

*Date de dépôt : 20 décembre 2010*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Antonio Hodgers, Esther Alder, Sylvia Leuenberger, Catherine Baud, Anne Mahrer, Mathilde Captyn, Jean Rossiaud, Emilie Flamand, Brigitte Schneider-Bidaux, Morgane Gauthier, Damien Sidler, Ariane Wisard Blum, Michèle Künzler et Hugo Zbinden renforçant l'attractivité des transports publics**

*Rapport de majorité de M. Jacques Jeannerat (page 1)*

*Rapport de minorité de M<sup>me</sup> Elisabeth Chatelain (page 16)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Jacques Jeannerat**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie à 3 reprises – les 4 septembre 2007, 1<sup>er</sup> et 15 avril 2008 – pour étudier ce projet de loi. Elle l'a fait sous les présidences de M<sup>me</sup> Elisabeth Chatelain, M. Hugo Zbinden et Jean-Marc Odier. Ont assisté aux séances : MM. Robert Cramer, CE, DT, Christophe Genoud, secrétaire adjoint, DT, et Yves Delacretaz, directeur OCM. Les procès-verbaux ont été tenus par Caroline Martinuzzi et M. Jean-Luc Constant ; merci pour leur travail.

Le projet de loi est composé de deux piliers puisqu'il modifie la loi sur le réseau des transports publics et la loi sur les routes. Cet objet prévoit une augmentation de l'offre d'ici à 2014 (+25% tous les quatre ans comme le prévoit le contrat de prestations). Il demande également une prolongation de

la desserte jusqu'à 2h du matin sur les grandes lignes, ainsi qu'une fréquence plus soutenue sur les lignes transfrontalières.

Le projet de loi prévoit la gratuité pour les moins de 16 ans ainsi que la gratuité de 21h à 6h. La carte multimodale donne accès aux transports publics également et les recettes de cette carte permettraient de financer le développement du réseau des TPG. Les priorités de cet objet, selon ses auteurs, sont d'améliorer l'offre en transports publics et de désengorger la ville. Le principe de la carte est de faire payer un droit de polluer et de faire la distinction entre les transports motorisés et la mobilité douce.

Ce principe s'appliquerait aux résidents genevois, mais aussi aux personnes de passage et la carte pourrait être vendue au jour, à la semaine, au mois ou à l'année. Des tarifs réduits peuvent être envisagés pour les transports professionnels, pour les familles et les personnes à bas revenu. La carte pourrait s'acheter à tous les distributeurs unireso. Cette carte permet la promotion de l'inter-modalité et de la mobilité douce. De plus, elle n'engendrerait pas de nouvelle dépense pour l'Etat. Des billets de bus pourraient demeurer pour les touristes, par exemple, qui n'empruntent que le bus.

Par lignes importantes, il faut comprendre les lignes urbaines.

**Audition de MM. Plojoux, président du conseil d'administration des TPG, M. Bonzon, directeur ad-intérim, M. Forestier, directeur du service clientèle, et de M. Ganty, responsable du service d'exploitation du réseau**

M. Plojoux remercie la commission pour cette audition. Il indique qu'il s'agit de savoir si ce système est applicable pour les TPG. Le projet de loi dit que la carte doit pouvoir couvrir les recettes unireso. L'augmentation de 25% est possible s'il y a une bonne coordination avec l'OCM et la police, ce qui est le cas actuellement. Il est nécessaire de procéder à des calculs. Il s'agit d'avoir les moyens d'appliquer une politique demandée.

M. Bonzon indique que ce document est très intéressant puisqu'il porte sur la vision future du prochain contrat de prestations. La distance de 300 mètres entre chaque arrêt est une notion importante, tout comme la priorité en ce qui concerne les feux de circulation. Ce projet de loi paraît cohérent avec le futur.

M. Forestier indique que ce texte va aider au niveau de la consommation. Il rappelle que les leviers importants pour la fréquentation sont la desserte, la fréquence et la ponctualité. Ce texte aide à développer les transports publics et à lutter contre le transport individuel. Les gratuités proposées ne

représentent pas le premier des leviers pour emprunter les transports en commun. Ainsi, même si ce sont de bonnes idées, ce ne sont pas les plus importantes. La gratuité pour les moins de 16 ans implique un coût de 8 millions de francs alors que la gratuité nocturne engendre un coût de 2,3 millions de francs. Ces calculs ont été établis en pensant qu'il n'y avait aucune incitation à emprunter les transports publics. Pour que le transport public ait une valeur, il doit avoir un prix. Ces montants se basent sur les chiffres de 2006.

M. Plojoux précise que la carte doit être compatible avec l'ensemble des partenaires Unireso. Il pourrait y avoir problème avec les CFF, la France ou le canton de Vaud.

M. Ganty déclare que ce texte donne une vision d'avenir encourageante. Il s'agit d'un projet à mener ensemble et d'une infrastructure à mettre en place. L'aide de l'Etat sera nécessaire.

M. Forestier donne quelques chiffres qui doivent être pris avec précaution. Les coûts d'exploitation pourraient engendrer 33 millions de francs supplémentaires par an. Ce montant ne prend pas en compte l'achat de véhicules supplémentaires. La carte arrive à 4 millions de francs près au même résultat.

M. Cramer précise que le projet de loi demande une augmentation de l'offre, pas forcément par les TPG, mais par Unireso. Si les choses se déroulent comme prévu, l'horizon 2014 devrait connaître une augmentation de l'offre de 100, voire 120%.

Un député désire connaître les répercussions financières précises. Si une telle loi entre en vigueur, le montant du contrat de prestations devra être augmenté. Il remarque qu'il a été dit qu'il s'agit d'un projet de loi à l'encontre des voitures. Il demande si les feux de circulation doivent être en défaveur du transport individuel ?

M. Plojoux souligne qu'à Genève, il existe une complémentarité des transports qui doit être tenue. Il ne s'agit pas de s'opposer aux voitures, mais d'assurer le contrat de prestations. Cela pourrait passer par une voie réservée pour le bus sur le pont du Mont-Blanc pour autant que les voitures passent ailleurs sur le lac. Il déclare ne pas être anti-voitures. Il s'agit de travailler en collaboration avec l'OCM pour trouver la meilleure solution. Un dosage entre transport privé et transport public doit être fait par l'OCM.

### **Audition de M. Christophe Jemelin, chargé de recherche au laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL**

M. Jemelin se présente brièvement avant de faire part de son point de vue sur le projet de loi 10017. M. Jemelin est géographe et travaille depuis douze

ans au laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL, sous la direction du professeur Vincent Kaufmann. Il est spécialisé dans l'analyse de la mobilité urbaine par le biais de l'analyse du micro-recensement des transports, grand sondage réalisé tous les cinq ans en Suisse et dont les derniers traitements sont actuellement en voie de finalisation, en particulier sur les cantons de Genève et de Vaud.

M. Jemelin ajoute avoir aussi travaillé en 2000, avec le professeur Kaufmann, à l'instigation de la Commission d'évaluation des politiques publiques (CEPP), sur la question de la vitesse commerciale des transports publics genevois en lien avec les importants investissements réalisés dans le système de gestion des feux routiers.

M. Jemelin précise pour le surplus avoir récemment réalisé une étude sur les impacts du projet « Cartes grises » dans le canton de Vaud. Cette expérience a été menée en 2004 ou 2005. Elle visait à permettre, lors de pics de pollution, l'utilisation gratuite des transports publics sur présentation de la carte grise du véhicule. Un test a été réalisé pendant une semaine afin de connaître la réaction des automobilistes à la mise en place d'une telle mesure. Il n'y a toutefois pas eu depuis de pic de pollution suffisamment long à Lausanne et la mesure n'a finalement pas pu être testée de manière optimale.

M. Jemelin aborde ensuite le projet de loi 10017. Il s'agit de se demander tout d'abord à quels objectifs souhaite répondre ce projet de loi. M. Jemelin en voit en tout cas quatre, mentionnés au fil des articles du projet. Il y a des objectifs ayant trait à la politique familiale, des objectifs ayant trait à la politique environnementale, des objectifs ayant trait à la politique de développement de l'offre en matière de transports en commun, ainsi que des objectifs en matière de politique de report modal (report des automobilistes sur les transports collectifs).

M. Jemelin rappelle quelques constats en matière de mobilité urbaine, constats issus de différentes études. Le premier constat a trait à la forte élasticité entre la marche, le vélo et les transports collectifs. Il y a en l'occurrence plus de reports internes entre ces trois modes de transport que de reports de l'automobile vers l'un de ces trois modes. En particulier, toute mesure visant à favoriser les transports collectifs peut avoir comme effet « pervers » une meilleure fréquentation des transports collectifs au détriment de la marche, voire du vélo. A Strasbourg par exemple, ville réputée notamment pour la qualité de son plan de vélo, la dernière enquête disponible (réalisée en 2000) a montré que la part des transports collectifs n'était que de 7%. Ainsi, si l'on additionne la marche, le vélo et les transports collectifs à Strasbourg, ville que l'on peut qualifier de durable sur le plan de sa mobilité au centre-ville, on s'aperçoit que la part des transports collectifs s'avère

excessivement faible pour une ville de cette taille et possédant un réseau de cette qualité.

M. Jemelin constate ainsi qu'une augmentation de la fréquentation des transports publics peut se faire au détriment de la marche et du vélo.

M. Jemelin évoque un deuxième constat préalable. Le coût des transports publics n'est pas un problème en tant que tel. Le problème ne réside pas dans la comparaison du coût des transports publics par rapport au coût de la voiture, mais dans le coût ressenti. Or, la comparaison, par exemple, du prix d'un billet de train plein-tarif pour Zurich par rapport au prix du litre d'essence constitue une absurdité. Il est par conséquent faux de prétendre que les gens n'utilisent pas les transports publics à cause de leur prix. S'ils ne les prennent pas, c'est à cause du coût ressenti, ce qui signifie que le coût en lui-même ne représente pas le réel problème. Dans l'étude « Carte grise », un sondage représentatif de la population a été réalisé dans le canton de Vaud. Il a été demandé aux personnes prenant moins d'une fois par mois les transports collectifs les raisons de ce choix. La première raison avancée a été la mauvaise qualité de la desserte – au lieu du domicile ou au lieu de travail. Le coût n'est apparu qu'à la septième ou à la huitième place, avec moins de 10 % des personnes interrogées.

M. Jemelin note que le coût est un argument très souvent utilisé, mais qui est fondé sur de nombreux présupposés, non-dits et fausses interprétations.

M. Jemelin mentionne un troisième constat. Certaines politiques de développement de l'offre suffisent parfois à elles-seules, en lien avec des politiques de restriction du stationnement ou de la circulation, à donner des effets comparables à la mise en place de cartes multimodales ou de péages urbains. La Ville de Paris se targue par exemple d'une baisse de 15 % de la circulation automobile entre 2002 et 2007 sans mise en place d'un péage urbain, mais avec un développement très fort du réseau métro, du réseau bus et par des aménagements restreignant l'usage de la voiture. Il n'y a donc pas toujours besoin de mises en place lourdes pour arriver à des résultats en matière de baisse de circulation.

M. Jemelin souligne enfin l'importance de la notion de système de transport collectif, c'est-à-dire un système permettant de desservir un territoire entier avec de bonnes fréquences. Pour l'instant, sur l'agglomération franco-valdo-genevoise, force est de reconnaître que le volet « franco » fait encore défaut.

M. Jemelin aborde ensuite le projet de loi proprement dit. Ce projet est divisé en trois thématiques. La première problématique est l'offre de base. A la lecture du projet, on peut être surpris ou déçu de voir que les objectifs spécifiques, notamment en matière de vitesse commerciale et de fréquence de passage, ne sont pas atteints. La vitesse commerciale des 18 km/h n'est en

particulier pas atteinte sur les lignes importantes (trams), mais elle est atteinte sur des lignes desservant des territoires moins urbanisés. Les TPG ont le souci de la transparence et mentionnent la vitesse commerciale ligne par ligne dans leur rapport de gestion.

On se rend compte que cet objectif n'est pas atteint. Concernant la fréquence de six minutes, cet objectif est également loin d'être atteint. La fréquence est de 11 minutes sur les lignes de trams. Par un jeu de troncs communs et de lignes dédoublées sur les tronçons centraux, on atteint des fréquences intéressantes, mais celles-ci le sont moins dans d'autres secteurs.

M. Jemelin estime qu'il serait important de se donner les moyens de réaliser ce qui était déjà prévu dans la loi précédente. Concernant les nouveautés envisagées, en particulier la desserte jusqu'à 2 heures du matin des lignes les plus importantes, on constate qu'il existe déjà une telle desserte les week-ends sur un réseau spécifique. On peut se demander s'il y a une demande les autres jours de la semaine et si les coûts nécessités par une telle desserte jusqu'à 2 heures du matin ne sont pas prohibitifs et ne seraient pas mieux investis sur une amélioration de la desserte diurne. L'analyse de la mobilité du micro-recensement transports 2005 ne démontre pas, même avec la voiture, un nombre phénoménal de déplacements entre minuit et 2 heures du matin. S'agissant enfin de la coordination avec les autorités des régions voisines sur les lignes transfrontalières, l'enjeu n'est pas forcément l'intervalle de passage mais plutôt la qualité de la desserte. On peut aussi se demander quelle force de loi peut avoir un tel article sur les autorités publiques françaises, voire sur les exploitants français.

M. Jemelin évoque un deuxième élément important du projet de loi, à savoir la gratuité (gratuité des enfants et gratuité entre 21 h 00 et 06 h 00). Le projet donne l'impression d'une simplification (en lien avec les critiques relatives à l'utilisation des automates). Mais la situation n'est en réalité pas aussi simple que cela. La gratuité existe en l'occurrence déjà pour les enfants jusqu'à 16 ans accompagnés d'un parent pour 20 F par an. A ce sujet, il est symptomatique de voir qu'il a fallu attendre la votation sur la gratuité des TPG pour que ces derniers mentionnent spécifiquement cette possibilité sur la première page de leur site internet. Si l'on fait le parallèle avec des réseaux urbains français qui ont introduit la gratuité pour tous, on constate une explosion de la fréquentation des jeunes, mais au détriment de la marche. Quant à la gratuité de 21 h 00 à 06 h 00, elle apporte effectivement une simplicité, mais elle entre en contradiction avec l'abonnement CFF « Voie 7 », à disposition des jeunes. L'exemple de deux jeunes, âgés respectivement de 15 ans et de 17 ans prenant le train à Nyon à 20 h 58 montre que les règles du jeu ne sont pas très claires. L'important est en définitive de favoriser l'accessibilité au plus grand nombre et à moindre coût.

Mettre en place ce type de mesure nécessite une réflexion sur sa commercialisation et sur son interprétation.

M. Jemelin aborde un troisième élément, à savoir la carte multimodale. Cette carte apparaît séduisante dans son principe, notamment sous l'angle de la simplicité. L'automobiliste ne doit par exemple plus se poser la question de l'utilisation des transports publics, puisque l'accès est gratuit pour lui. Son principe apparaît toutefois plus complexe. La carte multimodale s'avère personnelle, permettant à son détenteur de se déplacer. Elle est transmissible en ce qui concerne les transports collectifs et à un prix inférieur aux actuels abonnements transmissibles de transport public.

M. Jemelin signale qu'il existe déjà, depuis 2007, une carte de ce type pour les touristes. Les touristes passant une nuit d'hôtel à Genève peuvent circuler gratuitement sur le réseau. Pour ceux venant en transport collectif, le « City ticket » permet, pour 5 F, d'avoir la libre-circulation sur le réseau.

M. Jemelin constate que certains éléments, déjà en vigueur, souffrent ainsi de problèmes de communication et de marketing. Le problème principal – l'exposé des motifs le relève – réside dans la dérogation nécessaire au libre accès aux routes publiques. Sans vouloir faire du défaitisme politique avant l'heure, on peut imaginer que le processus de dérogation sera extrêmement long. On peut aussi imaginer, même si les Genevois acceptent la loi, qu'un référendum soit lancé.

Même si l'Assemblée fédérale devait donner son accord, certains pourraient craindre qu'une telle dérogation soit une porte ouverte à des expérimentations de péages urbains. La longueur politique de l'acceptation de cette dérogation semble donc assez importante.

M. Jemelin achève sa présentation avec la problématique du contrôle, qui semble calculé de manière un peu rapide dans le projet. Sans contrôle efficace, la carte multimodale sera problématique à mettre en œuvre. Mettre simplement la carte grise sur le pare-brise ne suffit pas.

M. Jemelin relève en conclusion que le projet de loi présente deux aspects principaux. Le premier volet apparaît extrêmement ambitieux en matière de développement de l'offre. Mais il se fonde sur une loi actuelle qui est elle-même extrêmement ambitieuse, mais qui n'a pas été suivie, à ce jour, de tous les effets voulus. De nouveaux efforts seront probablement nécessaires en matière de coordination entre les autorités, l'exploitant et le service de gestion des feux.

M. Jemelin signale à ce propos qu'il avait été surpris, lors de l'étude réalisée pour la Commission d'évaluation des politiques publiques, par le constat d'une série de dysfonctionnements majeurs en matière de feux lumineux. A la Terrassière par exemple, l'attente maximale pour un bus était

de plus de 7 minutes. La réaction du service concerné avait été de dire que l'étude ne lui apprenait rien.

M. Jemelin note par ailleurs la difficulté à mettre en œuvre la dérogation de libre accès au réseau public, qui risque de compromettre une entrée en vigueur rapide de cette carte multimodale. Le temps que la procédure arrive à son terme, le CEVA sera peut-être déjà entré en service.

M. Jemelin insiste sur la question du contrôle. Il ne s'agit à son avis pas d'un point de détail, mais d'un élément majeur. On peut effectivement décrire le contrôle, sa mise en œuvre, mais il est difficile à ce stade d'expliquer comment il se déroulera.

M. Jemelin aborde ensuite la question du financement des transports collectifs. Le concept prévu par le projet de loi présente l'avantage de prévoir d'emblée une assiette large. Un des problèmes majeurs du financement par un péage urbain, c'est le coût de collecte. Le deuxième désavantage du péage urbain, c'est que l'on veut généralement favoriser en même temps les voitures propres et que l'on a tendance à tarifer la source de financement. A Londres par exemple, la mairie a doublé le prix du péage et étendu la zone concernée. A Stockholm, seuls 70 % des véhicules passant au péage payent. Il est prévu que la plupart des véhicules seront exemptés d'ici quatre ans, car tous les véhicules seront alors propres pour l'environnement.

M. Jemelin estime que l'assiette proposée dans le projet de loi 10017 s'avère bonne, mais il n'a pas les compétences pour conclure que les calculs proposés sont corrects. Il lui semble cependant un peu simplifié d'indiquer que les abonnés Unireso n'ont pas de voiture.

Cela dit, si l'ordre de grandeur est le même et qu'une baisse de tarif est proposée pour les abonnés actuels, le signal sera intéressant. Le souci principal concernera la restriction d'accès aux routes et le contrôle.

M. Genoud revient sur le projet vaudois d'utilisation de la carte grise. A l'époque, le canton de Vaud avait approché le département du territoire et s'était enquis de l'intérêt du canton de Genève pour cette mesure. Le département avait été assez rapidement peu convaincu. Il s'agissait cependant plus de questions de principe que du résultat d'une expérience chiffrée. Il y a eu une sorte de consensus général pour dire que la solution vaudoise n'était pas très bonne.

M. Genoud souhaite connaître les conclusions que M. Jemelin a pu tirer à l'époque de cette expérience.

M. Jemelin signale que le rapport complet est disponible sur le site internet [www.vd.ch](http://www.vd.ch), sous la rubrique « service de la mobilité ». Il précise que l'expérience a été menée une fois en catastrophe. A la suite de cette opération, il a été convenu de mener cette expérience hors pic de pollution, durant le mois de septembre, mais à une période particulièrement mal choisie, puisque

c'était pendant le Comptoir suisse. Les automobilistes ont en fait profité de se rendre gratuitement au Comptoir suisse avec leur carte grise. Quant aux résultats de cette expérience, seules 35 % des personnes se déplaçant avec leur carte grise ont effectivement renoncé à leur véhicule. Les autres personnes n'avaient pas prévu de se déplacer, avaient prévu de se déplacer à pied ou à vélo, ou il s'agissait de personnes qui avaient de toute façon prévu de se déplacer en transports publics. Quant aux motifs de déplacements de ces 35 % d'automobilistes, un tiers s'est déplacé pour le travail. Les autres motifs étaient notamment les achats et les loisirs. S'agissant des kilomètres économisés en voiture en fonction du déplacement, le chiffre obtenu était de 0,3 % des kilomètres produits quotidiennement dans le canton de Vaud. Pour les deux-tiers des automobilistes qui n'ont pas utilisé leur véhicule, une partie d'entre eux n'était pas au courant, alors que les autres ont préféré utiliser leur propre voiture.

M. Zbinden estime que le résultat de l'expérience vaudoise s'avère tout de même intéressant, puisqu'un tiers des automobilistes a changé de mode de transport.

## **Discussion**

De l'avis général, l'audition de M. Jemelin s'est avérée très intéressante. Ce dernier a notamment relevé que l'augmentation de l'offre était déjà prévue par la loi, mais que cette augmentation n'était pour l'heure pas réalisée en raison de plusieurs facteurs.

M. Genoud indique que le projet de loi porte, comme l'a relevé M. Jemelin, sur plusieurs aspects, aspects qui ne posent a priori pas de problème au département du territoire. Cela dit, la question de la tarification et des gratuités spécifiques doit être posée sous la réserve du coût et de l'opportunité. Le projet de loi apparaît innovant dans son principe, mais ses modalités d'application constituent encore des obstacles. Sur les questions plus détaillées, M. Genoud relève notamment que la vitesse commerciale pourrait faire l'objet d'améliorations sans que de grands frais ne soient engagés. L'objectif est cependant clair, à savoir l'amélioration de la vitesse commerciale. Quant à la carte multimodale, son principe s'avère intéressant. Mais des interrogations apparaissent par rapport à sa mise en œuvre pratique.

Le groupe libéral ne votera pas l'entrée en matière du projet de loi 10017, dont les objectifs sont bien compris par les commissaires libéraux. Certains aspects s'avèrent délicats, même si l'article 2 du projet pourrait convenir aux Libéraux. Le projet apparaît trop ambitieux et il s'avère même difficile de l'amender.

Un député UDC estime que le projet de loi ne tient absolument pas compte de la périphérie. Certaines personnes habitant des communes périphériques sont obligées, pour diverses raisons (desserte et horaires des transports publics notamment) de prendre leur véhicule automobile pour se rendre par exemple à leur lieu de travail. Les personnes qui travaillent dans une zone industrielle dès 5 heures du matin n'ont pas d'autres alternatives que de prendre leur véhicule automobile.

Le groupe socialiste votera l'entrée en matière du projet de loi 10017. Ce projet pose certes des questions, mais il pose des questions intéressantes. Il mérite par conséquent d'être étudié.

Le groupe radical ne votera pas l'entrée en matière du projet de loi 10017. Il n'accepte en effet pas le volet des mesures contraignantes. Certains éléments de l'article 2 pourraient être étudiés dans le cadre du contrat de prestations.

Le PDC note que certains commissaires étaient, au départ, assez ouverts à ce projet. Après l'audition de M. Jemelin, il se dit personnellement refroidi par ce projet. La question du coût ne lui semble en particulier pas claire. On ne sait par exemple pas si cette carte multimodale constituera un impôt supplémentaire ou une simple participation aux coûts. Par ailleurs, en matière de mobilité, il devrait y avoir une logique différenciée en fonction des couronnes de l'agglomération. L'aspect social ne doit pas être négligé. Ce projet pose des problèmes juridiques importants, qu'il convient de résoudre. Il pense notamment à la dérogation fédérale et à la question fiscale. Le groupe PDC ne peut pas, à ce stade, voter l'entrée en matière, les aspects négatifs l'emportant sur la première vision – positive – de ce projet de loi.

Un député MCG estime que certains éléments de l'article 2 du projet pourraient être repris. Il n'est cependant pas envisageable de contraindre les gens à payer des taxes supplémentaires par le biais de ce projet. Pour le surplus, ce projet ne s'inscrit pas dans le sens de la complémentarité des transports. Le groupe MCG ne votera par conséquent pas l'entrée en matière.

Les auteurs du projet de loi précisent que le projet ne prévoit ni une taxe, ni une participation, mais quelque chose de nouveau. Le présent projet de loi prévoit notamment une mesure sociale pour les familles (gratuité pour les moins de 16 ans).

Les Verts demandent l'audition de l'OCM.

Le président met aux voix le principe de l'audition de l'OCM :

Pour :	5 (3 S, 2 Ve)
Contre :	7 (2 R, 3 L, 2 UDC)
Abstentions :	2 (1 PDC, 1 MCG)

**Vote d'entrée en matière**

Le président met aux voix l'entrée en matière du projet de loi 10017 :

**Pour :** 5 (3 S, 2 Ve)

**Contre :** 9 (1 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)

**Abstention :** –

Ainsi, Mesdames et Messieurs les députés, une large majorité vous invite, pour les raisons développées ci-dessus, à ne pas entrer en matière sur ce projet de loi.

## **Projet de loi (10017)**

### **renforçant l'attractivité des transports publics**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

#### **Article 1**

<sup>1</sup> La loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), du 17 mars 1988, est modifiée comme suit :

#### **Art. 1, al. 3 (nouvelle teneur)**

<sup>3</sup> D'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics et de manière cohérente vis-à-vis de la Charte pour les transports publics régionaux de juin 2003, le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle. Le plan directeur du réseau ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de trois mois.

#### **Art. 2 Offre de base (nouvelle teneur)**

Par étapes d'ici à 2014, le plan directeur du réseau des transports publics conduit à la réalisation d'une offre de transports publics répondant au moins aux objectifs suivants dans tout le canton :

- a) l'offre en terme de places kilomètres offertes sur le territoire genevois est augmentée de 75% par rapport à l'offre de 2002.
- b) les aménagements routiers et l'organisation des feux de circulation sont organisés de manière à ce que la vitesse commerciale d'un bout à l'autre de la ligne est supérieure à 18 km/h pour les lignes importantes du réseau qui empruntent le réseau routier, elle est supérieure à 30 km/h pour les lignes en site propre intégral;
- c) toutes les lignes régulières sont desservies tous les jours entre 6 h et 24 h, jusqu'à 2 h sur les lignes importantes; sur les lignes importantes du réseau, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 6 minutes entre 7 h et 19 h 30 du lundi au vendredi; sur les autres lignes, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 30 minutes en début de matinée, en milieu de journée et en fin d'après-midi et 60 minutes en dehors de ces heures;

- d) en coordination avec les autorités des régions voisines, sur les lignes transfrontalières importantes, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 10 minutes en début de matinée et en fin d'après-midi.

**Art. 3, al. 2, 3 et 4 (nouveaux, al. 2 et 3 anciens devenant al. 5 et 6)**

<sup>2</sup> Afin de favoriser la politique familiale, les enfants de moins de 16 ans peuvent circuler sur l'ensemble du réseau genevois sans titre de transport.

<sup>3</sup> L'accès à l'ensemble du réseau genevois est gratuit entre 21 h et 6 h.

<sup>4</sup> Afin de favoriser la complémentarité des modes de transports, l'autorisation de circulation délivrée selon les articles 63A et suivants de la loi sur les routes du 24 juin 1967 est admise comme titre de transport sur l'ensemble du réseau des transports publics desservant le territoire cantonal. Les opérateurs de transports peuvent émettre des autorisations de circulation selon les dispositions émises par le Conseil d'Etat. Par ailleurs, les opérateurs peuvent également émettre des titres de transports spécifiques ne donnant pas accès à la circulation automobile privée.

\* \* \* \*

<sup>2</sup> La loi sur les routes (L 1 10), du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

## **Chapitre IV Utilisation et protection des voies publiques**

### **Section 2 Accès aux routes cantonales et communales des véhicules automobiles (nouvelle, la Section 2 ancienne devenant la Section 3)**

#### **Art. 62A Principe (nouveau)**

<sup>1</sup> Pour circuler sur les routes cantonales et communales, le conducteur ou un passager des véhicules automobiles doit être muni d'une autorisation écrite de circulation délivrée par le département ou par des établissements délégués.

<sup>2</sup> L'autorisation donne à son détenteur un accès gratuit à l'ensemble des transports publics du canton.

**Art. 62B Durée (nouveau)**

<sup>1</sup> L'autorisation est délivrée pour une durée minimale d'un jour et une durée maximale d'une année.

<sup>2</sup> L'autorisation n'est pas nécessaire pour circuler entre les horaires de 21 heures à 6 heures.

**Art. 62C Taxe (nouveau)**

<sup>1</sup> L'autorisation est délivrée contre paiement d'une taxe. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 600 F pour la durée annuelle. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ce montant à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation.

<sup>2</sup> Les enfants de moins de 16 ans n'ont pas besoin d'autorisation pour circuler.

<sup>3</sup> Le Conseil d'Etat fixe par règlement les catégories de la population qui ont le droit à l'exonération ou à un tarif préférentiel, ainsi que les conditions d'utilisation des autorisations délivrées.

<sup>4</sup> Le produit net des taxes est versé aux Transports publics genevois pour le fonctionnement du réseau de transports publics.

**Art. 62D Absence d'autorisation (nouveau)**

<sup>1</sup> Le conducteur qui ne peut présenter une autorisation valable doit payer un supplément en sus du prix de l'autorisation journalière. S'il ne paie pas immédiatement, il est appelé à fournir des sûretés; son véhicule peut être immobilisé. Le montant du supplément est égal à celui fixé par le tarif des TPG pour les personnes voyageant sans titre de transport valable.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat désigne les agents publics autorisés à constater les infractions à la présente loi. Ces derniers peuvent procéder au contrôle de l'identité de tout conducteur qui ne présente pas d'autorisation valable et n'acquiesce pas sur-le-champ l'entier du prix de la course et du supplément tarifaire (surtaxe). Ils peuvent également remettre ledit conducteur à un fonctionnaire de police.

<sup>3</sup> Les poursuites pénales sont réservées.

\* \* \* \*

<sup>3</sup> La loi sur les transports publics genevois (H 1 55), du 21 novembre 1975, est modifiée comme suit :

**Art. 19, al. 2, lettre j (nouvelle teneur)**

- j) il établit les titres et tarifs de transports spécifiques et avise immédiatement le Conseil d'Etat et le Grand Conseil de tout projet d'augmentation de tarif;

**Art. 37, lettre a (nouvelle teneur)**

- a) les augmentations de tarif des titres de transport spécifiques excédant la hausse de l'indice genevois des prix à la consommation, l'indice de base étant celui du 31 décembre 1998, majoré chaque année de 0,5%.

**Article 2 Clause transitoire**

<sup>1</sup> Dès l'adoption de la présente loi, le Conseil d'Etat sollicite auprès de l'Assemblée fédérale une dérogation à l'article 82, alinéa 3, de la Constitution fédérale concernant l'accès aux routes publiques.

<sup>2</sup> Sauf en ce qui concerne les modifications des articles 1 et 2 de la loi sur le réseau des transports publics, la présente loi n'est pas promulguée tant que la dérogation fédérale n'est obtenue.

Date de dépôt : 27 octobre 2008

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### Rapport de M<sup>me</sup> Elisabeth Chatelain

Mesdames et  
Messieurs les député-e-s,

Le projet de loi déposé par les Verts a été traité rapidement par la commission des transports et la majorité de celle-ci a décidé de ne pas entrer en matière.

Ce projet de loi intègre deux propositions fondamentales : l'une concernant l'amélioration de nos transports publics pour en renforcer l'attractivité, et l'autre amenant une réflexion sur le financement de ces mêmes transports publics.

Aucune de ces deux propositions ne méritait d'être balayée sans plus d'analyse ; certes, ces propositions sont novatrices et peuvent être perçues comme dérangeantes, mais nous nous devons d'avoir une longueur d'avance dans notre réflexion pour trouver des solutions pour l'avenir. Ceci fait partie intégrante de notre rôle de député-e-s.

Après ce préambule teinté d'amertume, voici plus en détails les raisons pour lesquelles il me semble indispensable d'analyser ce projet de loi.

La première partie de ce projet de loi modifie la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) :

L'article 1, al.3 (nouvelle teneur) propose d'élargir la coordination avec les autorités des régions voisines afin d'assurer une meilleure desserte à la population pendulaire et, *que je sache, cette idée n'est pas contestée dans la commission des transports qui traite régulièrement de pétitions diverses demandant que le trafic de transit diminue* ;

L'article 2 (nouvelle teneur) souhaite, à la lettre a), continuer la progression de l'offre de base, c'est-à-dire poursuivre le rythme de 25% d'augmentation par contrat de prestations *et les deux derniers contrats de prestations ont été acceptés par le Grand Conseil quasiment unanime* ;

La lettre b) demande que la vitesse commerciale inscrite dans la loi soit respectée, et souvent la lenteur de nos transports publics est décriée lors de

nos travaux de commission. Toutefois, quand le projet de loi propose que l'organisation des feux routiers favorisent les transports publics, solution technique et réaliste, c'est le holà immédiat des commissaires favorables aux transports publics, oui mais ! Mais pas touche aux transports privés ! Ce projet de loi ne demande pourtant pas la suppression de la voiture que je sache !

La deuxième partie de ce projet de loi modifie la loi sur les routes et fait des propositions très innovantes, voire surprenantes. Certes, le groupe socialiste était lui aussi, comme la majorité de la commission, un peu perplexe vis-à-vis de l'application de cette nouvelle formule de financement des transports publics par la voie de la carte multimodale proposée par le groupe des Verts. Certes, il y a un doute sur la faisabilité, *en l'état*, de ce projet de loi par le fait que l'usage de la voie publique pourrait être considéré comme payant, et cela en contradiction avec la loi fédérale (qui, ne l'oublions pas, autorise des exceptions, exceptions d'ailleurs toujours rappelées quand il s'agit de parler d'un financement de la traversée lacustre ...), *mais depuis quand ce genre de doute arrête l'étude des bonnes idées, quitte à en modifier la forme si nécessaire ?*

Les objectifs de ce projet de loi sont clairement en faveur :

- d'une politique familiale encourageant les jeunes à utiliser les transports collectifs,
- d'un encouragement au report modal afin de limiter le transit et l'afflux des véhicules individuels qui empêchent notre canton de respecter tant l'OPAir que l'OPBruit,
- d'une amélioration et du développement de l'offre des transports collectifs.

Il y a d'autres moyens encore qui pourraient être mis en œuvre pour améliorer les transports dans notre région et ceux-ci ont été relevés lors de l'audition du professeur Jemelin de l'EPFL. Il y a par exemple une meilleure gestion du stationnement afin de limiter l'accès des pendulaires, tant au centre que dans les zones industrielles et périurbaines, mais il semble très difficile pour certains milieux d'envisager cette solution.

Le professeur Jemelin a aussi relevé que le coût en tant que tel ne représente pas forcément une entrave au choix des transports publics. Il n'empêche que pour nombre d'utilisateurs occasionnels, il serait beaucoup plus facile qu'actuellement d'essayer, et d'adopter, les transports publics en ayant simplement la carte multimodale dans la poche.

Il faut accepter que pour augmenter sérieusement l'offre des transports collectifs, il est difficile de ne pas restreindre, un peu, l'usage de la voiture.

L'exemple de Paris ayant réussi à diminuer de 15% la circulation automobile entre 2002 et 2007, en développant très fortement son offre de métro et de bus et en instaurant des aménagements restreignant l'usage de la voiture, est parlant. Toutefois, restreindre l'usage de la voiture n'est pas l'interdire... Les personnes à mobilité réduite ainsi que les personnes ayant besoin de la voiture dans le cadre de leurs activités professionnelles profitent ainsi d'une circulation plus fluide.

Ce projet de loi mérite donc d'être étudié d'une façon approfondie par la commission des transports afin de lui apporter les éclaircissements et les modifications nécessaires. **Il convient donc, Mesdames et Messieurs les député-e-s, d'accepter l'entrée en matière** de ce projet de loi afin d'être cohérent-e-s et de chercher ensemble les solutions indispensables à l'amélioration de la mobilité générale dans la région franco-valdo-genevoise, amélioration qui semble être le souhait de toutes et tous tant qu'il reste théorique, mais qui disparaît sous les doutes dès qu'un projet concret est présenté.