

*Date de dépôt : 11 janvier 2012*

**Rapport du Conseil d'Etat  
au Grand Conseil sur la pétition concernant la suppression des  
Proxibus dans certains secteurs du réseau TPG**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 23 juin 2011, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat le rapport de la commission des transports chargée d'étudier la pétition dont le libellé est le suivant :

*Nous soussignés déplorons le fait qu'on puisse envisager la suppression des Proxibus » dans certains secteurs du réseau.*

*Ce service est vraiment indispensable dans la campagne genevoise surtout pour beaucoup de personnes âgées et certains travailleurs.*

*Nous demandons le maintien de ce service pratique, sympathique et écologique.*

*N.B. 1 signature\*  
p.a Monsieur Janet Walser  
Chemin d'Archamps 13  
1257 La Croix-de-Rozon*

*\* Ce même texte sans être formellement adressé au Grand Conseil a également été signé par 352 personnes*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Comme demandé par le Grand Conseil, le Conseil d'Etat a donné mission à la direction générale de la mobilité (DGM) d'étudier la remise en service des Proxibus supprimés (Sud et Est) ainsi que la mise en place d'une nouvelle zone (Rive Droite), en prévoyant un cofinancement des Proxibus par les communes concernées.

Pour rappel, la résolution 669 du Grand Conseil demandait que l'objectif du financement public des transports collectifs se rapproche des 50%. L'application de ces considérations financières a amené le Conseil d'Etat à supprimer notamment les zones Est et Sud du Proxibus.

La DGM a dès lors soumis des propositions aux communes en participation avec l'Association des communes genevoises (ACG) et les transports publics genevois (TPG). Ces propositions sont conformes aux planifications imaginées dans la première version du plan directeur des transports collectifs (PDTC) 2011-2014.

Concernant le financement de l'offre Proxibus, le canton de Genève s'est engagé à prendre à sa charge près des deux tiers des dépenses d'exploitation, à savoir 1,78 million sur un total estimé (valeur 2010) de 2,88 millions de francs.

Il est à noter également que le canton de Genève a repris à sa charge la part de l'offre complémentaire assumée jusqu'en 2010 par les communes, soit environ 3 millions de francs. Cette reprise a permis aux communes concernées par le Proxibus une économie de près de 800 000 francs sur les dépenses annuelles. Dès lors, l'effort demandé aux communes n'est plus que d'environ 300 000 francs.

Après présentation des éléments du dossier à l'ACG, celle-ci a indiqué, dans un courrier du 15 juin 2011, que les propositions du groupe de travail étaient remises en cause par un certain nombre de communes eu égard à son rapport coût/utilité jugé disproportionné.

L'ACG a donc demandé que le canton étudie plus précisément les besoins des communes concernées et propose des solutions alternatives en fonction des résultats obtenus.

Par courrier du 11 octobre 2011, Madame Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur et de la mobilité, a indiqué à l'ACG que, dans l'hypothèse où les communes concernées n'étaient pas intéressées par les propositions du canton (techniques et financières), la réintroduction d'un nouveau système de transport à la demande, selon les

suggestions des communes, pourra être analysée, mais uniquement dans le cadre du prochain plan directeur des transports collectifs 2015-2018.

A ce jour, l'ACG ne s'est pas positionnée entre ces deux alternatives. En conséquence, le Proxibus n'est pas rétabli pour l'étape de décembre 2011, un délai de 8 à 10 mois étant indispensable pour recruter les conducteurs et acquérir les véhicules nécessaires.

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

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Pierre-François UNGER

*Annexe : Rapport de la commission des transports P 1765-A*

**Secrétariat du Grand Conseil****P 1765-A***Date de dépôt : 14 juin 2011***Rapport****de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition concernant la suppression des Proxibus dans certains secteurs du réseau TPG****Rapport de Mme Emilie Flamand**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a traité la présente pétition les 11 janvier et 7 juin 2011 sous la présidence de M. Roberto Brogginì. Pour les assister dans leurs travaux, les commissaires ont pu compter sur la présence de Mme Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur et de la mobilité (DIM), et de M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité (DIM). Les procès-verbaux ont été successivement tenus par MM. Julien Siegrist et Hubert Demain. Que tous soient ici remerciés.

**Contexte**

Rappelons en quelques mots le contexte de cette pétition. Fin 2010, lors de l'élaboration du contrat de prestations 2011-2014 entre l'Etat et les Transports publics genevois (TPG), le Conseil d'Etat s'est vu dans l'obligation de faire des choix pour maintenir la progression de la subvention dans des proportions raisonnables et politiquement acceptables. Cette volonté s'est notamment exprimée par la suppression des Proxibus dans le nouveau contrat de prestations.

Les Proxibus étaient des bus à la demande, circulant dans les régions rurales du canton et permettant soit de se déplacer entre deux points non directement reliés par les TPG, soit de se rabattre sur une ligne principale des transports publics. Cette prestation était facturée aux usagers sous la forme

d'une surtaxe de 3 F (soit 6 F pour les usagers occasionnels ou 3 F pour les détenteurs d'un abonnement UNIRESO).

Lors du vote du contrat de prestations, une majorité du Grand Conseil, sensible aux besoins des usagers des régions moins bien desservies du canton, a renvoyé au Conseil d'Etat la résolution 653 lui demandant notamment de « prévoir, avec les TPG dans les meilleurs délais, la réouverture des zones de Proxibus supprimées (Sud et Est) ainsi que l'ouverture de la nouvelle zone envisagée (Rive droite) » et « d'étudier toute possibilité de cofinancement des Proxibus avec les communes concernées ».

La suppression de cette prestation – sauf dans la région du Mandement, où elle a été maintenue – a également provoqué une levée de boucliers auprès des usagers, notamment concrétisée par deux pétitions traitées par la commission des transports : la P 1768 et celle-ci.

### **Audition de Mme Janet Walser, pétitionnaire**

Mme Walser indique qu'elle habite à Croix-de-Rozon et était elle-même utilisatrice du Proxibus, car elle travaille à Troinex. En général, elle se déplace à vélo, mais en hiver ou par mauvais temps, les routes sont difficilement praticables. Elle ajoute que certaines personnes ne possèdent pas de voiture et ne peuvent pas se payer le taxi fréquemment. D'autres encore sont handicapées et voient leur mobilité fortement réduite. Enfin, la prestation Proxibus était également utilisée par les enfants qui vont faire du sport par exemple. Elle ajoute ne pas comprendre pourquoi la prestation a été maintenue dans le Mandement et supprimée ailleurs.

Deux commissaires (PS et PDC) s'enquière des démarches entreprises par Mme Walser auprès de sa commune. La pétitionnaire indique en avoir parlé avec les maires de Troinex et de Perly, qui s'insurgeaient tous deux contre la suppression de ce service, sans toutefois aller plus loin.

Un commissaire (L) demande si les Proxibus sont très fréquentés. Mme Walser répond qu'elle s'y est souvent trouvée seule, mais que parfois il y a jusqu'à 6 ou 7 personnes dans le bus. Elle ajoute que lors des fortes neiges de décembre 2010, le Proxibus a dépanné tout le village.

Un autre commissaire (L) note que les Proxibus sont une sorte de service de taxi offert par les TPG. En ce sens, il demande à la pétitionnaire si une hausse des tarifs Proxibus lui paraît acceptable. Elle répond que cela ne la choquerait pas, tant que le prix resterait raisonnable.

## Organisation de la suite des travaux

Interrogé à ce sujet, le département indique qu'il fournira des chiffres précis sur le taux de couverture financière du Proxibus. M. Favre ajoute que l'ACG, la DGM et les TPG vont se rencontrer pour discuter de la réintroduction du Proxibus et des solutions de financement. Il est probable que les communes concernées auront à participer financièrement. La commission sera tenue informée des discussions.

Un commissaire (MCG) propose l'audition des communes de Troinex, Bardonnex et Perly, ainsi que Plan-les-Ouates, soulignant le manque de liaisons directes dans ce secteur.

La proposition est mise aux voix par le président et refusée par 1 OUI (MCG), 13 NON (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 3 L, 2 R, 1 UDC) et 1 abstention (MCG).

Une commissaire (S) propose de suspendre les travaux dans l'attente de cette rencontre entre l'ACG et les acteurs des transports publics, puis éventuellement d'auditionner l'ACG pour connaître les résultats de la négociation.

La proposition est mise aux voix et est acceptée par 10 OUI (2 S, 2 PDC, 3 L, 2 R, 1 UDC) contre 5 NON (3 Ve, 2 MCG).

***La pétition est ainsi suspendue dans l'attente des discussions entre le département, l'ACG et les TPG.***

## Suite des travaux

Après un petit quiproquo (Mme Walser ayant été convoquée une deuxième fois, mais n'ayant pas d'élément nouveau à apporter à la commission), les travaux reprennent avec une présentation du département sur l'avancement des négociations entre le DIM, l'ACG et les TPG.

M. Favre commente une présentation Powerpoint (cf. annexe), expliquant en préambule que la résolution 653, votée par le Grand Conseil fin 2010, a enclenché une dynamique et permis la création d'un groupe de travail.

Il présente le concept de transport à la demande (TAD), existant dans de nombreuses villes - et partout déficitaire. A titre de comparaison, il indique que le taux de couverture moyen est de 15%, alors que le taux de couverture du Proxibus est de 6.8%. Ainsi, à Genève, un trajet en Proxibus coûte environ 42 F (alors que le prix du billet est de 6 F soit 3 F de billet usuel plus une surtaxe de 3 F). Toutefois, les chiffres montrent que la mise en service de lignes régulières dans ces secteurs coûterait plus cher à la collectivité.

Il semble que le système genevois de TAD pourrait être optimisé, notamment en regroupant les centrales d'appel pour les réservations et en faisant mieux connaître la prestation, afin d'augmenter le nombre de clients et d'améliorer le taux de couverture (objectif : 15-20% à terme). En effet, les coûts fixes représentent une part importante du système (centrale téléphonique + chauffeurs et véhicules à disposition) ; l'augmentation de la fréquentation ferait ainsi baisser substantiellement le coût moyen de la course.

Le nouveau système imaginé est ensuite présenté à la commission : il sera réparti sur 5 zones : Sud, Est et Ouest (qui existaient auparavant) et deux nouvelles zones Sud-Ouest et Nord. Le dispositif devrait fonctionner avec le même nombre de véhicules et avec un seul numéro de téléphone et une plage horaire unique (de 7h à 20h). Par ailleurs, la surtaxe serait augmentée à 5 F. Les contrôles devraient également être renforcés, car malgré le caractère très familier de la prestation, il semble que la fraude était relativement répandue.

La répartition des charges s'opérerait alors de la manière suivante : 1,72 million de francs à la charge de l'Etat et le solde (soit environ 1,1 million de francs) à la charge des 34 communes desservies, avec une hypothèse de répartition en fonction du nombre d'habitants. M. Favre rappelle que des prestations de transports publics d'un montant de 800'000 F, auparavant prises en charge par les communes, ont été intégrées dans le contrat de prestations 2011-2014.

Discutée avec les communes, cette proposition de financement a suscité des réactions diverses, certaines communes estimant que les prestations de transports publics devraient être entièrement prises en charge par l'Etat.

En l'état, sans un accord de la part de ces communes, la réintroduction des Proxibus en décembre 2011 n'est pas possible.

### ***Questions et discussion***

Un commissaire (PDC) souhaite connaître la perception de l'ACG. Mme Künzler indique que l'ACG est favorable à la proposition de financement et que les problèmes se posent plutôt lors des négociations bilatérales avec les communes. Elle insiste toutefois sur le caractère intercommunal du système et note que cela n'aurait pas de sens d'amputer l'une ou l'autre zone d'une commune, sous prétexte que celle-ci ne voudrait pas s'acquitter d'une somme modeste.

Un commissaire (UDC) estime que la mission d'organiser les transports publics et la mobilité est de compétence cantonale. Il ajoute que l'argument de la proximité et de l'isolement des personnes âgées lui paraît un peu particulier, car dans le même temps, on renforce les contrôles et les

restrictions pour les conducteurs âgés de 70 ans et plus, entravant ainsi leur mobilité. La conseillère d'Etat rappelle que le fait de sortir le Proxibus du contrat de prestations a été entériné par le Grand Conseil et note que, dans la répartition proposée, le canton prend à sa charge deux tiers du financement, un tiers restant à la charge des communes au titre de prestation de proximité. Elle souligne que les communes ont cumulé 270 millions de bénéfices en 2010. Elle conclut en disant que si sa suppression avait été décidée par mesure d'économie, l'utilité de la prestation Proxibus ne semble pas contestée, répondant aux besoins de différents publics, des enfants aux personnes âgées. Le commissaire (UDC) déclare que la pétition est pertinente, pour lui comme pour son groupe.

Une commissaire (S) se rallie aux propos de Mme Künzler et déclare que la contribution financière demandée aux communes paraît tout à fait raisonnable, pour une prestation qui relève clairement des autorités locales.

Un commissaire (PDC) constate qu'il semble y avoir un consensus dans la commission autour de la solution proposée par le département. Quant à la répartition précise, il estime souhaitable que les communes puissent se déterminer entre elles sur les critères choisis (nombre d'habitants, capacité financière, ou autre). Il annonce que son groupe soutiendra le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat.

Une commissaire (Ve) remercie le département, au nom de son groupe, d'avoir abouti à une proposition correspondant aux souhaits exprimés par le parlement dans sa résolution et aux attentes des usagers et des pétitionnaires. Elle indique que son groupe soutiendra le renvoi au Conseil d'Etat de la pétition et se prononce en faveur d'un traitement en urgence avant l'été, afin que le débat puisse se faire dans les communes à l'occasion de l'étude du budget, qui se fait dès le mois de septembre.

Les groupes S, UDC, MCG et PLR se déclarent également favorables au renvoi rapide au Conseil d'Etat et à l'urgence en plénière.

**Le président met alors aux voix le renvoi au Conseil d'Etat de la pétition 1765, accepté à l'unanimité : 2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG.**

Au vu du vote unanime – fait assez rare pour être souligné – de la Commission des transports, la rapporteure vous engage, Mesdames et Messieurs les députés, à renvoyer la présente pétition au Conseil d'Etat, afin de permettre la réintroduction rapide des Proxibus, selon les modalités définies dans ce rapport.



**Pétition****(1765)****concernant la suppression des Proxibus dans certains secteurs du réseau TPG**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Nous soussignés déplorons le fait qu'on puisse envisager la suppression des « Proxibus » dans certains secteurs du réseau.

Ce service est vraiment indispensable dans la campagne genevoise surtout pour beaucoup de personnes âgées et certains travailleurs.

Nous demandons le maintien de ce service pratique, sympathique et écologique.

N.B. 1 signature\*  
*p.a Mme Janet Walser*  
*Chemin d'Archamps 13*  
*1257 La Croix-de-Rozon*

*\* Ce même texte sans être formellement adressé au Grand Conseil a également été signé par 352 personnes*

# Proxibus

Commission des transports

Mardi 7 juin 2011



## Contexte

- Suppression du système Proxibus dans le CP TPG 2011-2014, sauf secteur Mandement (1,72 MFrs)
- Résolution 653 :
  - réintroduction des zones supprimées, y compris nouvelle zone rive droite;
  - analyse d'un cofinancement possible des communes
- Groupe de travail instauré début 2011 avec ACG et les TPG



## Le Transport à la Demande (TAD) en Europe

- Taux de couverture moyen = 15% (Certu-Fr)
- Taux de couverture Proxibus = 6.8%
- Tarifs moyens = 2,9 à 7,3 Frs A/R (source UITP)
- TAD **TOUS** déficitaires
  - Déficit de 4 à 46 Frs/voyage (source Stiff-Paris)
  - Coût du voyage de 8 à 52 Frs
  - 42 Frs à Genève (en 2008)

- Le transport à la demande est un service de transport public qui ne fonctionne que lorsqu'une **réservation** a été enregistrée.
- Le transport à la demande est une solution pertinente pour les territoires périurbains et ruraux, où la demande de transport est souvent diffuse et où les **lignes régulières "classiques" sont peu efficaces et/ou coûteuses.**
- La plupart du temps, les destinations et les heures proposées sont fixées à l'avance et les **itinéraires dépendent des réservations** : les clients sont ainsi pris en charge à leur **domicile**
- **Il permet de mieux connecter les communes et hameaux éloignés entre eux.**



## Rappel «TAD à Genève» avant 2011

- **PROXIBUS**
  - sur réservation, au + tard 1h avant le déplacement, ou la veille pour départ avant 9h
  - en campagne, d'une commune à une autre > 3 zones : Sud, Ouest, Est
  - de 7h00 à 20h00 (ou 24h00 pour Ouest)
  - 3 n° Tél : 0800 858 700/800/900
  - suppl. CHF 3.-
- **TELEBUS**
  - sur réservation, au + tard 1h00 avant le déplacement,
  - d'un arrêt à un autre, sur une même ligne (S, W, X)
  - de 6h00 à 24h00
  - tél : 0800 858 800
  - prix du billet / ou présentation abonnement

**Coût total = 2,7 Mio CHF/an**

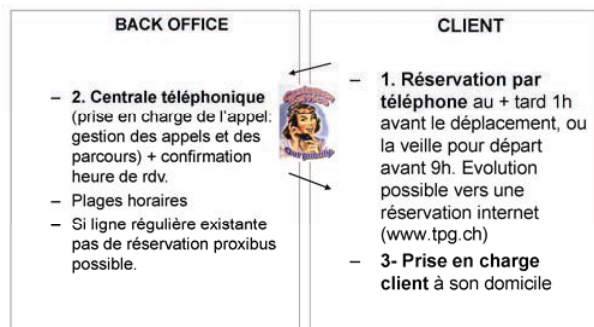
**Recettes totales = 180'000 CHF/an**

**Dont coûts TELEBUS = 900'000 CHF/an**

**Dont recettes TELEBUS = 60'000 CHF/an**



## Fonctionnement du TAD

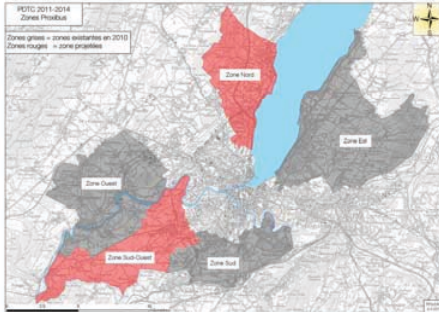


## Groupe de travail Etat-ACG-TPG

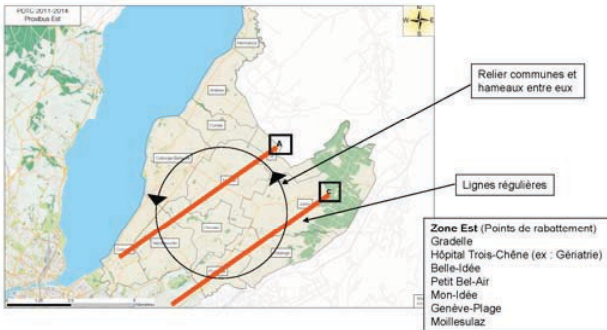
- Elaboration d'un plan financier:
  - Charges (mentionnant les différents postes);
  - Recettes selon des hypothèses de tarification (supp. 3.- à 5.-; autres)
- Calcul de la répartition de la prise en charge par commune (selon nb habitants)
- Définition du montage administratif:
  - avenant au CP TPG 11-14;
  - contrat TPG-Communes;
  - CP adhoc...

⇒ objectif de mise en service : décembre 2011

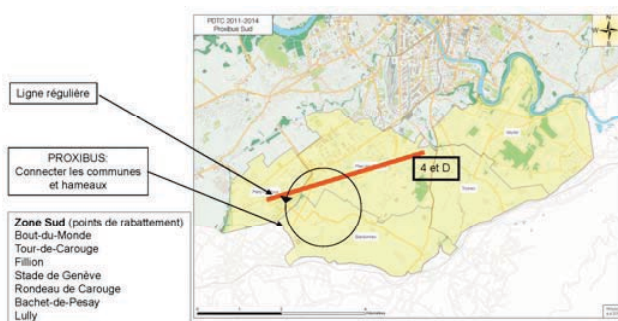
## Proxibus prévu (5 zones)



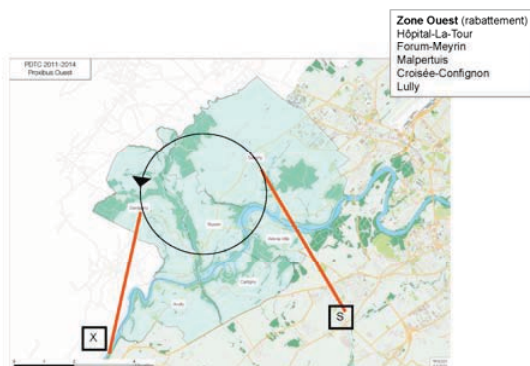
## Zone est



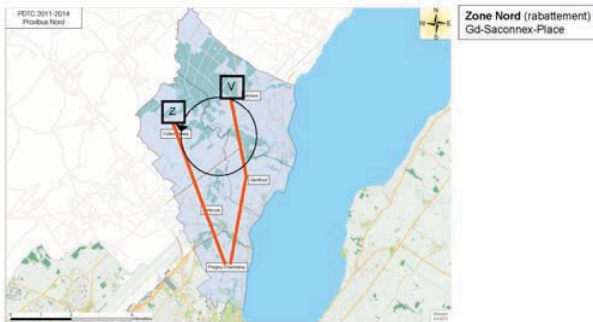
## Zone sud



## Zone ouest



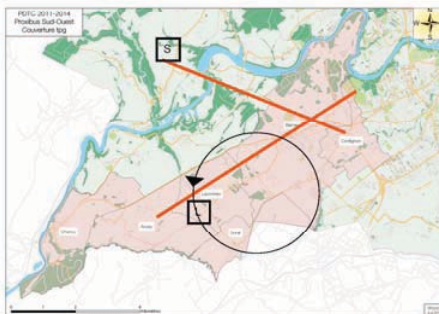
## Zone nord (nouvelle)



REPUBLIQUE  
DU CANTON  
DE GENÈVE

10.08.2011 - Page 11

## Zone sud ouest (nouvelle)



### Zone Sud-Ouest (rabattement)

Tous les points d'accroche au réseau TPG sont à l'intérieur de la zone (Croisée-Confignon et Lully).  
Pas d'intérêt de mettre des points d'accroche extérieur à la zone.



REPUBLIQUE  
DU CANTON  
DE GENÈVE

10.08.2011 - Page 12

## Pistes de travail

1. Augmenter le taux de couverture  
Desservir 2 zones supplémentaires
  - **Augmenter les recettes:**
    - Augmenter les tarifs (de 3 à 3,5 ou 5 Frs)
    - **Augmenter l'attractivité l'offre:** en augmentant la couverture géographique et passant de 3 à 5 zones
    - Simplifier la compréhension du réseau (un seul nom, un seul tél, une seule plage horaire)
    - Augmenter le nombre de clients en augmentant la notoriété du service Proxibus
    - Optimiser les moyens d'exploitation (humains / matériels)
    - Renforcer CTT



## Proposition Etat

Mettre en place le Proxibus sur 5 zones :

- **un seul "produit" de transport à la demande**  
(même nom, même numéro de téléphone, même plage horaire 7h-20h, suppression du TELEBUS)
- Avec une augmentation du prix (surtaxe de 5chF)





## Répartition financière – Proposition Etat

Le déficit sera pris en charge par :

– L'Etat : max montant du contrat de prestation TPG : 1.72 MCHF

– Les communes desservies : solde  
*(avec une hypothèse de répartition selon le nombre d'habitants par commune)*

*NB : 0.8 MFCH repris par l'Etat en 2011 qui étaient auparavant payés par les communes*



## Etat d'avancement du dossier

- Position hétérogène des communes quant au redéploiement Proxibus
- Communes opposées à une participation financière
- Attente décision des communes sur les propositions Etat
- Pistes envisageables:
  - Mandat d'études indépendant (recense les attentes et besoins des communes, fait des propositions avec évaluation financière)
  - Travailler avec les communes qui acceptent de payer les prestations
  - Reprendre les études dans le cadre du plan directeur des transports collectifs 2015-2018
- Pas de réintroduction des Proxibus possible pour décembre 2011



## Population non desservie en 2011

