiles et les déplacements piétonniers. La réalisation régulière d'aménagements cyclables (pistes et bandes en particulier) et d'adaptations en matière de signalisation lumineuse au profit des cyclistes démontre bien cette volonté.

En milieu urbain, la concertation instituée avec l'interlocuteur « vélos » de la Ville de Genève doit également permettre de poursuivre efficacement la mise en œuvre de mesures en faveur des cyclistes.

Ainsi, le plan d'actions global en faveur des deux-roues doit permettre d'accroître la part modale du vélo.

Dans le cadre de la priorité sanitaire « accidents et handicaps », une enquête menée par l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) s'est attachée à identifier les obstacles que rencontrent les cyclistes à Genève, notamment du point de vue de la sécurité. Les résultats de cette enquête mettent en exergue le fait que la cohabitation entre les véhicules TPG et les cyclistes est globalement moins délicate qu'elle ne l'était auparavant, en particulier au moment où la pétition avait été déposée. Il apparaît en effet qu'hormis quelques points de friction, notamment le long des lignes de tram en raison des rails et du mode de conduite contraignant qui leur est propre, les obstacles physiques ne constituent pas un frein à la pratique du vélo en ville. Les transports publics ne représentent en effet pas un obstacle. Au

contraire, ils peuvent être complémentaires et permettre ainsi au cycliste de prolonger son chemin en recourant à la « multimodalité ».

En revanche, la cohabitation avec les deux-roues motorisés (scooters en particulier, vu leur nombre croissant) pose régulièrement problème, notamment par le fait que cette catégorie d'usagers du domaine public circule sur certains aménagements réservés aux cyclistes, avec à la clé un risque d'accidents accru. Ce problème, reconnu unanimement, est en l'état absent de la littérature spécialisée, probablement en raison de sa relative nouveauté.

Ce type d'incivilité va non seulement à l'encontre des efforts de promotion du vélo fournis par les collectivités, mais anéantit aussi pour partie les moyens consentis dans le domaine de la prévention contre les accidents.

A l'appui de ce qui précède, le Conseil d'Etat entend prendre des mesures correctrices là où elles s'avèrent nécessaires, dans le cadre de la mise en œuvre du concept « Vision zéro accident », en recourant en particulier plus massivement à des mesures de sensibilisation ciblées. Parallèlement, les forces de l'ordre doivent veiller de façon coordonnée à ce que la législation routière soit mieux respectée, à l'appui de contrôles ciblés, en particulier aux endroits sensibles où des accidents sont fréquemment observés.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot

Annexe : texte de la pétition

Secrétariat du Grand Conseil**P 1227**

Date de dépôt : 3 décembre 1998

Pétition**pour une meilleure complémentarité entre transports publics et vélos**

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant :

- le développement actuel et nécessaire des Transports publics genevois (TPG) ;
- la cohabitation parfois délicate entre cyclistes et Transports publics, notamment dans les « bandes » réservées aux TPG ;
- les risques encourus par les cyclistes dans la circulation automobile ;
- la nécessité de favoriser *tous* les modes de transport écologiques, collectifs ou individuels ;
- les coûts relativement modestes induits par la circulation cycliste ;
- les difficultés pour les cyclistes des communes périurbaines de venir à vélo au centre-ville,

nous demandons au Grand Conseil et au Conseil d'Etat

- d'intervenir auprès des TPG pour que ceux-ci tiennent davantage compte des intérêts des cyclistes dans leurs projets ;
- de favoriser une cohabitation plus harmonieuse entre cyclistes et Transports publics ;
- de favoriser l'étude d'un système de transport de cycles dans les transports publics, notamment sur les lignes périurbaines ;
- d'affirmer le caractère prioritaire du développement des transports à vélo.

N.B. : 1006 signatures

ASPIC

M^{me} Chantal Boisset, Case postale 1307, 1227 Carouge