

Date de dépôt : 11 janvier 2012

**Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur la pétition contre la suppression du
Proxibus des zones SUD et EST**

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 :

Suite à la décision de la suppression du Proxibus pour l'année 2011, les soussignés vous demandent d'y surseoir car ce moyen de transport est indispensable à beaucoup d'habitants de la région, faute de mieux.

*N.B. 474 signatures
p.a M^{me} Leila Edelmann
Route de la Louvière 45
1243 Presinge*

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 1768-A

Secrétariat du Grand Conseil**P 1768-A***Date de dépôt : 14 juin 2011***Rapport****de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition
contre la suppression du Proxibus des zones SUD et EST****Rapport de Mme Emilie Flamand**

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a traité la présente pétition le 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 chargé du département de l'intérieur et de la mobilité (DIM), et de M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité (DIM). Le procès-verbal a été tenu par M. 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 1765 et celle-ci.

Audition de Mme Leila Edelmann, pétitionnaire

Mme Edelmann dit avoir été révoltée par la suppression du service Proxibus dans sa région (Est) et y voir une violation du principe d'égalité de traitement entre les citoyens en matière de transports publics. Elle explique à la commission qu'elle habite à Presinge et qu'elle se rend comme bénévole dans différents établissements hospitaliers de la région, par exemple Belle-Idée ou encore l'Hôpital de Bellerive (anciennement CESCO). Elle-même dispose d'une voiture, mais elle a pu constater que de nombreux patients hospitalisés, ou encore des pensionnaires des EMS de cette même région, voient les visites de leurs proches se raréfier, en raison de la mauvaise accessibilité en transports publics. En effet, les connexions entre les communes sont mauvaises, il faut passer par le centre-ville, ce qui rallonge considérablement le temps de parcours. Elle évoque aussi le problème d'isolement rencontré par de nombreuses personnes âgées, habitant loin des lignes de transports publics régulières et des centres villageois et/ou commerciaux. Enfin, les jeunes doivent aussi faire des déplacements pour se rendre à leurs cours de sport, de musique ou de cirque. Dans ce contexte, le Proxibus était une solution idéale.

Questions des commissaires

Un commissaire (MCG) revient sur la desserte actuelle de la région, la nécessité de passer par le centre-ville et s'interroge sur l'ampleur de la perte de temps ainsi occasionnée. La pétitionnaire indique que le détour par le centre-ville représente une perte de temps d'environ 45 minutes à 1 heure, ceci pour un trajet simple. Son village de Presinge est desservi par la ligne C, dont la fréquence est assez basse. Pour se rendre à l'Hôpital de Bellerive, elle doit prendre le C jusqu'à Moillesulaz, le tram jusqu'à Rive, puis le bus E jusqu'à Collonge-Bellerive.

Une commissaire (PDC) demande si la solution du covoiturage a été explorée par les habitants de la région. Mme Edelmann n'a pas connaissance d'une telle initiative, mais rappelle que les volontaires pour faire du bénévolat se font rares et qu'une telle solution implique une perte importante d'initiative, puisqu'on dépend toujours de quelqu'un d'autre et de ses disponibilités.

Un commissaire (PDC) demande si les communes ont été informées de la démarche de la pétition et, cas échéant, quelle a été leur réaction. La pétitionnaire répond qu'elle a averti plusieurs communes (Presinge, Meinier, Puplinge, Jussy, Collonge-Bellerive et Anières) de sa démarche, déposant même des feuilles de signatures dans quelques mairies.

Un commissaire (L) souhaite entendre l'avis de la pétitionnaire sur une éventuelle augmentation du tarif des Proxibus, vu le taux de couverture très bas de la prestation. Mme Edelmann retire de diverses conversations avec des usagers qu'une augmentation ne serait pas un inconvénient majeur, du moment que le tarif resterait raisonnable.

Présentation du département et discussion

Les travaux de la commission se poursuivent 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 l'urgence en plénière.

Le président met alors aux voix le renvoi au Conseil d'Etat de la pétition 1768, 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**(1768)****contre la suppression du Proxibus des zones SUD et EST**

Mesdames et
Messieurs les députés,

Suite à la décision de la suppression du Proxibus pour l'année 2011, les soussignés vous demandent d'y surseoir car ce moyen de transport est indispensable à beaucoup d'habitants de la région, faute de mieux.

N.B. 474 signatures
p.a Mme Leila Edelmann
Route de de la Louvière 45
1243 Presinge

Proxibus

Commission des transports

Mardi 7 juin 2011



Contexte

- Suppression du système Proxibus dans le CP TPG 2011-2014, sauf secteur Mandement (1,72 MFr)
- 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

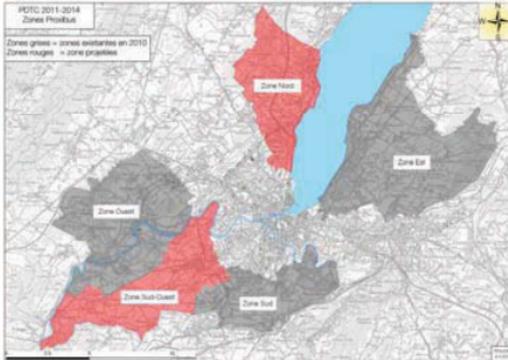


Groupe de travail Etat-ACG-TPG

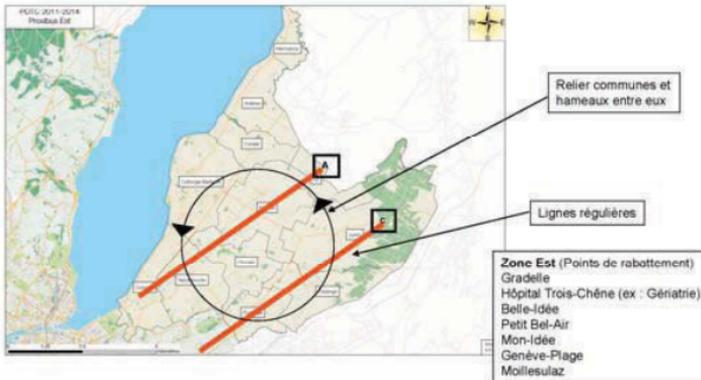
- Elaboration d'un plan financier:
 - Charges (mentionnant les différents postes);
 - Recettes selon des hypothèses de tarification (supp. 3.- à 5.-; autres)
- Calcul de la répartition de la prise en charge par commune (selon nb habitants)
- Définition du montage administratif:
 - avenant au CP TPG 11-14;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

⇒ objectif de mise en service : décembre 2011

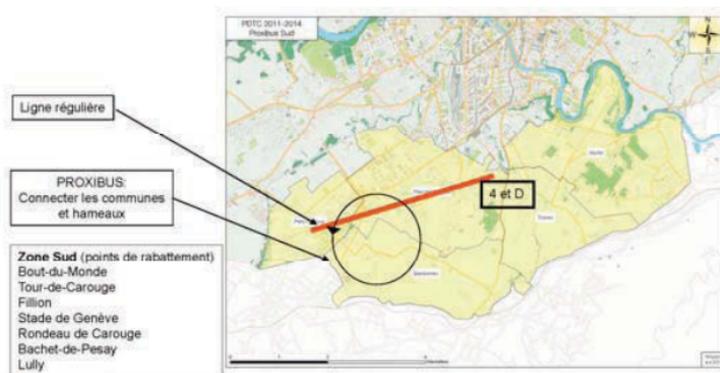
Proxibus prévu (5 zones)



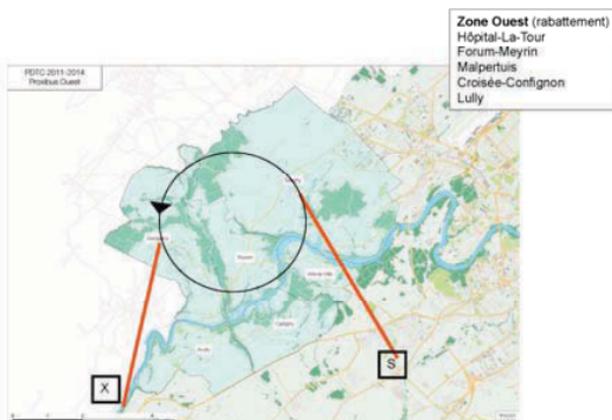
Zone est



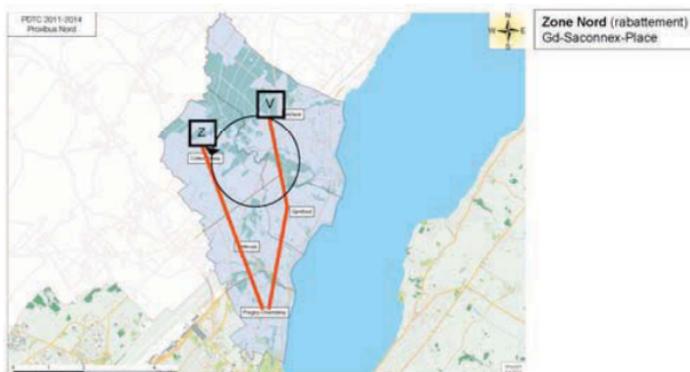
Zone sud



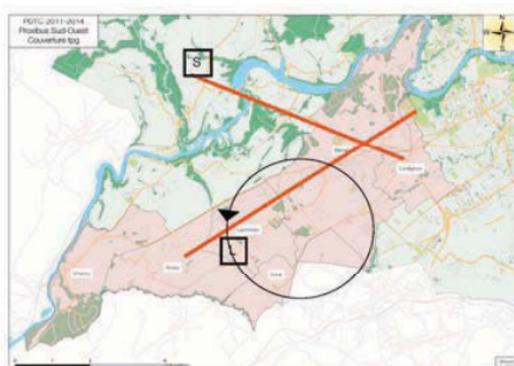
Zone ouest



Zone nord (nouvelle)



Zone sud ouest (nouvelle)



Zone Sud-Ouest (raboutement)

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



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

