

*Date de dépôt : 28 juin 2013*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi constitutionnelle de M<sup>mes</sup> et MM. Emilie Flamand, Mathilde Captyn, Sophie Forster Carbonnier, Brigitte Schneider-Bidaux, Esther Hartmann, Catherine Baud, Hugo Zbinden, Anne Mahrer, François Lefort, Miguel Limpo, Sylvia Nissim, Christian Bavarel, Olivier Norer, Roberto Broggin, Jacqueline Roiz modifiant la constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE) (A 2 00), du 14 octobre 2012 (Priorité aux transports publics dans les zones urbaines du canton)**

*Rapport de majorité de M. Florian Gander (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Hugo Zbinden (page 18)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Florian Gander**

Mesdames et

Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie le 19 février 2013 afin de traiter le PL 11062 constitutionnelle modifiant la constitution de la République et canton de Genève.

M. Zbinden, premier signataire, annonce que le PL est un projet de loi constitutionnelle, qui a pour but d'ajouter à la nouvelle constitution la phrase suivante : « Les transports publics ont la priorité en matière de circulation dans les zones urbaines du canton. » (art. 190, al. 2). Il rappelle que dans d'autres cantons, les TC sont priorisés, priorité dont il est fait mention dans leur texte fondamental. Aux commissaires qui défendent le transport

individuel motorisé et le transport professionnel, M. Zbinden indique que l'amélioration de l'offre TC favorisera le transfert modal, ce qui entraînera la baisse du nombre de véhicules sur le réseau et, de ce fait, la fluidification du trafic. Il signale également que la hausse de la vitesse commerciale des TPG s'accompagnera d'une augmentation de la cadence sur une ligne avec la même quantité de matériel roulant et de chauffeurs. Autrement dit, il indique que la priorisation des TC permettra soit de faire des économies, soit de proposer une meilleure offre TC avec une subvention publique identique.

Un député (L) fait remarquer qu'il est déplacé de vouloir modifier une constitution qui n'est pas encore entrée en vigueur. Il rappelle ensuite que la faiblesse de la vitesse commerciale des TPG dépend de plusieurs facteurs, comme par exemple de la densité du bâti traversé. Il évoque à ce titre le tronçon de tram entre Stand et Cornavin, où celui-ci circule très lentement alors qu'il est en site propre quasiment tout le long. Il remarque également que l'espace entre les arrêts est parfois plus petit que ne l'exigerait la législation. Au vu de ces deux éléments, il indique qu'il est réducteur d'imputer la faute de la faible vitesse commerciale des TPG uniquement au trafic individuel motorisé. Il termine en annonçant qu'il n'est pas favorable au PL.

Une députée (PDC) demande si la commission a formellement le droit d'étudier un PL constitutionnelle, alors que la constitution n'est pas encore en vigueur.

Le Président répond, à titre personnel, que le temps que la commission termine ses travaux, la constitution sera entrée en vigueur.

Un député (R) demande aux signataires s'ils sont certains que les lenteurs des TC sont dues à un manque de priorité dans le trafic. Il demande ensuite si les TC seront également prioritaires sur les piétons. Enfin, il demande comment se concrétisera cette priorisation. Il précise que sa dernière question s'explique par le fait qu'il a l'impression que les TC sont déjà prioritaires.

Un député (MCG) réprovoque à son tour la démarche qui consiste à modifier une constitution avant même son entrée en vigueur. Il précise à ce titre que le MCG s'était opposé à la nouvelle constitution. Ce commissaire indique que même si l'idée de prioriser les TC est séduisante, le problème devrait être pris par l'autre bout, à savoir qu'il faudrait fluidifier le trafic TIM afin d'améliorer la progression des TC.

Un député (MCG) annonce que les TPG jouissent déjà au centre-ville d'une large priorité sur les autres utilisateurs. Il se prononce contre le renforcement de celle-ci. Il rappelle que la situation actuelle est déjà difficilement supportable à certains endroits pour les autres utilisateurs de la

chaussée. Il mentionne les exemples du pont de Carouge et de la route des Acacias.

M. Zbinden réfute l'argument de ses collègues qui exprimaient de fortes réticences à l'égard du fait de modifier la nouvelle constitution avant même son entrée en vigueur. Il estime au contraire qu'il est légitime de vouloir améliorer le texte. M. Zbinden signale en outre qu'il s'agit d'un problème récurrent et d'actualité. Il se demande s'il est exact que, comme il a cru le comprendre, ses collègues s'opposent à toute amélioration des TC tant que la traversée du lac ne sera pas construite. Il annonce qu'au vu de la non-extensibilité des chaussées et du réseau routier, il est pertinent de vouloir prioriser les TC afin que les conditions de circulation du plus grand nombre de la population soient améliorées. M. Zbinden se réjouit que le député (L) partage son constat, à savoir que la vitesse commerciale des TPG n'est pas satisfaisante. Il précise qu'il n'affirme pas que la densité du trafic en est la seule raison. Concernant les questions du député (L), M. Zbinden répond que les TC ne bénéficient pas toujours de la priorité aux feux. Il demande à ce que la DGM étaye cet aspect d'un point de vue technique. Il ajoute que la fluidité des automobiles est un objectif poursuivi par tout le monde. M. Zbinden affirme qu'une analyse globale des problèmes de mobilité devrait arriver à la conclusion que la priorisation des TC permet d'accroître la capacité du réseau routier.

Un député (UDC) demande des précisions quant à la définition du terme « zones urbaines ». Il indique que le site internet de l'aménagement cantonal relatif au plan directeur cantonal évoque le terme « espace urbain », mais pas « zones urbaines ». Il cite une page internet du département de l'urbanisme : *« Le territoire considéré de l'agglomération urbaine genevoise s'étend sur 19 communes, bien au-delà du territoire de la Ville de Genève. Il représente 40% de la superficie du canton, concentre 88% de la population résidente (en 1998) et 92% des emplois (recensement de 1995). »* [[http://www.geneve.ch/plan-directeur/asp/consult\\_concept.asp?obj=2.14](http://www.geneve.ch/plan-directeur/asp/consult_concept.asp?obj=2.14)]. Le député (UDC) demande donc si le PL a pour but de prioriser les TC sur l'ensemble du canton. Il précise qu'il est favorable à l'idée d'accorder la priorité aux TC, même s'il a lui aussi l'impression que lorsque le bâti est dense, cette priorité existe déjà.

Un commissaire (MCG) mentionne un article récent de la presse locale qui annonçait que les TPG ne remplissaient pas les objectifs fixés dans le contrat de prestations. Il se demande si le but est de prioriser au maximum les TC, c'est-à-dire de ne tolérer aucune utilisation des voies de bus par d'autres usagers (taxis, vélos, véhicules affectés au transport de personnes

handicapées). Ce même commissaire déclare que, avant d'accorder une meilleure priorité aux TC, il faudrait améliorer la fluidité du trafic routier.

Un député (R) demande formellement si la priorisation des TC permettra l'amélioration de la vitesse commerciale des TPG. Il précise que seule une réponse favorable à cette question rend les discussions de la commission pertinentes.

Un commissaire (R) reprend à son compte la question du député (R). Il rappelle sa question de la concrétisation de la priorité que le PL souhaite accorder aux TC.

M. Zbinden remercie ses collègues pour toutes leurs questions intéressantes. Il répond que la formule « zones urbaines du canton » est peut-être un peu vague et mériterait des précisions.

Un député (UDC) demande si le but des signataires est d'inclure tout le canton dans la zone urbaine.

M. Zbinden répond que les signataires ne veulent pas étendre la zone urbaine à l'ensemble du canton. En réponse à un député (MCG), M. Zbinden reconnaît que la situation des TC peut parfois être améliorée par la fluidification du trafic routier. Il se prononce à ce titre en faveur des ondes vertes, comme pour ainsi dire tout le monde. Il fait remarquer que le PL a uniquement pour but d'affirmer un principe et que la réalisation de celui-ci intervient dans un second temps. M. Zbinden annonce que le développement de la priorité devrait se traduire par des réglages de feux plus favorables aux TC et, peut-être, par la mise en place de quelques voies de bus.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que la plupart des constitutions cantonales contiennent la mention de la priorisation des TC, comme par exemple à Bâle et Berne, contrairement à Genève. Elle annonce que même si beaucoup pensent que les TC sont déjà prioritaires, ce n'est pas le cas dans les faits. M<sup>me</sup> Künzler signale que les trams circulent plus vite dans les autres villes de Suisse grâce au fait qu'on leur accorde une plus grande priorité. Elle indique que les coûts des TC seraient fortement réduits par la fluidification du trafic. M<sup>me</sup> Künzler signale que la distance entre les arrêts est une question politique et qu'il a pour l'instant été décidé de privilégier les personnes à faible mobilité en conservant de courtes distances entre les arrêts. Elle indique que le département est en train de réfléchir avec les communes au moyen d'optimiser l'aménagement des arrêts, élément qui a un impact sur la vitesse commerciale. M<sup>me</sup> Künzler rappelle que le problème de la route des Acacias est que la Ville s'oppose à la construction d'une seconde voie de circulation dans le sens de la sortie de ville. M<sup>me</sup> Künzler termine en affirmant que les articles qui ont paru la semaine précédente au sujet de la fréquentation des

TPG dans la presse sont erronés. Elle déclare que si la vente de billets individuels a effectivement diminué, la vente d'abonnements a quant à elle fortement augmenté. Elle annonce que le département a déjà tancé les TPG pour leur communication lamentable.

Un député (R) demande si, étant donné la mentalité genevoise – plutôt comparable à celle des pays du sud – et l'exiguïté de certaines rues, la priorisation des TC permettra d'améliorer la vitesse commerciale des TC.

M<sup>me</sup> Künzler répond que la mentalité genevoise est unique, car elle rappelle que la plupart des villes, y compris au sud, s'est engagée depuis quelques décennies en faveur de la piétonisation et de la favorisation des TC, à l'instar de Florence, Toulouse, Lyon et Paris. Elle demande aux commissaires de se rappeler que la situation sur le pont du Mont-Blanc s'est nettement améliorée depuis la réorganisation des voies de circulation. M<sup>me</sup> Künzler affirme que le statu quo n'est pas soutenable et qu'il est nécessaire de faire des choix. Elle propose que la commission reçoive des responsables de la régulation de la mobilité d'autres villes, afin qu'ils partagent leur expérience avec les commissaires.

Une députée (S) exprime son soutien au PL. Elle rappelle qu'elle vient d'un pays du sud, où l'on a compris qu'accorder la priorité aux TC permet d'améliorer l'offre et d'augmenter le nombre de voyageurs. Elle indique que la priorisation des TC permettrait de fluidifier le trafic routier au profit de ceux qui ont absolument besoin de leur véhicule, à commencer par les entreprises qui se rendent à domicile. Elle déplore le fait que certains commissaires entretiennent une vision passéiste de la mobilité, qui ne défend que le TIM. La députée (S) propose d'auditionner l'ATE, afin que l'association présente les politiques menées dans d'autres régions.

Un commissaire (MCG) rappelle que le problème doit être traité à la racine. Il estime que l'engorgement de la ville est dû au trafic pendulaire en provenance de la France. Le député (MCG) déclare qu'il est nécessaire de convaincre la France de construire, sur son territoire, des infrastructures de transfert modal en dehors de l'agglomération. Il estime que le PL ne permettrait pas de trouver une solution au problème de mobilité à Genève.

Un commissaire (L) justifie ses précautions par le fait que, par le passé, certains groupes ont parfois cachés leurs intentions réelles. Il rappelle que l'Etat investit plusieurs millions par année depuis plusieurs années pour l'installation de signalisations lumineuses intelligentes permettant une plus grande priorisation des TC. Il signale que ces feux coupent parfois des ondes vertes, comme sur la route de Frontenex. Il affirme donc que les TC sont déjà passablement priorités. En ce sens, il estime pertinent de demander, à la suite

de son collègue (L), comment se concrétisera l'inscription dans la constitution de la priorité des TC.

Un député (L) signale que vouloir prioriser les TC aux carrefours ne signifie pas accorder la priorité aux TC en matière de développement. Il répond que la question est de savoir si le but est de fluidifier le trafic en l'état actuel de la répartition entre les différents modes de transport ou s'il s'agit de mettre en place une politique qui vise à augmenter la part modale des TC.

M. Zbinden répond que les questions de ses collègues sont pertinentes, mais qu'il ne peut y répondre pour le moment. Il partage le constat du député (L) concernant le rapprochement des arrêts et le tracé du TCOB.

M. Zbinden indique que les signataires poursuivent un double objectif : prioriser les TC aux carrefours et développer l'offre et le réseau TC.

Un commissaire (L) rappelle à son tour qu'il est nécessaire de savoir comment se réalisera la priorité accordée aux TC. Il se demande par ailleurs où est-ce que cette priorité devrait le cas échéant être mentionnée. Il annonce que, après vérification, la constitution bâloise ne comporte pas de mention de la priorité des TC sur les autres modes de transport.

Un député (Ve) partage le constat du nombre trop élevé de voitures de frontaliers à Genève, mais explique que cela est dû à la mauvaise qualité des infrastructures TC en France. Il déplore à ce propos que la construction de l'autoroute Annecy-Genève n'ait pas inclus de projet ferroviaire. Il rappelle que le CEVA a pris du retard en raison d'oppositions malvenues. Il annonce que le CEVA attirera de nombreux usagers en provenance de tout le bassin d'Annemasse. Il estime que le nouveau réseau des TPG est une anticipation de la mise en service du CEVA. Il termine en rappelant que le nombre de voitures traversant Bel-Air en provenance de la rue du Rhône est toujours important.

Un député (PDC) compare la situation de la mobilité à Genève à une maladie tumorale, qui nécessite plusieurs traitements. Il estime que les problèmes de mobilité doivent être traités de différentes manières, de façon coordonnée et dans le bon ordre. Il affirme qu'il ne fait pas de doute que l'avenir de Genève passe par le développement des TC, et plus particulièrement au centre-ville. Il rappelle que la priorité accordée actuellement aux TPG est déjà importante. Par ailleurs, il se prononce en faveur du développement d'infrastructures de transfert modal à l'extérieur de l'agglomération, notamment en France voisine. Le député (PDC) s'oppose au fait d'introduire la priorité des TC sur les autres modes de transport sans savoir précisément ce que cela modifiera par la suite, afin de ne pas se retrouver dans une situation d'improvisation, comme cela a été le cas lors de

la mise en place du nouveau réseau TPG. Il termine en insistant sur le fait que les experts qui seront reçus par la commission devront s'être penchés précisément sur la situation genevoise.

M. Zbinden affirme qu'il est pertinent que la priorité proposée reste vague, étant donné qu'il s'agit d'introduire ce principe dans la constitution. Il rappelle en effet que cette priorité devra prendre des formes différentes selon les endroits et en fonction des situations. M. Zbinden déclare que les voyageurs TPG ne partagent certainement pas le constat de ces commissaires concernant la priorité actuelle des TC sur les autres modes de transports.

Un député (UDC) rappelle qu'il est prématuré de vouloir modifier une constitution qui n'est pas encore en vigueur et que le débat a été mené de façon satisfaisante par l'assemblée constituante. Il signale que l'ATE elle-même n'avait pas critiqué l'art. 190 de la nouvelle constitution, même si elle avait regretté que le libre-choix du mode de transport ait été maintenu. En conséquence, Il demande à ses collègues de ne pas entrer en matière sur le PL.

Un commissaire (L) appelle ses collègues à ne pas confondre qualité et quantité du transport. Il reconnaît qu'il est indéniable qu'un tram transporte beaucoup plus de personnes qu'une voiture et que celui-ci doit en conséquence avoir la priorité sur celle-là. Il rappelle néanmoins que tout usager qui voyage en TC doit ensuite continuer son trajet avec un autre mode de transport – à pied, à vélo ou en voiture – pour arriver à destination, contrairement aux usagers du TIM. Il affirme que l'on constate des problèmes dans la gestion des feux, car lorsque peu de véhicules circulent, les voitures s'arrêtent tout de même très souvent. Il appelle à mettre en place une gestion des feux qui tienne compte de la charge de trafic du moment. Le commissaire (L) estime que des solutions doivent également être apportées aux problèmes auxquels sont confrontés les automobilistes.

Un député (R) rejoint les remarques du PDC. Il annonce qu'il ne s'oppose pas à une entrée en matière mais souhaite que le problème soit clairement posé.

M. Zbinden déclare que le but n'est pas de refaire les débats qui ont eu lieu à l'Assemblée constituante. Il annonce qu'il ne s'oppose pas à l'introduction d'une priorité au niveau législatif. Il partage le constat que parfois le réglage des feux pose problème.

M<sup>me</sup> Künzler commence par citer l'article 30, alinéa 1 de la constitution bâloise qui affirme que « les transports publics sont prioritaires ». Elle rappelle que l'impression que les TC sont prioritaires est fautive. Elle indique que les problèmes du réglage des feux s'expliquent aussi par la sous-dotation

des postes de gestion du trafic. M<sup>me</sup> Künzler signale à ce titre que le nombre d'employés affecté à la gestion des feux est plus important à Lausanne qu'à Genève alors que la ville compte quatre fois moins de feux de circulation. Elle déclare qu'il est nécessaire d'aborder la question de l'externalisation des questions de mobilité et des moyens alloués au traitement des problèmes. D'une façon générale, elle estime que le principe de priorisation des TC doit être étudié. M<sup>me</sup> Künzler aborde ensuite la question du trafic frontalier et celle de la surcharge du réseau. Elle indique que l'on a assisté ces dernières années à une augmentation impressionnante de la mobilité. M<sup>me</sup> Künzler déclare qu'on assiste à un réel changement des habitudes en France. Elle affirme que lorsqu'il existe une offre performante en TC, la part modale des TC est systématiquement importante. M<sup>me</sup> Künzler reconnaît qu'il est nécessaire d'encourager la construction de P+R en amont de la congestion du trafic, notamment en France, à condition de mettre en place une bonne desserte TC. Elle rappelle finalement que le problème du trafic pendulaire s'explique aussi par le fait que 60 % des pendulaires bénéficient d'une place de parking gratuite sur leur lieu de travail.

*Le Président demande aux commissaires quelle suite ils entendent donner aux travaux de la commission. Il indique que comme la commission s'attèle à plusieurs PL qui traitent de la gestion du trafic et des feux de circulation, il sera possible de mener des auditions abordant plusieurs objets à la fois.*

Le PDC estime qu'il est trop tôt pour que le Grand Conseil modifie la constitution et aurait souhaité qu'il s'agisse d'un PL et non d'un PL constitutionnelle.

Un député (L) propose que la DGM présente la situation de deux lignes de bus symptomatiques traversant deux zones urbaines du canton, par exemple la ligne 1 ou 9 et une ligne sur la rive droite. Il insiste sur le fait que la présentation doit traiter particulièrement de la question de la signalisation lumineuse.

La commission des transports s'est à nouveau réunie le 26 février 2013.

Un commissaire (UDC) souhaiterait que, dans le cadre de ses travaux concernant le PL 11062, la commission organise l'audition d'une personne qui a participé aux débats de l'Assemblée constituante concernant la question des transports (président de la commission technique chargée de cette problématique). Il estime que cette audition permettrait de comprendre pourquoi cette assemblée n'a pas jugé utile d'inscrire cette priorité dans la nouvelle constitution. Il indique que la démarche des Verts relève quelque peu de l'attitude du mauvais perdant. Enfin, il rappelle son opposition à



vouloir déjà modifier la constitution et se demande si la priorisation des TC ne pourrait pas être introduite au niveau législatif.

Le Président met aux voix la proposition d'**audition d'un constituant** qui a suivi les débats relatifs aux questions des transports. La **proposition est refusée** par 5 voix contre (2 S, 2 R, 1 L), contre 4 voix pour (1 PDC, 1 UDC, 2 MCG) et 4 abstentions (2 Ve, 1 PDC, 1 L).

Le 1<sup>er</sup> signataire rappelle une nouvelle fois que son groupe est ouvert à l'inscription de la priorité des TC soit au niveau législatif soit au niveau constitutionnel. Rappelant le fait qu'ils ont soutenu la constitution, il réfute le fait que les Verts agissent en mauvais perdants. Il signale également qu'il ne s'agit pas de réintroduire quelque chose qui a été supprimé lors des travaux de la constituante, mais bien d'ajouter un nouvel élément.

Une députée (PDC) indique que la commission doit formellement se prononcer sur le PL 11062, projet de loi constitutionnelle, et non sur la possibilité d'introduire le principe de la priorité des TC sur les autres modes de transports dans une loi. Elle signale que si les Verts souhaitent que la commission ne se prononce que sur le fond (et non la forme, à savoir l'endroit où sera introduite cette priorité), elle leur propose de déposer un nouveau PL, qui pourrait être renvoyé à la commission lors de la prochaine séance plénière. Elle rappelle, comme lors de la séance précédente, que le PDC est particulièrement réticent à déjà modifier la constitution. Elle signale que ce texte est le fruit de longs et douloureux compromis et qu'aucun groupe ne s'y retrouve entièrement.

Un député (Ve) répond que son parti a choisi de proposer la modification au niveau constitutionnel car la constitution leur semblait être l'endroit le plus approprié pour énoncer ce concept. Il signale que les recherches actuelles du département, qui montrent que les cantons possédant une telle priorité la font figurer à ce niveau de la hiérarchie législative, confirment les Verts dans leur choix. Il appelle cependant les commissaires à mener un débat sur le fond et non pas uniquement sur la forme.

Un député (L) abonde dans le sens du PDC. Il estime que les Verts inversent les priorités, car la forme – une modification constitutionnelle – prime le fond – le bien-fondé de la priorisation des TC. Il invite donc les Verts à déposer un projet de loi qui permettrait de ne pas modifier la constitution avant même qu'elle entre en vigueur.

## **La Commission des transports s'est réunie le 16 avril 2013**

**Elle traite simultanément la M 2102** pour un retour aux ondes vertes, **la M 2047** pour la pose urgente de signalisation lumineuse pour les piétons à

divers endroits de Genève, le **PL 11062** constitutionnelle modifiant la constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE), du 14 octobre 2012 (Priorité aux transports publics dans les zones urbaines du canton), et le **PL 11034** modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour une fluidité du trafic aux carrefours, développons les feux à l'orange clignotant !),

Elle procède à l'audition de M. Roland Bonzon, directeur général, M. Pascal Ganty, directeur développement réseau et Ingénierie, et M. Sébastien Weibel, TPG.

M. Bonzon remercie la commission de les recevoir. Il indique que M. Weibel est un expert en matière de signalisation lumineuse, de fluidité du réseau et d'accidentologie. M. Bonzon indique que les quatre objets sur lesquels la commission souhaite avoir l'avis des TPG présentent des idées intéressantes, mais qui ne doivent pas être généralisées. Il déclare que les TPG sont extrêmement favorables au PL 11062. Il signale que Genève est le seul canton où les trams s'arrêtent en dehors des arrêts commerciaux. Il indique que cet élément participe à la stagnation de la vitesse commerciale. M. Bonzon rappelle que tous les cantons mentionnent la priorité des TC dans leur législation. Il n'exprime pas de préférence quant à l'emplacement de cette priorité dans la législation. Concernant l'installation de feux piétons, M. Bonzon fait remarquer qu'un feu a des conséquences sur la totalité des modes et dans un large périmètre. Il signale qu'aucun accident n'est à déplorer aux carrefours où tous les utilisateurs doivent faire attention, comme à Bel-Air. Au sujet des ondes vertes, M. Bonzon indique que les différents modes ne se déplacent pas tous à la même vitesse. Il estime néanmoins qu'il s'agit d'une mesure intéressante, mais qui doit être étudiée au cas par cas.

*Le Président remercie M. Bonzon et passe la parole aux commissaires pour leurs questions.*

Un député (UDC), revenant sur le PL 11062, rappelle qu'il s'oppose au fait de modifier une constitution avant même son entrée en vigueur. Il demande aux TPG pourquoi ils n'ont pas réussi à faire valoir leurs arguments lors des débats de la constituante.

M. Bonzon répond que les TPG avaient fait mention de ce souhait à l'Assemblée constituante, qui a décidé de ne pas le satisfaire.

Il demande aux TPG si la mouture de la nouvelle constitution leur convient.

M. Bonzon répond que la constitution garantit le libre choix du mode de transport. Il indique que le seul élément légal qui pourrait favoriser les TPG est la mention de l'objectif de vitesse commerciale à 18 km/h. Il affirme qu'il

est illusoire de vouloir remplir cet objectif sans accorder une plus grande priorité aux TC. Il estime qu'à terme, il sera nécessaire de prioriser les TC dans les zones urbaines.

Un député (L) affirme que l'amélioration de la vitesse commerciale passe également par une diminution du nombre d'arrêts. Il précise qu'il ne prône pas cette diminution, mais qu'il rappelle simplement qu'il n'est pas possible de vouloir une constante augmentation du service – en l'occurrence de la vitesse commerciale – sans vouloir aborder la question du nombre d'arrêts. Il reconnaît certes que la priorité n'est pas exprimée formellement par la loi, mais affirme qu'elle existe dans les faits. Il signale que les véhicules ont tous un dispositif qui leur donne le feu vert lorsqu'ils arrivent aux carrefours.

Il rappelle que le tram 14 ne croise aucun feu entre Stand et la place des 22 Cantons et que malgré cela, il ne circule pas à 18 km/h.

M. Bonzon répond que les dispositifs d'annonce placés dans les véhicules ne fonctionnent pas pour tous les carrefours, loin de ça. Il rappelle par ailleurs que la loi dispose que la distance entre un arrêt et le point de départ ou le point de destination d'un déplacement doit être inférieur à 300 m. Il indique que les TPG se conformeraient à la nouvelle loi en cas de modification. M. Bonzon souligne que les clients n'aiment pas marcher pour rejoindre les arrêts. Il prend l'exemple de la ligne 12, qui est gêné dans sa progression par les files de voitures à l'arrêt.

M. Weibel rappelle qu'outre le facteur de distance évoqué par M. Bonzon, d'autres facteurs interviennent dans la localisation des arrêts, comme par exemple la présence d'un centre d'intérêts, l'importance historique de certains arrêts ou d'autres intérêts particuliers. Il signale que la mise en place de nouvelles lignes ne fait jamais l'économie d'une réflexion sur les arrêts et rappelle que la construction du TCOB a entraîné la suppression de plusieurs arrêts. M. Weibel rappelle également que de nombreux feux fonctionnent selon des phases fixes et ne sont pas influencés par le dispositif d'annonce présent dans les véhicules.

M. Ganty estime qu'à partir du moment où la vitesse commerciale est un des indicateurs du contrat de prestation passé entre l'Etat et les TPG, il est du devoir de l'Etat de mettre en œuvre une politique qui permette l'accomplissement des objectifs. M. Ganty estime qu'il sera impossible d'attendre une vitesse commerciale de 18 km/h en ne suivant qu'un seul axe de mesures. Il prône la poursuite de plusieurs axes, parmi lesquels le nombre d'arrêts, le tracé des lignes, les schémas de circulation et la priorité des TPG aux feux.

Une députée (PDC) demande quelle est la proportion de carrefours où les TPG ont la priorité. Elle demande ensuite s'il est exact que M. Bonzon estime que les sites propres représentent une solution au moins aussi importante que la priorité aux feux, comme le laissait entendre l'exemple du tram 12.

M. Bonzon annonce ne pas pouvoir répondre à la première question de la députée (PDC). Il annonce que la mise en place d'un site propre entre Bachet et Carouge améliorerait la situation, mais reconnaît que cela se ferait aux dépens du TIM. Il estime que le fait d'inscrire la priorité des TC dans la loi favoriserait la mise en place de nouveaux sites propres.

*Le Président annonce que les discussions et les votes de ces différents objets auront lieu lors de la séance du 30 avril.*

### **Lors de sa séance du 30 avril 2013, la commission des transports a abordé le PL 11062.**

Un député (L) déplore l'absence de la conseillère d'Etat chargée de la mobilité pour le vote d'un PL constitutionnelle. Rappelant que les TPG bénéficient déjà de la priorité aux feux grâce au dispositif embarqué qui annonce leur présence, il annonce que le groupe libéral refusera le PL. Il ajoute que le retour à des ondes vertes, tel qu'accepté par la commission au début de la séance, est contradictoire avec la priorisation des TC aux feux, qui a été votée par le groupe libéral.

La députée (PDC) annonce qu'elle s'opposera au PL tant pour des raisons de forme que de fond. Sur la forme, elle rappelle qu'il n'est pas souhaitable de modifier une constitution avant même son entrée en vigueur, par égards aux travaux de l'Assemblée constituante. Elle indique en outre que le GC a à peine commencé les travaux nécessaires à la mise en œuvre de la nouvelle constitution approuvée par le peuple. Sur le fond, elle rappelle que les TC bénéficient déjà d'une large priorité. Elle estime que l'élargissement de celle-ci aurait un impact trop important pour qu'elle l'approuve.

Le commissaire (MCG) abonde dans le sens du PDC et exprime les mêmes oppositions de forme et de fond. Il rappelle que le GC doit mettre en œuvre la nouvelle constitution, et non pas la modifier. Il estime que ce PL s'oppose aux motions qui viennent d'être approuvées par la commission.

La députée (S) rappelle que les TPG avaient insisté sur le fait qu'il était regrettable que les TC en général et les trams en particulier ne bénéficient pas d'une plus grande priorité, ce qui empêche de profiter pleinement des infrastructures qui ont été dernièrement construites à Genève. Elle propose

aux Verts de déposer un amendement qui ne ferait porter le PL uniquement sur les trams.

L'UDC estime à son tour qu'il est trop tôt pour modifier la constitution. Il rappelle que les TC bénéficient déjà d'une large priorité. En conséquence, il annonce que l'UDC n'entrera pas en matière sur ce PL.

Un député (Ve) rappelle que les TPG avaient insisté sur l'importance du PL 11062 à leurs yeux. Il rappelle que les trams continuent de s'arrêter aux feux, ce qui est regrettable. Il salue la cohérence des commissaires qui ont voté la motion pour le retour aux ondes vertes et qui s'opposeront au PL. Il rappelle que la fluidification des TC permet non seulement d'améliorer la qualité de l'offre, mais aussi de diminuer le nombre de véhicules sur une ligne, et ainsi de réaliser des économies substantielles. Il rappelle que les Verts avaient dès le début des débats annoncé qu'ils étaient favorables à l'introduction de cette priorité au niveau législatif, et non constitutionnel. Finalement, il indique que son groupe soutiendrait un texte qui prioriserait uniquement les trams dans le cas où une majorité de la commission y serait favorable.

Une députée (Ve) entend les remarques de forme exprimées par les commissaires, mais rejette l'ensemble des remarques exprimées concernant le fond, en particulier les opinions des commissaires qui font un procès d'intention au département, en affirmant que le travail de la DGM ne vise pas la fluidification du trafic. Elle rappelle à un commissaire (L) que les conducteurs TPG n'ont pas de télécommande qui actionnerait les feux.

Le PDC rappelle au premier signataire que la commission doit se prononcer sur le texte qu'on lui soumet, à savoir un PL constitutionnelle. Elle précise que la seule façon d'introduire la priorité des TC au niveau des lois et non de la constitution serait de retirer le PL constitutionnelle et de déposer un PL.

Un député (MCG) précise qu'il estime que le département manque d'une vision multimodale de la mobilité. En effet, il affirme que celui-ci privilégie systématiquement les TC. Il indique qu'il ne fait que relayer l'opinion de la population, qui se plaint de la gestion de la mobilité à Genève.

M. Prina, du département, rappelle que le dispositif embarqué présent dans les véhicules TPG n'est pas une télécommande pour les feux. Il rappelle le fonctionnement de ce dispositif. Le système annonce à la boîte de commande du carrefour à feux l'arrivée d'un véhicule TPG. La boîte de commande prend en compte cette arrivée de différentes manières : prolongation du vert d'un mouvement pour permettre le passage d'un bus (micro régulation) ; prise en compte dans le cycle de feux du mouvement

demandé pour le bus, ce qui signifie pas que ce mouvement est accordé immédiatement ; inscription d'un mouvement prioritaire pour les TC, possibilité rare, car restreignant les autres modes. Il indique que la priorité totale reviendrait à ce que, lors de l'annonce de l'arrivée d'un véhicule TC, les autres feux soient automatiquement et systématiquement réglés pour le laisser passer, indépendamment de la phase de feu en cours. Il précise que cette situation est rarissime à Genève.

Le député (Ve) réfute l'argument de certains commissaires qui prétendent avoir une vision multimodale, alors qu'ils défendent systématiquement les voitures et les motos. Elle estime qu'une vision multimodale implique la recherche des moyens les plus efficaces pour répondre le mieux possible à la demande globale de mobilité.

Un député (L) indique que la description du fonctionnement des feux faite par M. Prina est la preuve de la poursuite de la complémentarité des modes de transports, par la recherche de compromis. Il affirme que le PL rendra impossible cette complémentarité, ce à quoi il s'oppose. Il rappelle que les TC bénéficient, dans la mesure du possible, de la priorité sur les autres modes, comme par exemple dans le secteur route de Frontenex-place des Eaux-Vives. Il indique que quel que soit le mot que l'on utilise pour décrire ce dispositif, les feux font en sorte d'améliorer la progression des TC sans toutefois trop péjorer les autres modes.

La députée (S) rappelle que la plupart des cantons suisses accordent une priorité absolue aux TC. En tant qu'ex-indépendante et épouse d'indépendant, elle annonce que la priorisation des TC permettra de faciliter le travail des personnes dont l'activité professionnelle dépend de la voiture. Une commissaire (S) annonce que des TC performants réduiront le nombre de voitures en ville, mais que ce service de haute qualité nécessite au préalable la réduction du nombre de voitures.

Un commissaire (L) annonce que la vision des Socialistes est possible à condition de proposer des alternatives aux conducteurs de voitures, à savoir : construction de parkings et d'axes fluides qui évitent le centre-ville (traversée de la rade, traversée du lac). Il annonce qu'il approuvera la construction d'une ligne de tram sur le pont du Mont-Blanc lorsque ces infrastructures seront construites. Il rappelle que la mobilité individuelle augmentera forcément dans les prochaines décennies, même si l'on s'y oppose.

M. Favre rappelle que le Conseil d'Etat soutient la construction du parking des Clés-de-Rive et que sa politique de mobilité multimodale défend à la fois l'élargissement de l'autoroute et la construction de la traversée du lac (mesures offrant des possibilités de contournement de la ville). Il rappelle

que la vitesse commerciale des TC est à Genève la plus basse de Suisse et l'une des plus basses d'Europe. M. Favre indique que l'hyper-centre est congestionné et que de petites mesures tels qu'une meilleure régulation des feux ne régleront pas ce problème. Il signale que cette congestion va s'accroître parallèlement à l'augmentation de la mobilité et qu'il est nécessaire de favoriser le mode qui permet de transporter le plus grand nombre de personnes pour un impact sur les voiries donné.

Le premier signataire réfute l'argument selon lequel il manquerait de parkings à Genève, comme le prouve la sous-occupation d'une partie d'entre eux. Il regrette le fait qu'un parti gouvernemental conditionne des avancées à la mise en œuvre de projets qui lui tiennent à cœur.

Une députée (Ve) déplore le fait que Genève en soit encore au stade de la préhistoire en matière de transport. Elle appelle les commissaires à prendre leurs responsabilités. Elle estime qu'il ne sera pas possible d'augmenter le nombre de voitures et motos au centre-ville.

Un député (UDC) se demande si la commission peut amender un PL constitutionnelle.

Le député (Ve) répond que la commission peut amender un PL constitutionnelle, à condition d'accepter l'entrée en matière.

*Le Président met aux voix l'entrée en matière sur le PL.*

**Les commissaires refusent l'entrée en matière sur le PL 11062 par :**

Pour :	4 (2 S, 2 Ve)
Contre :	7 (1 PDC, 1 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG)
Abstention :	—

Catégorie de débat : 2

Mesdames et messieurs les députés,

Vous l'aurez compris, la majorité de la commission s'oppose au PL 11062, non seulement sur le fond mais principalement sur la forme. En effet, comment pouvons-nous modifier une constitution acceptée par le peuple alors que ce PL a été déposé avant l'entrée en vigueur de la nouvelle constitution ?

De plus, même si l'on estime qu'il est louable de vouloir prioriser encore plus les transports en commun, cela se fera à nouveau au détriment des transports individuels. Le trafic routier de notre canton n'est-il pas assez

encombré sans qu'on lui rajoute des arrêts inopinés afin de favoriser les transports publics ? Le manque de vision multimodal est à nouveau au centre du débat de la Commission des transports avec comme conséquence, la « mort prématurée » du présent projet de loi.

Afin de respecter la décision du peuple ainsi que la nouvelle constitution votée le 14 octobre 2013, la commission, dans sa majorité, vous demande de refuser ce projet de loi.



## **Projet de loi constitutionnelle (11062)**

**modifiant la constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE),  
du 14 octobre 2012** (*Priorité aux transports publics dans les zones urbaines  
du canton*)

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

### **Article unique Modification**

La constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012,  
est modifiée comme suit :

#### **Art. 190, al. 2 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés. Les transports publics ont la priorité en matière de circulation dans les zones urbaines du canton.

*Date de dépôt : 11 juin 2013*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Hugo Zbinden**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Tout le monde s'accorde à dire que la mobilité à Genève n'est pas satisfaisante. En effet, Genève est probablement la ville suisse avec le plus de congestion du trafic automobile au centre, les transports publics les plus lents et des aménagements pour les cyclistes le plus lacunaires. Cette situation est catastrophique pour les habitants de la ville, mais aussi pour l'économie qui dépend d'un transport professionnel efficace. Ceci est en grande partie due au fait que, sous prétexte du libre choix du mode de transport, on essaie de ménager la chèvre et le chou, c'est-à-dire que l'on essaie de faire circuler davantage de trafic (tous modes de transport confondus) dans un espace réduite et forcément limité.

Pour pouvoir mieux circuler, la seule solution est un report modal du transport individuel motorisé vers les transports publics et la mobilité douce. Afin d'encourager ce transfert modal, des transports publics attractifs, donc rapides et efficaces, sont indispensables. Or, pour y parvenir, les transports publics doivent avoir la priorité absolue dans les zones urbaines. Ce qui signifie la mise en place de sites propres là où cela est possible, et une régulation des feux lumineux qui donne la priorité aux trams et bus. C'est la raison pour laquelle les Verts vous proposent, moyennant ce projet de loi, d'inscrire le principe de la priorité aux transports publics dans la constitution genevoise. On trouve une telle disposition déjà dans les constitutions de Bâle, Zurich, Berne et Vaud.

Sur la forme, la majorité de la commission a trouvé inadéquat de changer la constitution si peu de temps après son entrée en vigueur. Certes, pour des raisons d'esthétique législative, il faut effectuer les changements de la constitution avec parcimonie. Cependant, la population n'a pu voter que sur l'ensemble de la constitution. Donc, il est tout à fait légitime qu'elle puisse se prononcer assez rapidement sur quelques adaptations ponctuelles. Il faut aussi soulever que la phrase que l'on propose d'ajouter à l'art. 190, al. 2

s'intègre parfaitement dans l'ensemble de l'article. Au contraire, que penser de l'IN 152 soutenue par la même majorité, qui veut inscrire dans la nouvelle constitution genevoise des détails techniques comme le nombre de voies d'un éventuel futur tunnel sous la rade genevoise !

Venons-en maintenant à la discussion sur le fond de ce projet de loi, qui illustre la position incohérente et hypocrite en matière de mobilité de l'Entente, en particulier du PLR. Ces dernières années, ces partis ont, certes avec un enthousiasme mesuré, voté des investissements importants dans les transports publics. Ils se disent aussi favorable à un transfert modal. En même temps, ils n'arrêtent pas de torpiller les mesures d'accompagnement qui permettraient de rendre les transports publics et la mobilité douce plus attractifs et en conséquence vraiment inciter les gens à changer la manière de se déplacer. Ils s'opposent aux zones piétonnes car cela empêcherait des voitures de circuler ou engendrerait la suppression de places de parkings. Ils étaient également, à l'exception notable du PDC, opposés à l'initiative 144 pour la mobilité douce. Et ils sont en l'occurrence aussi contre une priorité des transports public en ville, défendant bec et ongle chaque mètre carré de la chaussée et chaque seconde de phase des feux lumineux réservés au trafic individuel motorisé.

La minorité (Socialistes et Verts) estime au contraire que donner la priorité est une nécessité, profite à la fin à tous les utilisateurs du réseau routier et fait économiser l'argent du contribuable, pour les raisons suivantes :

- Les trams et bus sont trop souvent arrêtés aux feux. Or, ils devraient l'être seulement aux haltes. Il suffit de prendre le bus à Genève et Zurich pour s'en rendre compte. La suppression de la majorité de ces stops inopinés devrait augmenter considérablement la vitesse commerciale.
- Une augmentation de la vitesse commerciale de 10% se traduit en première approximation dans une augmentation de la cadence de 10%, avec le même nombre de chauffeurs et le même matériel roulant. Ou bien, elle permet d'offrir la même cadence avec 10% moins de chauffeurs et de matériel roulant, donc à un prix moins élevé, que ce soit pour l'utilisateur ou le contribuable.
- Une plus grande vitesse commerciale rend les transports publics plus attractifs et incite encore davantage de gens à les utiliser. Surtout si elle est complétée par des mesures d'accompagnement, comme une gestion intelligente des places de parkings au centre comme en périphérie. Grâce à une plus grande cadence, cette augmentation de la clientèle peut être absorbée sans coûts additionnels significatifs.

- Plus de passagers au même prix permettrait de baisser la part des subventions cantonales aux revenus des TPG.
- Plus de passagers dans les transports publics signifie moins de trafic individuel. Sur un réseau routier proche de la saturation, même une légère baisse du nombre de véhicules peut provoquer une amélioration sensible de la fluidité du trafic. Donc, même si sur certains carrefours la capacité pour le transport individuel devrait être légèrement réduite en faveur du transport public, on peut s'attendre à une amélioration générale.
- Un trafic individuel plus fluide fait le bonheur de tous les professionnels qui sont obligé d'utiliser des véhicules motorisés pour leurs livraisons ou services.
- Réduire le trafic individuel, particulièrement au centre de l'agglomération, réduit les nuisances et la pollution et augmente la qualité de vie des citoyens. Et ce sont eux qui renoncent de plus en plus à leur propre voiture et demandent des transports publics performants.

Il convient de rappeler que les TPG ont demandé à la commission de soutenir ce projet de loi. En effet, ils estiment que malgré des feux prioritaires à certains carrefours, leurs véhicules sont encore et toujours trop souvent bloqués dans le trafic.

En conclusion, force est de constater qu'en donnant la priorité aux transports publics avec des mesures simples et peu coûteuses on peut améliorer la situation globale du trafic en ville. Cela permet aussi de mieux rentabiliser les gros investissements dans les transports publics qui ont été faits ces dernières années. Les Verts et les Socialistes vous invitent dès lors à suivre l'exemple d'autres agglomérations et à accepter ce nouvel article dans la constitution genevoise !