

Date de dépôt : 28 novembre 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier l'initiative populaire 154 « Pour des transports publics plus rapides ! »

Rapport de majorité de M. Eric Stauffer (page 2)

Rapport de minorité de M^{me} Lisa Mazzone (page 58)

- | | |
|---|------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 17 janvier 2014 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 17 mai 2014 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 17 mai 2014 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 17 janvier 2015 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 17 janvier 2016 |

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Eric Stauffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

En préambule, il sied de préciser que la majorité de la commission est excédée de ces initiatives démagogiques et mensongères proposées par une gauche à l'agonie.

La majorité de la commission est pour le respect du choix du mode de transport qui doit être appliqué avec harmonie afin de respecter les libertés individuelles. Il n'est pas question d'ajouter une couche de plus au CHAOS ambiant de la mobilité ou plutôt (pour certains commissaires de la majorité) à l'immobilité genevoise.

Plusieurs pistes ont été évoquées pour fluidifier le trafic des TPG, notamment avec une diminution du trafic automobile généré par les pendulaires provenant principalement de la France voisine, pour cela selon plusieurs commissaires de la majorité il suffirait d'appliquer la fermeture à certaines heures du réseau routier secondaire aux postes frontières ce qui contraindrait les pendulaires à passer par les axes principaux (déjà surchargé) et finalement se résoudre à utiliser les TPG ! Mais évidemment pour mettre afin de mettre en application ces mesures il faut du courage politique qui fait cruellement défaut ! Il est beaucoup plus facile de taper sur les résidents avec des mesures chaotiques et doctrinaires que de vouloir appliquer des mesures efficaces.

Pour tenter de reproduire ici l'ambiance qui a présidé durant 3 séances de la commission des transports, j'ai décidé de reproduire de très large extrait du procès-verbal tout en le rendant anonyme... Vous trouverez également quelques annexes.

IN 154 « Pour des transports publics plus rapides ! »

Le président souhaite que les demandes d'audition soient formulées lors de la séance.

Une députée (Ve) se réjouit que la commission traite enfin de l'initiative. Elle propose d'auditionner les initiants, d'avoir une présentation du département et d'auditionner la coordination transports.

Un député (UDC) rappelle qu'un projet de loi constitutionnelle a été initié il y a deux ou trois ans. Le travail sur le fond a été effectué et la situation n'a pas changé.

Le président se rallie aux propos du député (UDC). Toutefois, de nouveaux députés ont été élus et il n'est pas possible de faire un simple renvoi aux travaux de la commission.

Un député (UDC) propose au moins que les travaux effectués sur le PL 11062 soient transmis par e-mail aux commissaires.

Le président se rallie à cette proposition.

Un député (MCG) indique que le MCG ne se réjouit pas de travailler sur cette initiative. En effet, tout figure déjà dans la loi pour que les TPG bénéficient d'une vitesse de transport suffisante. Il propose l'audition du TCS.

Le président demande si une audition du GTE, groupement plus large sur le domaine de la mobilité, satisferait le MCG.

Un député (MCG) répond par l'affirmative.

Le président propose l'audition du responsable de la régulation du trafic du DETA, M. Bourget.

Un député (S) propose l'audition des TPG.

Un député (PLR) se rallie à cette proposition. Il indique que les TPG disposent d'un groupe de travail sur l'amélioration de la vitesse commerciale et il serait bénéfique qu'ils présentent les efforts effectués dans cette direction.

Le président indique que les TPG décideront de la personne qu'ils souhaitent déléguer.

M. Favre précise que le groupe VCOM est piloté par M. Pavageau et comprend la Ville de Genève et les TPG. Les TPG ne sont pas particulièrement moteurs sur ce point car ils considèrent que les investissements doivent être faits par l'Etat.

M. Pavageau précise que les TPG disposent d'une centrale de supervision du trafic.

Une députée (S) explique qu'il existe une obligation constitutionnelle d'étudier l'initiative. Il n'est donc pas possible de se passer de cet examen et de n'étudier que les travaux déjà effectués dans le passé.

Un député (UDC) expose que la commission doit rendre son rapport le 17 janvier. La dernière séance du Grand Conseil se tiendra les 17 et 18 décembre et comprendra le vote du budget.

Le président indique que les travaux de la commission devront être bouclés avant la séance de décembre. Il résume que les auditions suivantes sont retenues : initiants, coordination transports, GTE, régulation trafic et TPG. Ceci pourrait être effectué en deux séances de 3 heures, il restera donc deux séances pour débattre. Le président note que les membres de la commission ne s'opposent pas aux auditions suggérées.

M. Favre indique qu'il présentera l'IN 154 de manière générale. Si besoin est, M. Baradel, qui a travaillé sur la planification et la régulation de la signalisation et M^{me} Guillot ainsi que M. Pavageau, qui ont travaillé sur les aspects de transports collectifs, apporteront des précisions. L'IN 154 constitue la première initiative sur les transports devant être traitée à l'aune de la nouvelle Constitution. Le Conseil d'Etat (et non plus la commission législative) a constaté le 17 mai 2014 que l'initiative était valide. L'initiative demande des transports publics plus rapides et souhaite aménager et réguler la circulation routière pour donner la priorité à ceux-ci. Cette phrase très simple signifie que le Conseil d'Etat doit prioriser les transports publics sur l'ensemble du réseau. Le projet de loi des Verts, refusé le 30 avril 2013, proposait d'accorder la priorité aux transports publics, uniquement dans les zones urbaines du canton. Les arguments principaux, analysés par le Conseil d'Etat dans son rapport, sont au nombre de quatre. Premièrement, augmenter la vitesse commerciale des bus et trams permettra de mettre autant de prestations sur le réseau, pour le même coût. Deuxièmement, plus de passagers circulent en transports publics, plus le trafic individuel motorisé en sera amélioré. Troisièmement, cela fluidifiera la circulation professionnelle. Quatrièmement, cela réduira la pollution et protégera la santé. Ce sujet a été maintes fois traité et a fait l'objet de débats intenses à la Constituante. Dans un premier temps, la notion de priorité avait été introduite à l'art. 174, al. 2, avant d'être supprimée au profit de l'actuel art. 190 Cst./GE. Concernant le contexte des transports, la loi sur le réseau des transports publics (RSG H 1 50) impose une vitesse commerciale supérieure à 18 km/h, voire 30 km/h en site protégé (art. 2). Elle prévoit, à l'art. 4, que dans le cadre de l'extension du réseau de tramway, des sites propres intégraux sont souhaitables, dans la mesure du possible. Toutefois, la capacité routière des chaussées ne doit pas être réduite tant que la traversée lacustre n'est pas réalisée (art. 4, al. 1, let. b, ch. 4, et 4, al. 1, let. c). Dès lors, il faut garder la même capacité routière. Depuis 2010, un groupe VCOM existe et tente d'améliorer la vitesse commerciale et des transports publics. Il a été rappelé aux TPG, par un arrêté du Conseil d'Etat approuvant l'étape 2015 des transports collectifs, qu'il leur incombait également de contribuer à l'amélioration de la vitesse commerciale. En d'autres termes, l'amélioration de la vitesse ne doit pas

uniquement se faire au prix de développements coûteux de la part de l'Etat, mais d'efforts des TPG (exploitation, régulation, fermeture des portes aux arrêts, comportements de conduite, gestes-métier, aménagements d'arrêts et de véhicules). Depuis 2010, le groupe VCOM a développé des sites propres (route des Jeunes, route de Vernier, voie bus sur le pont du Mont-Blanc – 15 minutes en heures de pointe et 4 millions gagnés – et nouvelles lignes de tram). Malgré ces efforts, la vitesse commerciale stagne à 16 km/h, tous modes confondus. L'objectif de la loi n'est donc pas atteint, à l'heure actuelle. Le Conseil d'Etat a démontré la non-atteinte des objectifs et l'explique par les raisons suivantes. Premièrement, la stratégie de rattrapage en matière de développement des infrastructures doit faire face à une explosion de la mobilité due à la croissance économique et démographique. Deuxièmement, il n'y a pas de priorité absolue aux transports collectifs dans les carrefours. En effet, puisque le territoire est en phase de croissance, il s'agit de gérer à la fois la croissance de la mobilité douce et celle des modes de transports motorisés. Il n'est donc pas possible de prioriser absolument les transports publics sur tout le canton. Troisièmement, le maillage extrêmement dense des axes rend la priorisation entre les différentes lignes de transport difficile. Par exemple, à la Servette et aux Esserts, prioriser le tram 14 de manière absolue bloquerait les autres lignes tangentielles. Le transport public peut donc s'auto-bloquer. Quatrièmement, certains carrefours sont obsolètes et configurer la régulation par les feux n'est pas toujours possible. Cinquièmement, la configuration urbaine est très dense et contraignante. Sixièmement, la majeure partie des emplois est concentrée dans le centre-ville. Septièmement, Genève a une configuration historique particulière. Huitièmement, il existe une très forte densité des flux passagers sur un nombre restreint d'arrêts au centre-ville. Neuvièmement, la distance entre les arrêts est très courte. Dixièmement, un système RER est absent. Onzièmement, les chantiers de longue-durée dus à la stratégie de rattrapage du réseau paralysent la ville. Douzièmement, seuls 24% des lignes urbaines et de trolleybus sont réalisées dans des voies réservées. Treizièmement, il est difficile de réaliser des voies de bus et d'en imposer le financement aux communes. Quatorzièmement, le partage avec les taxis, les transports handicapés et la police est compliqué. Enfin, des recours réguliers de certains milieux créent une situation de blocage vis-à-vis de certains aménagements. La constitution bâloise est la seule en Suisse ayant prévu une priorité absolue. Elle prévoit également qu'il faut réduire de manière volontaire le trafic individuel motorisé de 10%. Toutefois, la vitesse n'y est que de 18,9 km/h. Berne, ne disposant pas d'une telle obligation constitutionnelle, a une vitesse de 19,9 km/h. Zurich, souvent citée en exemple en matière de transports

publics mais n'ayant pas de priorité constitutionnelle, a une vitesse de 16,9 km/h.

Un député (PLR) demande si la vitesse commerciale à Genève est calculée sur l'ensemble du réseau TPG ou uniquement sur le réseau urbain.

M. Favre répond qu'il s'agit de l'ensemble du réseau TPG.

Un député (PLR) remarque que si tel est le cas, la situation est bien plus catastrophique, puisque le réseau de campagne a une vitesse moyenne avoisinant les 30 km/h. Pour la comparaison avec d'autres villes suisses, il serait intéressant de comparer les vitesses au sein des réseaux urbains.

M. Favre répond qu'Actif-Trafic a classé Bâle 35^e, Berne en 22^e et Genève en 50^e place.

Un député (PLR) demande qui est en tête du classement.

M. Favre répond qu'il s'agit probablement d'un petit réseau. Il ajoute que la vitesse commerciale par mode est connue. Pour les tramways, elle est de 16,8 km/h. Il pense que les chiffres sont comparables à Berne et Zurich. Compte tenu du contexte genevois (essor de l'agglomération, trop d'emplois au centre, déséquilibre emplois-logements, croissance économique et démographique trop rapide), la congestion sévit sur tous les modes de transports. S'y ajoute la logique de confrontation prévalant depuis plusieurs années. Le Conseil d'Etat cherche à prioriser l'utilisation des différents modes de transport en fonction de leur efficacité dans les différentes zones du territoire, dans le cadre d'une approche assumée. Ceci ne signifie pas la priorité absolue des transports publics, mais une approche multimodale. En effet, il s'agit de favoriser les modes les plus efficaces, tout en les combinant. La mobilité croîtra de manière exponentielle sur les prochaines années. Des infrastructures indispensables (ferroviaires, de transports collectifs, routières) sont absentes et tant qu'elles n'existent pas, il ne sera pas possible d'améliorer la fluidité, notamment des transports publics. Une approche exclusive, telle que souhaitée par l'IN 154, ne permettrait pas d'atteindre les objectifs définis. En termes d'implication, outre la mise en œuvre de l'initiative et qu'elle aurait un effet autobloquant sur les transports publics, il faudrait créer des voies de bus quasiment partout, ce qui contreviendrait à la loi H 1 50. De plus, les transports publics en voie propre se retrouveraient sur des axes primaires et secondaires, important pour la fluidité automobile. Du point de vue des investissements, il n'est pas possible d'imposer des coûts aux communes et l'Etat n'a plus d'argent. En effet, l'argument des initiants selon lequel il serait possible de mettre l'IN 154 en œuvre sans grands coûts n'est pas convaincant, puisque l'aménagement d'une voie de bus peut varier de 100 F à 1 000 F le mètre. L'Etat n'aurait donc pas les moyens de mettre en

œuvre l'IN 154. Le coût de la modification d'un carrefour est de 10 000 F à 30 000 F pour un carrefour récent, et de 200 000 F à 400 000 F pour un ancien, dont le contrôleur devrait être changé. La mise en application est donc trop difficile budgétairement. Le Conseil d'Etat est en train de finaliser l'élaboration d'un contreprojet indirect, avantageux à l'initiative, en traitant l'ensemble des modes de transport de manière combinée et respectant le cadre constitutionnel.

M. Barthassat ajoute que le département travaille sur le contreprojet depuis plusieurs mois. Il est actuellement affiné afin d'être présenté au Conseil d'Etat avant la fin de l'année. Une carte expliquant en détail le projet de loi est en train d'être élaborée. Selon les conclusions de l'enquête de mobilité, la population déclare qu'elle souhaite une priorité des transports publics dans l'hypercentre (ce qui ne signifie pas que les autres moyens de transports soient exclus). Le centre est encadré par des axes routiers, qui doivent être partagés entre les uns et les autres. Une présentation sur le contreprojet sera faite à la commission en temps utile. Ce contreprojet respecte le principe constitutionnel du libre choix des transports, par zone et axe définis. Si l'initiative devait aboutir, elle ne pourrait pas être mise en place. Il s'agit d'inclure toutes les mesures entourant la traversée dans l'hypercentre et le centre. Il convient d'avancer en même temps et que chacun trouve sa place.

Une députée (Ve) remercie M. Favre de ses explications. Elle indique être offensée, sur la forme, par le fait que le département n'ait pas effectué une présentation plus appuyée, compte tenu de l'implication d'un tel objet. Elle se réjouit que le Conseil d'Etat élabore un contreprojet indirect. Toutefois, s'il arrive après le vote sur l'initiative, il n'aura pas d'utilité et sa pertinence ne pourra pas être évaluée. Dans ces circonstances, il ne s'agit pas véritablement d'un contreprojet. Une députée (Ve) demande ce que signifie le fait que la priorité soit donnée aux TPG, pour autant que cela ne soit pas en contradiction avec la voiture. En effet, selon sa compréhension, ceci signifie ne pas leur accorder la priorité. Par ailleurs, le sondage – dont le procédé la laisse dubitative – effectué par le département fait ressortir nettement que les transports publics doivent être prioritaires dans l'hypercentre, le centre, mais également dans la périphérie. Puisque le sondage existe, il faudrait en tenir compte. Une députée (Ve) demande quelle serait la marge de manœuvre d'amélioration de la vitesse commerciale des TPG avec la manutention, l'ouverture et la fermeture des portes et d'autres améliorations techniques.

M. Pavageau répond que, sur la ligne 14, 50% des pertes de temps sont faites en station et 50% dans la circulation.

Une députée (Ve) demande si l'introduction d'une priorité aux transports publics dans la constitution impose de favoriser les tramways face à un autre mode de transport, selon le département. Elle doute que l'article constitutionnel empêcherait des concessions entre modes de transport public.

M. Baradel répond que l'exemple typique est le croisement entre une ligne de bus et de tramway. Ce type de questions doit être réglé et la réponse n'est pas nécessairement juridique. La priorisation absolue des transports publics dans certains carrefours, où il existe une forte demande de trafic motorisé, n'est pas forcément possible. Pour des raisons de temps de sécurité et de temps minimaux, il n'est pas possible d'accorder une priorité absolue.

Une députée (Ve) répond que l'argument n'est pas recevable. Il semble que la favorisation des transports publics ne signifie pas qu'il faille en favoriser un seul mode. Il importe de déterminer précisément, sur un plan juridique, ce que signifie l'article constitutionnel proposé.

Le président explique que la question de priorité entre deux modes identiques est simplement réglée (règles ordinaires de circulation). Toutefois, il existe des cas plus complexes. Par exemple, le tram 12, à la rue des Amandoliers, coupe une voie de circulation normale. Le tram passe et fait sauter un, voire plusieurs, temps vert aux voitures. La rue se remplit de voitures et avant que la rue ne déborde, une boucle de détection fait sauter le temps du tram, pour éviter que la route de Malagnou ne se bloque. Dès lors, une priorité absolue et systématique des transports publics pose un problème.

Une députée (Ve) relève que l'initiative n'est pas réalisable pour des raisons financières. Elle demande si cela est dû à certains choix d'investissements du Conseil d'Etat en matière de transports. Si tel est le cas, elle demande si le peuple pourrait orienter ces choix financiers par un vote.

M. Favre répond que si l'initiative passait, les autres projets de transports publics à grandes infrastructures continueraient à coûter. Il faudrait toutefois rajouter des centaines de millions en plus pour l'initiative visant à prioriser partout le transport public. L'IN 154, contrairement à Bâle où 10% du trafic doit être réduit d'ici 2030, n'accorde pas de moyens pour y arriver. Il n'est pas possible de fluidifier le trafic simplement en accordant la priorité aux transports publics.

Un député (S) indique que les propos de M. Barthassat lui rappellent ceux d'un ancien conseiller d'Etat qui avait déclaré avoir 13 priorités. Or, ceci revient à n'en avoir aucune. L'initiative verte a le mérite de proposer une priorité claire. Bâle se donne les moyens de donner la priorité aux transports publics. Un député (S) espère que la commission prendra un choix fort en allant dans le sens des transports publics. Il souhaite connaître l'évolution

dans le temps de la vitesse commerciale, en fonction de l'offre en termes de transports publics. Avec une diminution des fréquences, prévue dans le contrat de prestations, ralentira le trafic, puisque les entrées et sorties de passagers dans les véhicules restants seront plus longues.

M. Pavageau répond que la corrélation entre fréquentation et vitesse commerciale n'est pas disponible.

Un député (S) explique que les CFF disposent certainement d'études sur les flux de transport en fonction de la fréquentation.

M. Favre répond qu'il serait possible de cumuler les fréquentations par mode et comparer avec la vitesse commerciale par mode, mais l'intégration du facteur « fréquence » semble très compliquée. Dans tous les cas, réduire la fréquence ne changera pas la vitesse commerciale.

Un député (S) soutient le contraire. En effet, si le même nombre de passagers est transporté avec moins de véhicules, la vitesse augmentera.

M. Favre répond que ceci serait marginal.

M. Pavageau rappelle que la baisse des fréquences est prévue sur les heures creuses, donc moins sensibles.

M. Favre explique que 10 ou 15 secondes perdues par arrêt à cause de panneaux mal placés, en revanche, permettent d'améliorer grandement la vitesse commerciale. Il ajoute qu'à certains grands arrêts, les conducteurs ont tendance à ouvrir les portes jusqu'à trois fois.

Un député (EAG), observe que les usagers des TPG savent, aux arrêts, où se trouvent les portières et sont prêts à embarquer. Cet aspect est déterminant car certains arrêts sont mal conçus et les usagers se bousculent (par exemple, à Bel-Air). Une solution avec les communes doit être trouvée, à propos des aménagements concrets des arrêts.

M. Favre partage les propos du député (EAG). Un groupe de travail sur ce point a été institué et a analysé des arrêts de tram. Le département croit beaucoup aux petites améliorations et à défaut d'argent, il s'agit d'une des pistes qui sera approfondie.

Un député (PDC) peine à comprendre le débat. Il aurait souhaité donner la parole aux initiants en premier, du point de vue de la procédure.

Le président indique qu'il avait programmé l'organisation des travaux sur l'IN 154 à la suite du RD 1050, sans savoir combien de temps ce dernier point prendrait.

Un député (UDC) demande à qui revient la compétence de créer des sites propres.

M. Pavageau répond que cela dépend de la classe de la route (cantonale et communale).

Un député (UDC) demande s'il est possible d'exproprier facilement pour créer des sites propres.

M. Favre répond qu'il faut procéder à une expropriation ordinaire.

Un député (UDC) demande dans quelle mesure les habitants du centre-ville ont renoncé à la voiture.

Le président explique que ces statistiques existent.

Un député (PDC) indique que le rapport sur la loi H 1 60 sur le développement des infrastructures ferroviaires a été envoyé à la Commission de l'aménagement. Il demande pourquoi ce rapport n'a pas été transmis à la Commission des transports. Il demande si ceci relève d'une volonté du Conseil d'Etat.

M. Barthassat répond par la négative.

Un député (PDC) appelle donc les chefs de groupe à voter dans ce sens, le vendredi 14 novembre.

IN 154 « Pour des transports publics plus rapides ! »

Le président précise qu'il avait souhaité que le GTE soit présent lors de la séance, ce qui n'a pas été possible, afin que soient auditionnés des entités pour et contre l'IN 154. Il appelle les commissaires à être concis dans leurs questions aux auditionnés et à rester sur le sujet, particulièrement lors de l'audition des TPG.

Audition de M^{me} Klopfenstein et de M. Irminger

Le président salue M^{me} Klopfenstein et M. Irminger.

M^{me} Klopfenstein remercie la commission de l'accueillir. Elle indique qu'elle présentera l'initiative 154, le constat à partir duquel elle a été lancée, ses objectifs et les moyens que cette dernière propose. Les arguments principaux seront présentés. Les Verts constatent une crise de la mobilité à Genève. La congestion du trafic automobile rend la circulation très difficile. A ceci s'ajoute le fait que les transports publics genevois sont les plus lents de Suisse (53^e). Les Verts souhaitent améliorer les conditions de mobilité à Genève en travaillant sur le transfert modal (du transport individuel motorisé aux transports publics). L'objectif de l'initiative peut être atteint en donnant la priorité aux transports publics. Pour ce faire, il est possible de travailler sur la régulation des feux de circulation, ainsi que d'aménager la chaussée en

sites propres, afin que les bus ne soient pas pris dans les embouteillages. Il s'agit d'une réponse pragmatique existant dans d'autres villes d'Europe. Les arguments principaux sont d'ordre financier. Réguler un feu de circulation ne coûte pas cher et il reste, à l'heure actuelle, beaucoup de marge de progression sur ce point. Augmenter la vitesse commerciale de 10% permettra une meilleure cadence et de transporter davantage d'usagers, avec le même nombre de chauffeurs et le même matériel roulant. L'autre argument est écologique : 80% des foyers en Ville de Genève souffrent directement de la pollution atmosphérique. L'OPair exige des cantons qu'ils mettent en place des mesures d'assainissement, ce à quoi l'initiative pourrait participer. Augmenter la rapidité des bus les rendra de plus en plus attractifs et le transfert modal ne peut avoir lieu que si l'alternative est de qualité (rapidité et fréquence). De manière générale, il y aurait un impact positif sur la circulation (moins de voitures, trafic plus fluide). En conclusion, cette initiative tombe sous le sens, afin d'améliorer la qualité de vie et de l'air à Genève.

M. Irmingier ajoute que l'initiative vise à réduire la pollution, à l'image de l'ancienne Constitution (art. 160E aCst). Les politiques d'aménagement, de circulation et d'économie d'énergie sont liées. La proposition verte s'inspire de la volonté globale, inscrite dans la Constitution, d'inscrire l'activité publique dans un cadre durable (art. 10 Cst.). Premièrement, il s'agit de lutter contre toute forme de pollution (art. 157 Cst.). Deuxièmement, il s'agit de diminuer les gaz à effet de serre. A Genève, disposer de transports publics plus efficaces et rapides permet un transfert modal et atteint par là même cet objectif. L'art. 190 prévoit d'encourager l'utilisation des transports publics et la mobilité douce. L'initiative ne vise donc qu'à préciser la politique de la mobilité prévue par la Constitution. Au § 33 de l'arrêté du Conseil d'Etat du 14 mai, ce dernier déclare « qu'avec cette initiative, il n'est pas question d'empêcher l'utilisation d'autres moyens de transport, mais simplement d'aménager le réseau et la circulation pour donner la priorité aux transports publics ». L'initiative s'inscrit donc dans la ligne des travaux de la Constituante.

Un député (UDC) indique que le PDTC prévoit 100 000 habitants de plus à Genève en 2030. Il demande quelle sera la proportion de la population qui effectuera un transfert modal, dans les 5 années à venir.

M^{me} Klopfenstein indique qu'il s'agit d'une question politique. A un certain stade, il ne sera plus possible de donner le choix à tous d'utiliser leur voiture. Aujourd'hui, il est important de trancher dans l'intérêt collectif et permettre à la population de se déplacer dans le futur. Il s'agit donc

d'anticiper son augmentation et mettre en place un réseau de transports publics efficace.

Une députée (S) indique avoir lu le rapport IN 154-A et le PL 11062. Elle relève que l'initiative ne fait pas de référence à la ville, et dès lors, s'appliquerait à l'entier du canton. Elle demande s'il est souhaitable, possible et indispensable que l'IN 154 touche la campagne. Elle souhaite savoir comment l'IN 154 pourrait être concrétisée lorsque la chaussée ne peut pas être élargie. Elle ajoute que selon le département, un lien entre la vitesse commerciale et la priorité aux transports publics n'est pas établi. Elle indique que le réseau secondaire appartient aux communes et que s'il devait y avoir des élargissements, ceux-ci seraient à la charge des communes, qui accepteraient difficilement. Enfin, elle souhaite connaître les implications de l'IN 154 sur l'utilisation de voies de bus par les taxis ou d'autres véhicules.

M. Irminger répond, à propos de la référence à la zone urbaine, que l'initiative se veut la plus large possible, afin de coller à l'esprit de l'article constitutionnel. L'autre raison est que l'initiative cherche à être d'applicabilité directe. Enfin, l'utilisation du verbe « aménager » vise à permettre au Conseil d'Etat de trouver des solutions nuancées au cas par cas.

M^{me} Klopfenstein répond, à propos des sites propres, que les Verts sont conscients que la chaussée n'est pas extensible. En fonction des quartiers, il est vrai que certains aménagements peuvent être difficiles. Il est néanmoins important d'inscrire le principe dans la Constitution. L'initiative vise notamment à corriger certains carrefours sensibles, par exemple le pont de Lancy. Déclarer qu'il n'y a pas de lien entre la priorité aux transports publics et la vitesse commerciale relève de la mauvaise foi. Les villes de Berne, Zurich et Lausanne prouvent le contraire. Ces villes démontrent une volonté politique permettant de mettre cette priorité en pratique. Concernant les voies de bus, M^{me} Klopfenstein ne pense pas qu'il y ait une incidence.

Un député (MCG) relève que les initiants soutiennent, concernant la qualité de l'air, que la rapidité des transports publics l'améliorerait. Or, il semble que cela soit l'inverse. Pour les usagers des TPG, il n'est pas persuadé qu'une faible amélioration de la vitesse commerciale, de l'ordre d'un km/h par exemple, les encouragent à les utiliser davantage.

M^{me} Klopfenstein répond que rendre le transport public plus attractif permettra d'augmenter le nombre d'usagers. Davantage de clients représentent potentiellement moins de conducteurs de voitures. Le lien avec l'environnement et la qualité de l'air se retrouve donc ici. Par ailleurs, un bus qui circule plus vite n'est pas bloqué dans un embouteillage, ce qui allège le trafic et calme la congestion.

Un député (MCG) répond que la vitesse commerciale ne dépend pas uniquement de la priorité, mais des manœuvres aux arrêts. Il est d'avis que la proposition de l'initiative contrevient à l'art. 190, al. 2 et 3 de la Constitution, qui traite de complémentarité des transports publics et garantit le choix du libre mode de transport.

M. Irmingier répond que l'initiative a été validée par le Conseil d'Etat. Il n'y a donc pas de problème de forme. Le libre choix du mode de transport a ses limites. Sur le fond, le Conseil d'Etat donne la réponse dans l'arrêté du 14 mai. Le libre choix du mode de transport, tel qu'ancré dans la Constitution, n'est pas un droit fondamental. Le libre choix suggère la complémentarité : « le libre choix du mode de transport est maintenu, puisque l'initiative vise à faciliter les déplacements et n'interdit pas une complémentarité des transports ». Dès lors, l'initiative vise à faciliter le libre choix du mode de transport. L'idée est de faire en sorte qu'une utilisation accrue des transports publics fluidifie l'ensemble de la circulation. Enfin, les initiants souhaitent que chacun puisse choisir son mode de transport. Néanmoins, l'initiative vise à récompenser les personnes qui feront l'effort de se déplacer en transports publics, en les faisant se déplacer plus rapidement.

Un député (PLR) demande si la faible vitesse commerciale du canton de Genève tient au fait qu'il s'agit d'un canton-ville. Dès lors, il demande davantage de précisions sur les comparaisons avec d'autres villes. Il souhaite également savoir si la priorité aux transports publics n'est pas déjà largement réalisée à Genève.

M^{me} Klopfenstein répond que les références aux vitesses commerciales données se rapportaient aux réseaux urbains d'autres villes suisses. A propos de la moyenne genevoise, les aménagements réalisés ces 8 dernières années (sites propres) ont permis de l'améliorer et sans ceux-ci, la situation serait encore pire. Il est vrai qu'il existe déjà des lieux où il existe une priorité mais l'initiative vise à généraliser cela.

Un député (PLR) demande à quel pourcentage la priorité est déjà réalisée.

M^{me} Klopfenstein répond que ce chiffre est difficilement estimable, bien que de nombreux exemples existent.

Un député (PLR) demande, dans l'hypothèse où l'initiative ne vise à résoudre que quelques cas, si elle n'est pas disproportionnée.

M^{me} Klopfenstein répond que s'il existait une volonté politique pour s'accorder sur la qualité de l'air et la qualité de vie, il n'y aurait effectivement pas besoin de lancer une initiative populaire. Or, tel n'est pas le cas.

Un député (MCG) demande combien coûte un réglage de feux de signalisation.

M^{me} Klopfenstein répond qu'il s'agit d'un réglage et non d'un réaménagement ou d'une construction.

Un député (MCG) ne partage pas ce point de vue. Il indique qu'accorder une priorité sur certains axes bloquera d'autres transversales.

M^{me} Klopfenstein répond que la régulation est parfois très difficile par endroits, par exemple à la place des 22-Cantons. Des aménagements au cas par cas devront être faits. La question de la vitesse fait partie des critères d'attractivité du transport public et pour l'améliorer, il faut leur accorder la priorité.

M. Irminger ajoute que les Verts n'ont pas rédigé une initiative totalement dogmatique. 4 manœuvres sont nécessaires pour la mettre en œuvre, du point de vue des feux de signalisation. Tout d'abord, déterminer où agir. Ensuite, évaluer comment accorder la priorité aux carrefours, puis modifier la signalisation. Enfin, il s'agira de surveiller l'impact, puisque les habitudes de mobilité changeront. Aujourd'hui, la DGT fait déjà en partie ce travail et il n'est pas certain que les coûts des aménagements soient grandement supérieurs.

Un député (UDC) demande pourquoi les initiants n'ont pas plutôt demandé la suppression de l'art. 190, al. 3 Cst. De plus, la liberté du mode de transport a fait l'objet de discussions à la constituante. Il demande donc pour quelle raison la priorité des transports publics n'a pas été inscrite dans la Constitution lors de sa rédaction.

M. Irminger répond que les accords au sein de la Constituante font l'objet de compromis politiques. La priorité des transports publics figurait dans l'avant-projet de Constitution, contrairement au libre choix du mode de transport. Par ailleurs, la mise en œuvre concrète de ce dernier n'existe pas. Par souci de faire aboutir l'ensemble du texte, la priorité a été retirée. Les Verts présentent leur initiative notamment en raison du manque de clarté de l'art. 190. Pour garantir la fluidité et la complémentarité du transport, il s'agit d'accorder la priorité aux transports publics.

Un député (S) relève que certains commissaires sont inquiets quant au libre choix du mode de transport. Il demande s'il ne faudrait pas fermer l'autoroute de contournement, puisqu'elle ne permet pas d'utiliser d'autre moyen de transport que le transport motorisé individuel, et partant, viole la Constitution.

M. Irminger répond que les autoroutes sont de la compétence de la Confédération et non soumises à l'application du droit cantonal.

Un député (UDC) demande quel est le pourcentage de véhicules de livraison sur le parc automobile total.

M^{me} Klopfenstein ne détient pas cette information mais donner la priorité aux transports publics améliorera également la circulation de ceux-ci.

Un député (UDC) indique que les transports publics circulent à 24% en sites propres. Il demande quel pourcentage satisferait les Verts.

M. Irminger répond que l'initiative vise à leur accorder une priorité uniquement lorsque ceci est nécessaire et réalisable.

Un député (EAG), relève que les initiants préconisent le développement de sites propres, de régler les feux de circulation et d'augmenter les cadences. Il lui semble toutefois que les initiants manquent un point important. Selon le PDTC, il devrait y avoir 535 000 habitants à Genève en 2030. Il apparaît également que la part des transbordements passera de 27% à 32%, à l'heure de pointe du soir. Un député (EAG), demande si une amélioration des interfaces d'échange serait de nature à augmenter la rapidité des transports publics.

M^{me} Klopfenstein répond que l'initiative pourrait être complétée par d'autres améliorations, notamment celle-ci. Les Verts ont déposé un projet de loi sur ce sujet il y a un an. En effet, la question du réaménagement des pôles d'échange (Bel-Air, Cornavin, Plainpalais, Rive) mérite une réflexion approfondie.

Un député (Ve) demande s'il est possible d'estimer le nombre de véhicules individuels passant un carrefour en même temps qu'un véhicule de transport publics.

M^{me} Klopfenstein répond qu'il s'agit d'une question technique dont la réponse n'est pas connue des initiants.

Le président relève que les Verts sont prêts à nuancer l'initiative, dont le texte est très clair et prévoit une priorité absolue. Il donne l'exemple de la route de Chêne, à l'angle de la rue des Amandoliers. Le tram qui y passe fait sauter les feux verts aux voitures, jusqu'à ce que la boucle de détection en amont relève un blocage et l'empêche de passer. Une priorité absolue, telle que définie par l'initiative, signifierait, dans ce cas concret, de ne plus accorder de temps vert aux voitures tant que le tram n'est pas passé. Le président demande comment les initiants envisagent un éventuel effet autobloquant des transports publics.

M. Irminger répond que le comité d'initiative déclare devant la commission qu'il vise à établir un principe. Dès lors, il paraît difficile de soutenir que l'initiative est trop absolue. La mobilité évolue et les

modifications à un carrefour en influenceront évidemment d'autres. Ces éléments forcent à adopter une position nuancée.

Le président remercie les auditionnés de leur présence.

Audition de M^{me} von Matitz, M. Souttini, M. Salvador et M. Ziegler.

Le président salue M^{me} von Matitz et MM. Souttini, Salvador et Ziegler.

M^{me} von Matitz déclare qu'aucun des auditionnés ne fait partie des initiants. Actif-Trafic a effectué plusieurs enquêtes sur les transports publics, et ce dans toute la Suisse. Il en ressort que les prestations des TPG se sont grandement améliorées, ces dernières années. Toutefois, Genève dispose du réseau le plus lent, juste devant Sion. Actif-Trafic est donc d'avis qu'il s'agit d'une bonne chose d'accorder la priorité aux transports publics. Cette initiative ne nécessite pas trop d'investissements et beaucoup de villes suisses ont adopté cette solution, notamment en l'inscrivant dans diverses constitutions cantonales.

M. Salvador indique que l'ATE soutient l'initiative car elle correspond à ses ambitions. Il explique que l'argument de l'économie d'énergie n'a pas été avancé, dans le cadre des discussions. Pour économiser de l'énergie, il faudrait que les trams ne s'arrêtent qu'aux arrêts, et non aux feux rouges. Le coût d'immobilisation d'un véhicule TPG par minute à un feu rouge est de 200 F. Par exemple, avant l'arrêt Poterie, à la rue de la Servette, la pente est de 6%, soit une pente relativement importante. Le tram consomme de l'énergie pour freiner, s'immobiliser sur la pente et redémarrer.

M. Ziegler indique que Mobilité piétonne est favorable à l'initiative. Premièrement, les piétons sont les principaux éléments de la chaîne de déplacement et se déplacent selon plusieurs modes. Dans la mesure où l'ensemble de la politique de mobilité est organisé selon la Constitution sur le principe de la complémentarité modale, favoriser le mode de déplacement piéton implique de favoriser le transport public. Deuxièmement, le déplacement à pied est très largement majoritaire dans le centre-ville (~50%). Une bonne partie de ceux-ci a été acheminé au centre-ville par les transports publics. Prendre ce besoin en compte doit mener à renforcer l'accessibilité du transport public et lui donner les moyens d'être efficace, ce qui n'est actuellement pas le cas. A l'inverse, maintenir l'accessibilité du trafic individuel au centre-ville freine et bloque le réseau de transport public. La priorité s'impose donc par des exigences purement fonctionnelles et non dogmatiques. Actuellement, la Constitution encourage la mobilité douce, ce qui passe par l'encouragement du transport public. Il existe un potentiel pour

agir dans les lieux où celui-ci est entravé. Dans un espace public limité, des choix doivent être faits.

M. Souttini ajoute qu'il représente le milieu cycliste, peut-être concerné moins directement par la question des transports publics. Toutefois, les cyclistes sont également multimodaux. Pour que la ville leur soit plus accessible, elle devrait être plus pacifiée et fluide. Si les transports publics fonctionnaient de manière plus efficace (avec un même budget mais des prestations meilleures), l'ensemble de la circulation s'en verrait améliorée. Cet été, M. Barthassat constatait que la circulation était pacifiée avec 7% d'automobilistes en moins, grâce aux vacances. Si cette proportion pouvait se déplacer en transports publics plus efficaces, la situation serait grandement améliorée.

Un député (UDC) demande si les piétons sont rudoyés par les transports publics, du point de vue de l'espace entre les arrêts et la problématique de fermeture rapide des portes.

M. Ziegler répond que les piétons ne se plaignent pas de ces points. La plupart d'entre eux valorisent la marche positivement et ne sont pas découragés par la distance entre les arrêts. Une pesée d'intérêts doit être effectuée entre la proximité des arrêts et la vitesse du tram. Dans l'idéal, il faudrait que les voies empruntées par les trams ne soient pas accessibles aux autres modes. De plus, aux interfaces principales (Cornavin, Rive, Bel-Air et Plainpalais), la priorité devrait être accordée aux piétons empruntant les transports publics.

Un député (UDC) demande quelle est l'importance de l'argument de protection de la santé dans le propos des auditionnés.

M^{me} von Matitz déclare que la marche est bonne pour la santé et permet de faire des économies, du point de vue de la santé.

Un député (PDC) constate, à propos des différentes mesures permettant d'améliorer la vitesse commerciale, que la présence de voitures est toujours étrangère à la problématique. Il peine donc à voir comment la vitesse commerciale des transports publics pourrait être améliorée en leur accordant une priorité absolue sur les autres modes de transport.

M. Souttini explique qu'en tant qu'habitant de Bernex, il se réjouissait de l'arrivée du tram. Celui-ci est quasiment toujours en site propre mais il est relativement souvent à l'arrêt.

M. Souttini indique qu'un conducteur TPG lui a expliqué qu'un des problèmes tient à la bande séparant la voie des voitures de celle des trams, que les automobilistes ou deux-roues mordent régulièrement.

M. Salvador indique que l'attractivité des transports publics dépend de sa vitesse. Pour l'améliorer, des feux de signalisation doivent être reconfigurés et des sites propres créés.

M^{me} von Matitz ajoute qu'à proximité de Cornavin, les trams sont bloqués essentiellement par les voitures provenant de la rue de Coutance. L'autre problème est la sortie du parking souterrain, dont un projet vise à la déplacer. A Bel-Air également, beaucoup de voitures passent. Une piste explorable serait d'accorder un feu vert aux piétons lorsque le tram s'arrête. A Genève, contrairement à Berne, ces deux temps ne sont pas toujours coordonnés.

Un député (EAG), relève que les lieux de transbordement ne sont pas véritablement abordés par l'initiative. Il demande si le mauvais aménagement de ceux-ci ne contribue pas à la mauvaise qualité des transports publics.

M. Ziegler répond que le réseau de tram s'est reconstruit dans des conditions politiquement difficiles. Les interfaces ne sont donc pas celles qui auraient pu être conçues à partir d'une feuille blanche, mais résultent des contraintes existantes. Ceci a certainement une incidence sur la vitesse commerciale. Les transbordements au centre-ville, lorsqu'ils sont importants, prennent du temps. L'aménagement d'interfaces, compte tenu des contraintes existantes, pourrait tout de même être amélioré. Il ne s'agit pas d'exclure tout véhicule individuel, mais de diminuer le trafic individuel pour que l'ensemble fonctionne. Il y aurait plus de place pour les véhicules, mais également acheminer les flux de piétons de manière sécurisée. Les transports publics et les piétons doivent avoir la priorité. Ceci est admis et conforme à la législation en vigueur.

M. Salvador précise que la vitesse commerciale n'est pas liée aux questions d'interface. La vitesse commerciale ne mesure que le temps de parcours du véhicule, sans les ruptures de charge. Les interfaces doivent être conçues sous l'angle de la politique globale des transports, et non uniquement du point de vue de l'aménagement.

Un député (PLR) demande, à propos de la référence à Mobilités 2030, si les auditionnés sont d'accord sur le principe de la traversée lacustre. Il souhaite savoir comment les représentants cyclistes imaginent la concrétisation de l'initiative, alors que la principale cause de ralentissement des transports collectifs, signalée par les conducteurs, est l'usage peu conforme des chaussées par les cyclistes.

M. Souttini répond avoir rencontré les responsables de la formation des conducteurs des TPG il y a un an, qui affirmaient qu'il n'y avait pas plus de problèmes vis-à-vis des cyclistes que des autres usagers de la route. Ceci ne signifie pas qu'il n'existe aucun problème. Certains cyclistes sont

effectivement indéfendables. M. Souttini explique avoir toujours roulé à vélo et sans crainte en ville, contrairement à d'autres personnes. Celles-ci, se sentant peu en sécurité, peuvent parfois circuler sur des trottoirs, sans nécessairement savoir qu'elles ne sont pas dans la légalité. L'association véhicule une attitude respectueuse des cyclistes.

Un député (PLR) comprend cela. Toutefois, les cyclistes gênent gravement la circulation des transports publics, selon les conducteurs. En voulant éviter des accidents, la vitesse commerciale est impactée. Il demande dès lors comment les cyclistes envisagent de contribuer à la priorité des transports publics.

M. Souttini répond que PRO VELO organise régulièrement des cours de circulation à vélo. Enfin, il s'agit d'une question d'aménagement. De nombreuses discussions ont eu lieu, par exemple, à propos de la descente de Coutance.

M^{me} von Matitz rappelle que la loi sur la mobilité douce exige que des pistes cyclables existent sur l'ensemble du réseau primaire et secondaire. Si celles-ci existaient, les cyclistes y resteraient.

M. Ziegler répond que les milieux piétons ne s'opposent pas sur le principe à la traversée lacustre, s'il améliore la mobilité au centre-ville.

M^{me} von Matitz ajoute qu'Actif-Trafic considère que réaliser la traversée lacustre est prématuré. Il faudrait d'abord régler la situation au centre.

M. Salvador indique qu'ATE s'oppose à la traversée lacustre.

Le président demande d'où l'ATE tire son chiffre de 200 F par minute d'immobilisation par véhicule TPG à un feu rouge.

M. Salvador répond qu'il a été transmis par les TPG, en aparté, lors d'une réunion.

Le président remercie-les auditionnés de leurs réponses.

Audition de M^{me} Frei et de M. Fankhauser

Le président salue M^{me} Frei et M. Fankhauser.

M^{me} Frei indique qu'il ne s'agit pas de la première fois que les TPG sont entendus sur la question de la priorité des transports publics sur le réseau genevois. Les TPG réitèrent leur intérêt en faveur de toutes les mesures aptes à améliorer la vitesse commerciale de leurs véhicules.

M. Fankhauser présente le document distribué. La présentation fait état des enjeux d'une vitesse commerciale accrue pour les TPG. La vitesse est un véritable enjeu pour les usagers. En effet, il s'agit, selon les enquêtes de

satisfaction, du 2^e plus grand frein à l'utilisation des transports publics (27% en 2013), avant même le coût. Pour les TPG, la vitesse n'est pas l'objectif ultime, en termes d'exploitation, contrairement à la régularité. Toutefois, ce dernier point passe par une certaine priorité dans le trafic. Toute intervention sur la régularité aura une influence positive sur la vitesse commerciale. Le schéma d'analyse des temps de parcours d'une ligne figure en page 6. Il s'agit de statistiques données par le système d'aide à l'exploitation. Les bus de la ligne en question mettent jusqu'à 6 minutes de plus en heures de pointe qu'en heures creuses. De plus, à la même heure, d'un jour à l'autre, cette ligne peut varier de 2 à 15 minutes. Ces éléments empêchent dès lors d'afficher un horaire fiable. La page 7 représente les problèmes causés par cette situation. Lorsqu'il y a une saturation due à l'irrégularité du passage des véhicules, ceux-ci ne peuvent pas forcément absorber une augmentation de fréquentation et les courses sont saturées. Par exemple, sur une ligne cadencée à 4 minutes, un retard d'une minute entraîne une augmentation de la fréquentation de 25% et induit des trains de bus. Le premier véhicule sera plus rempli que sa capacité de confort, tandis que le second sera sous-occupé. Concernant l'enjeu de la priorité aux carrefours, il existe deux manières de prioriser les transports publics. D'une part, la priorité partielle, soit la solution actuelle à Genève : les véhicules sont détectés et les carrefours permettent de déclencher une phase ouvrant le passage aux trams ou bus. D'autre part, la priorité systématique, où les véhicules sont détectés dans la gestion centralisée du trafic, avec une analyse en temps réel de la circulation. Dans une situation idéale, une priorité systématique pourrait être accordée et le véhicule disposerait toujours d'une fenêtre de passage. Avec la priorité partielle, les conducteurs ne peuvent pas exploiter la vitesse maximale prévue sur leurs lignes, par précaution et les carrefours sont traversés beaucoup plus lentement. Une priorité aux carrefours bénéficierait à l'ensemble des usagers. Les vitesses commerciales, sur les lignes principales, baissent globalement depuis 2006. Entre 2011 et 2012, la vitesse a pu être augmentée grâce au nouveau réseau simplifié et à l'introduction du TCOB. Depuis 2012, la tendance est à nouveau à la baisse. Les lignes de tram 12 et 15 peinent à stabiliser leur vitesse commerciale, alors que leurs parcours est inchangé. La ligne 14 a pu bénéficier de l'extension du TCOB et fait bénéficier l'ensemble du mode d'une augmentation de la vitesse commerciale grâce à des sites propres. Pour les trolleybus, la moyenne baisse vers 12 km/h, à l'exception de la ligne 6 (qui bénéficie de la voie de bus sur le pont du Mont-Blanc). Le même constat peut être tiré pour les lignes de bus urbaines. L'augmentation de la vitesse sur la ligne 5 était due à une modification du tracé. Depuis qu'elle a repris son parcours original, la vitesse est retombée. Sur les lignes de ceinture, la vitesse commerciale est plutôt stabilisée vers les 15 km/h. Il

est important d'améliorer le fonctionnement sur ces lignes car la concurrence avec la voiture est grande. La ligne 21 a bénéficié d'un prolongement de parcours et amélioré sa moyenne. Les lignes 22 et 23 rencontrent des difficultés sur le pont Butin. Enfin, le dernier graphique montre la situation des lignes qui franchissent des ponts et illustre l'amélioration résultant de la voie bus sur le pont du Mont-Blanc. Concernant l'enjeu économique, la page 17 montre la corrélation entre le coût au kilomètre et la vitesse commerciale, grâce à la comptabilité isolée de chaque ligne. Il existe une corrélation quasiment linéaire (de l'ordre de 1 F d'économie par km à chaque augmentation de la vitesse de 1 km/h). Sur les lignes les plus lentes, le potentiel est très élevé et une augmentation de vitesse de 1% permet d'économiser entre 1 et 2% de coûts d'exploitation. Concrètement, la situation d'une ligne urbaine type où la priorité permet d'économiser une minute au carrefour est exposée en page 18. L'augmentation de V_{com} , bien que faible (de 13,1 à 13,4 km/h) est très faible mais représente une économie annuelle d'environ 200 000 F. Si une minute pouvait être gagnée sur un carrefour, il y a fort à parier que plus d'une ligne seront touchées. Cette économie, en valeur relative, sera très intéressante puisque le coût total de la ligne diminuera, et par là même, l'indemnité étatique (du double). Le tableau en page 20 fait état du cahier des charges du groupe V_{com} , chargé de travailler à l'amélioration de la vitesse commerciale. Les points noirs du réseau constituent des lieux où la vitesse commerciale pourrait être grandement améliorée et sont représentés à la page 21.

M^{me} Frei conclut que toute mesure tendant à améliorer significativement la progression des véhicules TPG serait bénéfique, en facilitant le report modal vers les TPG. Ceci permettrait une amélioration de la fluidité du réseau. Il existe un intérêt économique évident à investir dans la priorité aux transports publics, en réduisant le coût individuel et global des lignes. Dès lors, les TPG sont favorables à l'IN 154.

Un député (UDC) relève que l'augmentation de la vitesse commerciale est économiquement positive (moins de véhicules, de chauffeurs, d'entretien, de personnel administratif et de bouchons dans les zones sensibles). Il demande si les sites propres seraient la solution, pour les TPG.

M. Fankhauser répond qu'il s'agit d'une solution, très efficace, parmi d'autres (par exemple le travail sur la régulation des feux).

Un député (UDC) indique avoir entendu que le groupe V_{com} avait des difficultés à progresser.

M. Fankhauser confirme.

Une députée (S) indique que le département a déclaré qu'il ne pouvait pas y avoir de corrélation directe entre la vitesse commerciale et la priorité aux transports publics. Or, elle constate que pour les TPG, un tel lien de causalité existe. Elle indique que certains feux seraient trop vieux pour être programmés, selon le département. Elle demande quelle est la proportion de ces feux non programmables. Elle souhaite savoir pour quelle raison le groupe de travail Vcom n'avance pas correctement. Dans la seule perspective de faire des économies, la démonstration des TPG devrait être suivie par la commission, le parlement et le Conseil d'Etat. Enfin, elle demande, à propos du pont de Lancy, quelles mesures pourraient être effectuées.

M^{me} Frei répond que sur le pont de Lancy, par exemple, un site propre serait bénéfique. Aujourd'hui, il n'existe qu'une petite partie de la ligne en site propre. Concernant le groupe de travail Vcom, ses travaux ne progressent pas car il doit procéder à des arbitrages difficiles entre des modes de transport dont aucun ne bénéficie de priorité, au cas par cas. Selon Mme Frei, ces arbitrages sont effectués à un niveau politique.

M. Fankhauser répond que les TPG n'ont pas la même conception de la corrélation entre la vitesse commerciale et la priorité aux transports publics que le département.

Une députée (S) précise que M. Favre déclarait que certaines villes avaient une vitesse commerciale meilleure que Genève sans priorité aux transports publics.

M^{me} Frei ajoute que les conditions de circulation sont très différentes d'un contexte à l'autre. A Genève, elles sont particulièrement difficiles. La forme urbaine n'est pas forcément propice à une grande circulation de véhicules de tous genres, à toute heure.

M. Pavageau précise que M. Favre n'avait pas déclaré que la priorité aux transports publics n'était pas efficace, mais qu'inscrire ce point dans la Constitution n'était pas forcément gage de succès. De plus, il ne s'agissait que d'un élément parmi d'autres. En effet, 50% des possibilités de gain de vitesse commerciale, sur la ligne 14, étaient liés aux manœuvres aux arrêts.

M. Fankhauser indique qu'il ne dispose pas de la proportion de feux programmables.

Le président suggère de reposer cette question à la régulation du trafic.

Un député (MCG) relève que le pont Butin constitue un axe de circulation difficile pour les TPG et que la vitesse commerciale est plus élevée que sur le pont du Mont-Blanc.

M. Fankhauser explique que les lignes 22 et 23 sont des lignes de ceinture contournant totalement la ville. Ces lignes se trouvent sur des axes où la circulation est plus rapide que dans le centre. Dès lors, elles ont une vitesse commerciale plus élevée que les lignes passant au centre-ville. Il est important pour ces lignes de conserver un avantage concurrentiel sur la voiture. Actuellement, la baisse de vitesse est notamment due à une absence de voie bus entre le Petit-Lancy et le Grand-Lancy.

M^{me} Frei ajoute que la vitesse commerciale pourrait être beaucoup plus élevée que pour une ligne urbaine.

M. Fankhauser précise que les lignes circulant sur le pont du Mont-Blanc sont urbaines et ont une vitesse commerciale faible. Dès l'introduction de la voie bus en février 2012, les lignes du pont du Mont-Blanc ont augmenté leur vitesse.

Un député (PLR) relève, concernant le pont Butin, que la vitesse commerciale a baissé. Il demande comment l'initiative pourrait résoudre le problème des feux, sur l'axe des lignes 22 et 23. Il demande également si les transports publics ne disposent pas déjà de la priorité et si une initiative est véritablement nécessaire.

M. Fankhauser répond que le principal problème des lignes 22 et 23 se pose dans la descente sur le Grand-Lancy, où les véhicules TPG sont bloqués dans le trafic. Pour remédier à ce problème, une voie bus en élargissant le viaduc serait une bonne option.

Un député (PLR) demande si une initiative donnant la priorité aux transports publics serait de nature à améliorer la situation.

M^{me} Frei indique que dans la gradation de mesures, la plus lourde est le site propre. D'autres dispositifs permettent également d'améliorer la situation (aménagement d'arrêts, réglage des feux). L'initiative donne un cadre et les solutions seront déclinables de manière fine, selon les situations.

Un député (PLR) demande en quoi l'initiative serait un apport à la Constitution.

M^{me} Frei répond que dans les cantons dont les réseaux sont efficaces, la priorité aux transports publics est inscrite dans la constitution cantonale.

Un député (PLR) déclare que la priorité au développement des transports publics n'équivaut pas à la priorité des transports publics. Il constate qu'à un endroit où aucun trafic individuel ne passe, par exemple au pont de l'Ile, la vitesse commerciale baisse. La carte des points noirs des TPG est extrêmement intéressante. A quelques exceptions près, il ne s'agit à l'évidence pas de problèmes de priorité, mais de voies réservées qui

manquent et constituent le cœur du problème. Ceci s'accroîtra dans le futur. En effet, des voies réservées commencent à manquer pour sortir de la ville.

M^{me} Frei répond, à propos des constitutions cantonales, qu'elle pourra fournir ultérieurement davantage de renseignements sur leurs dispositions respectives. L'initiative genevoise parle d'aménagement du réseau et de régulation de la circulation pour donner la priorité aux transports publics, ce qui induit une priorité et une meilleure progression des véhicules.

Le président prie les TPG de faire parvenir la présentation par voie électronique à la commission.

Un député (EAG), indique être interpellé par le parcours de la ligne 21, sur laquelle la vitesse est insuffisante. Jusqu'à maintenant, l'axe entre le Bout-du-Monde et l'avenue Louis-Aubert a été fractionné entre route, places de stationnement et piste cyclable. La surface pour les automobilistes est assez petite et par voie de conséquence, les TPG proposent quasiment un virage complet, en préconisant des sites propres.

M^{me} Frei répond que de manière générale, les situations problématiques sont le résultat d'arbitrages. Les TPG se sont toujours battus pour obtenir les meilleures conditions possibles pour la progression de leurs véhicules.

M. Fankhauser confirme que la ligne 21 prend régulièrement entre 6 et 10 minutes de retard. La carte représente les points noirs et non des souhaits de voies bus. La ligne 21 prendra davantage d'importance avec le développement immobilier de la Fontenette et des Grands Esserts. Il y a donc un grand enjeu pour améliorer la ligne 21.

Un député (Ve) demande si la différence entre les gains de priorité partielle et absolue est connue.

M. Fankhauser répond qu'il pourrait fournir des éléments chiffrés sur un exemple concret.

Le président indique que le représentant de l'ATE a déclaré que l'immobilisation d'un véhicule TPG à un feu rouge coûterait 200 F par minute. En se basant sur les éléments chiffrés donnés en page 18, ce coût serait plutôt de 200 F par heure.

M. Fankhauser répond que l'ordre de 200 F par heure est correct.

Le président remercie les TPG de leur présence.

Audition de M^{me} Nathalie Hardyn, Présidente du GTE et de M. Henry-Pierre Galletti, membre du bureau du GTE

M^{me} Hardyn indique que le GTE considère que l'IN 154 doit être rejetée. Selon lui, les outils législatifs existent déjà pour améliorer la vitesse commerciale des transports en commun.

M. Galletti esquissera quelques pistes de réflexion à ce sujet. Si les transports collectifs ne sont pas les plus rapides de Suisse, leur vitesse commerciale est tout de même dans une bonne moyenne (16 km/h contre 16,9 km/h à ZH). Berne, qui dispose de la vitesse la plus élevée de Suisse, ne dispose pas d'une priorité constitutionnelle aux transports publics. D'après ce que le GTE a compris de l'objectif des initiants, le principal point vise à améliorer la vitesse commerciale. Inscrire la priorité aux transports en commun ne garantit absolument pas que celle-ci augmente. Les transports genevois ne sont pas suffisamment rapides, ce qui s'explique par plusieurs raisons. A Genève, le maillage dense du réseau de transport rend difficile et arbitraire la priorisation des différentes lignes. La configuration urbaine est dense et contraignante. Les flux de passagers aux arrêts de centre-ville sont aussi un facteur de ralentissements importants. Il n'existe pas encore de RER. De nombreux chantiers de longue durée et des recours contre les aménagements n'améliorent pas la situation. La création de voies bus dans les communes pose également un problème financier. Le GTE rejoint le point de vue du Conseil d'Etat, en constatant qu'il n'est pas possible de mettre en œuvre l'initiative, dans des lieux où les transports en commun sont très denses. En effet, l'accès du trafic individuel motorisé et de la mobilité douce seraient impossibles. La mise en site propre systématique entraînerait une diminution de la voirie allouée au transport individuel motorisé, ce qui est contraire à une modification législative votée récemment par le Grand Conseil. Par ailleurs, le Conseil d'Etat n'a pas les moyens financiers pour mettre en place l'initiative. Enfin, l'IN 154 est incompatible avec les objectifs de Mobilités 2030.

M. Galletti indique, sur un plan technique, que la priorité des transports en commun est déjà une réalité. Les principaux outils sont les suivants : feux prioritaires paramétrables et gestion prioritaire par balises. Il existe 460 carrefours à Genève, dont environ 450 sont équipés de technologie relativement moderne à moderne. Une dizaine est peu ou pas paramétrable (et parmi ceux-ci, aucun ne voit passer de bus ou trams). La priorité absolue est déjà une réalité sur les grands axes où cela fait du sens, par exemple sur les grands axes (Malagnou, Chancy, Acacias, Chêne). Les seules exceptions se situent sur des carrefours compliqués traversés par des ondes vertes qu'il est impératif de ne pas briser. Plusieurs carrefours peuvent communiquer entre

eux. Partant de ce constat, il s'agit d'une question de gestion humaine de la technologie (qui constitue le premier axe d'amélioration possible). M. Galletti expose quelques pistes d'amélioration. Premièrement, la fermeture des portes des trams et des bus. Celle-ci serait trop « gentille » avec les usagers. La perte de temps aux arrêts pourrait ainsi être réduite. Deuxièmement, le temps prioritaire accordé aux trams et bus est long, voire trop long. La situation pourrait être optimisée dans de nombreux cas (par exemple, à la sortie du pont du Mont-Blanc sur la rive droite). Ceci n'est pas simple à réaliser, mais possible, en améliorant la réactivité du système. Les détecteurs de files d'attente (caméras ou boucles d'induction) sont une réalité dont on peut disposer. Il convient de les installer où cela fait du sens et utiliser tout leur potentiel. De plus, il existe des programmes-types de gestion des carrefours qui font varier la durée des feux selon l'heure. Tout se joue sur ce point et le niveau de technologie à disposition aux carrefours. L'amélioration de la situation est indéniablement liée à la technologie et à son exploitation humaine. Il s'agit d'investissement et de facteurs humains, l'objectif final étant une optimisation en temps réel de la circulation, et non une priorité absolue, destructrice pour la circulation en général. Troisièmement, la distance entre les arrêts est une piste à approfondir (fixée à environ 300 m selon la loi). Cet élément de confort et proximité a pour corollaire un impact défavorable sur la vitesse commerciale et il est permis de questionner le bien-fondé de cette règle. A titre de comparaison, la norme de compensation de places de parc supprimée est de 500, voire 750 m. Sur la ligne 14, 5 arrêts se succèdent sur moins de 1,7 km. Le temps officiel de transport est de 7 minutes. A pied, ce trajet prend 20 minutes. Le gain de temps est faible et la vitesse commerciale reste basse. Le bon sens et l'honnêteté à reconnaître que certains aménagements sont ratés constituent des pistes d'amélioration, tant pour le transport public que le trafic individuel motorisé. Des documents de la DGT existent sur ce point et M. Galletti invite la commission à les consulter, si besoin est. Il est utile de rappeler qu'une voie bus a été créée sur le pont du Mont-Blanc. Cette réalisation a démontré à la fois la pertinence de cette stratégie appliquée à des endroits ciblés et le temps que peut prendre la réalisation des objectifs du Conseil d'Etat. De manière prospective, el GTE invite à réfléchir à une solution appliquée dans certaines grandes villes, où la mobilité se décline par étages. A Hong-Kong, il existe des centaines de mètres de passerelles piétonnes, permettant un déplacement 100% piéton par-dessus le trafic individuel motorisé et public. Ces passerelles existent sur de grands carrefours ou ronds-points. En conclusion, les outils législatifs actuels démontrent leur efficacité et leur potentiel. Des pistes d'amélioration existent, sur un point technologique et humain.

Un député (UDC) demande si le TCS est pour ou contre l'initiative.

M. Galletti répond qu'il est entendu en tant que membre du bureau du GTE. Cela étant, les deux positions se rejoignent.

Un député (UDC) demande, si les TPG étaient plus rapides, quelle serait la proportion d'automobilistes prêts à abandonner leur voiture.

M. Galletti répond que proposer un moyen de transport efficace fait que la population se l'approprie. C'est ainsi que le M2, à Lausanne, est aujourd'hui surchargé. Le transfert modal est possible, en présence d'alternative intéressante. M. Galletti indique être un amateur de belles carrosseries et faire occasionnellement du circuit, mais il ne circule qu'en vélo ou TPG en ville car ces moyens de transports sont simplement plus efficaces. Il est incapable de donner un pourcentage du report modal espéré demandé par le député (UDC), mais force est de constater que proposer une nouvelle prestation efficace lui donne du succès.

Un député (UDC) indique que beaucoup de zones bleues ont été créées dans les Trois Chênes, ce qui a favorisé l'émergence de « voitures-ventouses ». Il demande si les utilisateurs de ces voitures se sont reportés sur un autre mode de transport.

M. Galletti peine à donner une relation de causalité entre ces éléments. De manière plus générale, la stratégie du stationnement fait l'objet d'un traitement spécifique dans le règlement du stationnement.

Un député (UDC) demande si le GTE cautionne ce genre de mesures.

M^{me} Hardyn répond que le GTE a participé à l'élaboration du règlement et suit son application de manière attentive.

Un député (PLR) demande davantage de renseignements à propos du canton de Berne, qui ne dispose pas de priorité aux transports en commun.

M^{me} Hardyn répond que Berne dispose d'un RER. La morphologie de la ville est différente (les voies de tram n'y coupent pas, par exemple, les voies de circulation). La vieille ville est moins traversée par le trafic.

Une députée (Ve) relève que plusieurs mesures pour améliorer la rapidité des transports collectifs ont été proposées. Elle demande quel investissement financier cela représente.

M^{me} Hardyn répond ne pas avoir calculé ce coût. Le Conseil d'Etat, lui, a uniquement calculé le coût de la création de voies de bus.

M. Galletti ajoute que les mesures technologiques existent déjà partiellement à Genève. Elles devraient essaimer sur d'autres carrefours.

Une députée (Ve) note que le trafic professionnel est défendu par le GTE. A ce titre, des transports publics plus attractifs permettraient de libérer la chaussée pour celui-ci. Elle demande si les membres du GTE verraient un intérêt à améliorer l'attractivité des transports publics.

M^{me} Hardyn répond que l'ASTAG et l'AGET sont membres du GTE. Pour les transporteurs professionnels, il est clair que si moins de voitures étaient sur la route, leur situation s'améliorerait. Cela étant, donner une priorité absolue aux transports publics créerait des embouteillages sur certains carrefours qui se répercuteraient sur le transport professionnel.

Une députée (Ve) note que le GTE n'estime pas que ceci pourrait avoir comme conséquence une réduction du trafic motorisé, avec un report modal.

M. Galletti répond que les projections étatiques sur l'évolution du trafic font état d'une nécessité de fournir un effort conjugué des modes de transport motorisé, en commun et de la mobilité douce. C'est dans cet esprit qu'une stratégie ne visant pas à favoriser un mode de transport en défaveur de l'autre doit être élaborée.

Une députée (Ve) relève que selon M^{me} Hardyn, la priorité contreviendrait à une loi récemment votée par le Grand Conseil sur les sites propres. Elle demande si, par principe, le GTE est opposé à la mise en site propre de voies bus, notamment en périphérie.

M^{me} Hardyn répond que tout dépend de la fréquentation et de la fréquence des bus. Lorsque la voirie est suffisamment large, il est possible de prévoir des voies bus. Toutefois, ceci n'est pas possible sur l'ensemble du canton.

Une députée (Ve) note que le GTE est prêt à entrer en matière sur les sites propres. Elle relève que selon le GTE, l'initiative viserait une priorité absolue.

M^{me} Hardyn répond que la priorité existe ou n'existe pas. L'initiative n'est pas nécessaire car il est déjà possible, via des mesures techniques ou humaines, d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics. De plus, elle ne semble pas réalisable.

Une députée (S) relève que les dispositions demandées par l'initiative existent déjà, selon le GTE. Elle demande, dans l'hypothèse où tel est le cas, pourquoi elles ne sont pas mises en place.

M. Galletti répond que lorsque les disponibilités techniques existent (par exemple, les feux blancs de transports publics), elles sont mises en œuvre. La priorisation est donc déjà une réalité. Le facteur humain permet de moduler la priorisation en fonction de certains critères. Il s'agit du travail de la DGT. Cette prestation existe mais pourrait être nettement améliorée.

M^{me} Hardyn ajoute que des feux prioritaires existent déjà, notamment pour les bus et tramways. A la rue de Carouge, par exemple, un feu piéton peut bloquer deux trams plein, ce qui est problématique. A propos des arrêts mal aménagés, il en existe où il n'y a pas la place de sortir du véhicule qui s'arrête. Remédier à ces incohérences est possible, ne coûte pas cher et devrait être fait. Si les entrées et sorties étaient améliorées, la vitesse commerciale pourrait être améliorée et ce, sans priorité.

M. Galletti rappelle que selon actif-traffic, entité pas forcément pro-voiture, la performance globale des TPG est remarquable. Elle est proche de la première place sur les 53 villes évaluées. Les Genevois doivent reconnaître une certaine efficacité des transports publics.

Une députée (S) relève qu'il y a donc une volonté politique de ne pas appliquer toutes les mesures. Elle confirme que certains arrêts sont incohérents, notamment à la rue de la Servette.

M^{me} Hardyn répond que cet arrêt est peut-être mal placé. Dans Mobilités 2030, il était mentionné qu'il serait possible d'espacer les arrêts. Il faut choisir entre une perte de confort et une amélioration de la vitesse. Ceci explique peut-être la difficulté à mettre en œuvre des mesures, sur le plan politique.

Une députée (S) relève qu'à la place des 22-Cantons, la priorité n'est pas donnée aux trams. Elle considère qu'une question de planification se pose.

Un député (MCG) indique que les TPG ont récemment fait grève. Il demande si le GTE a constaté une amélioration de la fluidité. En effet, il s'agit du constat tiré par le MCG.

M^{me} Hardyn imagine que le département analysera la question. Deux éléments font que la circulation n'a pas été dramatique sur l'ensemble du canton. Premièrement, il s'agissait d'un mercredi et la population était prévenue. De plus, le temps était clément.

Une députée (S) relève qu'un aménagement serait raté à la sortie des Acacias. Elle demande des précisions à ce sujet. Elle indique avoir relevé une incohérence dans le discours du GTE. D'une part, il faudrait investir dans la technologie et d'autre part, mieux l'utiliser. Enfin, elle relève que l'initiative ne serait pas nécessaire, selon le GTE. Elle demande si, en plus des mesures imaginées, il ne serait pas opportun de faire un pas de plus en faveur de la priorité. En effet, selon elle, les mesures techniques et la priorité ne sont pas en opposition.

M. Galletti répond, à propos des Acacias, qu'il invite la commission à se faire informer précisément sur le cas par la DGT. Des aménagements ont eu lieu vers Uni-Mail, qui avait pour ambition d'améliorer la situation. Tel n'a

pas été le cas. La situation sur l'ensemble de l'axe pourrait être améliorée en modifiant la situation devant Uni-Mail et le P+R Etoile. Des infographies sont à disposition qui permettent de démontrer qu'avec des mesures de modification de la voirie et sur les transports en commun, le flux de sortie pourrait être amélioré de plus de 50% sur un temps donné. Parallèlement à cela, il serait possible d'améliorer le temps de progression du tram 15 en heures de pointe. Ces chiffres sont ceux de la DGT.

Une députée (S) demande par quel moyen.

M. Galletti indique qu'il remettra des documents à ce sujet. Il répond que ceci serait réalisable en créant un sas à la sortie de l'Etoile et une 2^e voie à François-Dussaud, en supprimant quelques places de stationnement (tout ceci sans toucher au tracé du tram). Concernant les investissements, le département est mieux placé pour apporter des éléments sur les niveaux technologiques des TPG. Monter le niveau de la technologie de manière générale, ainsi que la compétence humaine, est un facteur d'amélioration très net.

M^{me} Hardyn ajoute, concernant la priorité, qu'il s'agit d'un équilibre entre les moyens de transport. Il existe une nécessité de rattrapage à propos des transports publics. Il est toujours possible de faire mieux. Les transports publics ne pourront pas absorber à eux seuls l'intégralité de la demande de mobilité. Malheureusement, il n'y a pas suffisamment d'argent pour réaliser toutes les mesures susceptibles d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics.

Un député (S) demande, à propos du sondage du DETA, ce que le GTE pense du découpage en trois zones (différent de celui de Mobilités 2030).

M^{me} Hardyn répond que le GTE a reçu l'avant-projet de loi sur la mobilité et rendra ses impressions au département la semaine suivante. Pour l'instant, elle ne peut pas se prononcer.

M. Galletti ajoute que ces éléments sont liés au projet de loi mentionné. Il rappelle qu'il existe déjà un système de priorisation du système routier.

Un député (S) indique que le GTE a mentionné les ondes vertes, notamment sur le U lacustre. Il demande s'il est possible de faire une onde verte sur le U lacustre tout en donnant la priorité aux transports publics.

M. Galletti répond qu'il s'agit de la question posée il y a 3 ans au département. Une étude devait être menée sur ce point et être rendue dans les 6 mois, selon la Conseillère d'Etat de l'époque. Le GTE attend toujours les résultats de cette étude.

Un député (S) indique avoir lu que la rue Ami-Lullin venait de rouvrir à la circulation. Il demande quel bilan le GTE tire sur ce point.

M^{me} Hardyn répond que le GTE n'a pas mené de réflexion sur ce point.

M. Galletti ajoute qu'il était important de ne pas couper l'axe descendant. Aujourd'hui, il a été remédié à ce problème.

Un député (S) indique que Bâle dispose de la priorité aux transports publics. Il demande si les homologues du GTE ou du TCS bâlois ont perçu des difficultés supplémentaires pour la fluidité du trafic.

M. Galletti répond qu'il ne dispose pas de renseignements à ce sujet.

Un député (UDC) demande ce que pensent les petits professionnels de l'IN 154.

M^{me} Hardyn répond que les membres professionnels du GTE s'opposent à l'initiative. Si une restriction pour le transport individuel motorisé est mise en place, il n'y aura pas de sélection à l'entrée de la ville. En effet, l'Etat ne s'est pas prononcé sur d'éventuels moyens de trier les véhicules.

Un député (EAG), indique que les TPG préconisent l'installation de sites propres. En son temps, le TCS avait soutenu la mise en site propre de la rue de Lausanne. La solution retenue sur cet axe est mixte et peu satisfaisante. Il demande si le point de vue du TCS vis-à-vis des sites propres a évolué.

M^{me} Hardyn répond que tout dépend de l'espace à disposition sur la voirie. Des sites propres partout ne sont pas nécessaires.

M. Galletti est d'avis qu'un député (EAG), relève justement ce détail historique. L'aménagement de la rue de Lausanne démontre qu'un véritable site propre aurait été plus efficace.

Un député (UDC) déclare que trop augmenter la vitesse commerciale pourrait avoir un effet pervers pour les usagers des transports publics, notamment en cas de freinages d'urgence. Il demande si cette situation pourrait se produire.

M. Galletti répond que ceci n'arrivera pas. Le système actuel ne permet pas des vitesses extrêmes. En effet, dans l'hypercentre, le maillage très dense et la configuration des lignes empêchent cela. Pour les usagers, le freinage est tout à fait supportable.

Le président remercie et libère les représentants du GTE.

Un député (MCG) indique qu'il n'a jamais perçu autant de fluidité que lorsque la grève TPG a eu lieu. Il souhaite savoir où sont les ingénieurs qui ont conçu le réseau de transports publics à Genève pour bloquer toute forme

de mobilité. Un député (MCG) demande si le département effectue une analyse de la grève et partage la sienne quant à la fluidité qui en a résulté.

Un député (S) explique que ceci est logique.

Un député (MCG) répond qu'il est illogique de créer des lignes de transports publics qui coupent systématiquement la circulation.

M. Barthassat admet qu'il a eu la même impression qu'un député (MCG) en circulant de Croix-de-Rozon jusqu'en ville. Il indique avoir demandé un bilan à ses services sur la grève des TPG. Lorsque le rond-point de Carouge est moins emprunté par les transports publics, le carrefour est moins bloqué. Toutefois, il s'agissait d'un jour de beau temps et beaucoup de gens se sont déplacés en deux-roues (motorisés ou non) ou à pied. En périphérie, en revanche, beaucoup de bouchons se sont formés. La circulation était bonne en ville car la police déblayait les carrefours, ce qui n'est pas possible tous les jours. En revanche, à des heures où la situation est normalement fluide, elle ne l'était pas, le jour de la grève. Les services analyseront la grève puis transmettront leurs résultats à la commission et à la population.

Un député (MCG) indique qu'il a un problème avec l'initiative. Lorsqu'il n'y a pas de transports publics, la circulation est plus fluide. Il est épatant qu'une priorité absolue soit demandée, alors qu'elle existe déjà. Si certains avaient été moins dogmatiques, en lieu et place de « planter les transports publics au milieu de la route », il aurait été possible de gagner en vitesse commerciale et en mobilité. Tout a été fait pour embêter les automobilistes. Pour le MCG, cette initiative devrait être refusée par le peuple sans qu'un contre-projet ne soit opposé.

Une députée (Ve) exprime sa surprise sur le fait que le Conseiller d'Etat accorde une once de crédit aux idées reçues et désavoue toute la politique des transports menée jusqu'alors, basée sur une offre importante en transports publics, en affirmant que si les transports publics ne roulaient pas, la circulation serait meilleure. Une initiative pour des transports publics plus rapides a tout son sens, en périphérie comme au centre. Par ailleurs, une grève épisodique n'implique pas un changement des habitudes de mobilité des usagers.

Audition de M. Bourget et de M. Hochstrasser (régulation du trafic/DETA)

M. Hochstrasser remercie la commission de le recevoir. Il indique qu'il exposera les principes de bases d'une signalisation lumineuse et ce qui est possible et impossible d'en faire.

Le président indique qu'il avait visité la régulation du trafic, ce qui était très intéressant. Il propose de faire de même en commission, dès qu'il y aura du temps.

M. Barthassat ajoute qu'une visite groupée aux TPG et à la police de l'autoroute serait judicieuse.

M. Hochstrasser explique que M. Bourget est directeur de la signalisation et du marquage au sein de la DGT. Au niveau organisationnel, il y a un ingénieur en gestion du trafic pour chacune des régions de la DGT (rive droite, Arve et Rhône, rive gauche). Ceci permet d'avoir une adéquation entre la conception des projets et la signalisation lumineuse. La planification à long terme y est liée. M. Bourget s'occupe de la mise en service pratique. Il explique que la présentation se divise en 5 parties (architecture matérielle, éléments de cadrage, principes de base, détection des véhicules et exemples concrets).

M. Bourget projette la présentation « Régulation lumineuse du canton de Genève ».

M. Hochstrasser indique que la page 3 illustre l'architecture matérielle. A gauche, un ordinateur central gère tous les carrefours. A droite, il s'agit d'un système où il existe un ordinateur par carrefour. Ce système s'adapte en fonction de la réalité. Il existe 452 feux à Genève. 60% sont reliés à un ordinateur central (schéma de droite). 5 carrefours sont liés à un PC (schéma de gauche). Il existe des feux tricolores, des feux tricolores doublés d'un radar de vitesse, des feux uniquement clignotants et des carrefours « vides » où il serait possible de poser des feux. Il existe 3 fournisseurs de feux. Premièrement, Hasler, qui n'existe plus. Les 19 carrefours équipés de ces feux ont entre 50 et 60 ans. Deuxièmement, les feux Mauerhofer & Zuber (MZ) équipent 21 carrefours et ont 40 ans. Troisièmement, les feux Siemens équipent 412 carrefours et sont récents. Le coût moyen d'un carrefour neuf est d'environ 300 000 F d'équipement, avec le génie civil. Les principes de bases de la régulation du trafic sont les suivants: sécurité maximum pour tous les utilisateurs (en empêchant, par exemple, le double-vert); tous les utilisateurs doivent être donnés au minimum une fois par cycle de feux; priorité possible pour les transports en commun; durée de vert nécessaire pour passer les charges de trafic individuel; gestion individuelle ou par

groupes de carrefours ; coordinations ou confort pour les piétons, si possible ; optimisation du temps vert ; uniformité pour le canton. Ces principes de base sont mis en œuvre en fonction des contraintes d'exploitation, qui sont les suivantes. Premièrement, le respect de la hiérarchie du réseau. Deuxièmement, la gestion des files d'attente, en évitant les autoblocages des carrefours en amont et en aval. Troisièmement, les temps d'attente maximum tolérés pour les piétons (90 secondes) et le trafic individuel (150 secondes). Les contrôles d'accès sont une autre version plus complexe des files d'attente. Le but est de faire attendre les usagers de la route le plus à l'extérieur de la ville (p. ex. à la station-essence avant le jardin botanique) pour ensuite pouvoir rouler. Sans ce principe, les carrefours s'autoboucheraient (p. ex. avenue de France, qui s'autobloque déjà). Les carrefours de sorties d'autoroute appartiennent à la Confédération et l'OFROU a un objectif différent de la DGT (priorité à la sortie de l'autoroute vs priorité aux ondes vertes). Du point de vue de la sécurité, les interverts sont un concept qui consomme du temps. Il s'agit du laps de temps où tous les feux du carrefour sont rouges en même temps pour qu'un véhicule puisse terminer son parcours. Ces temps d'interverts peuvent être longs, en fonction de la longueur du carrefour. La durée de temps vert minimum est de 7 secondes. Le principe est de prévoir des feux clignotants en cas de conflits tolérés. Il s'agit de situations plus accidentogènes, connues de la DGT et des services de police (p. ex. tourner à gauche devant l'horloge fleurie pour tourner sur le quai du Rhône). La page 9 illustre les systèmes de gestion adaptative. Il est possible d'attribuer des cycles et des durées de vert différents en fonction des modes de transport, sur le même carrefour. Concernant le contrôle d'accès, le principe est de retenir le trafic en dehors du centre-ville pour éviter de le bloquer. Les durées de vert sont volontairement réduites. Pour ne pas bloquer les transports en commun et les cycles, il est nécessaire de prévoir des voies bus et bandes cyclables. Un bon exemple est le carrefour de l'avenue Wendt. Le trolleybus 3 n'a pas de voie bus pour tourner à gauche et utilise la voie du trafic individuel. Une priorité au trafic individuel doit être accordée pour que le bus passe. La page 11 expose une situation semblable à celle de la rue de Lausanne ou de la Servette, où il n'y a pas suffisamment de voies de circulation pour tous les modes. Ces cas, du point de vue de la circulation, ne sont pas optimaux. Ils sont généralement liés aux immeubles. Concernant les principes de détection, il existe plusieurs méthodes. Le premier point est le réseau de cuivre qui permet d'avoir une liaison entre 60% des 452 carrefours. Il existe aussi des feux, des moyens de détection, des caméras et des boucles. Le système IFAS fonctionne de la manière suivante : trait horizontal (arrêt), trait vertical (feu vert) et point clignotant (détection). Le clignotant intervient à 6 secondes et

3 secondes avant le départ. Lorsque le bus a passé, il émet une quittance. 320 carrefours sont équipés du système IFAS à Genève. Ce système n'équivaut pas à une priorité absolue, mais prévoit uniquement une préannonce. La détection des véhicules peut s'effectuer par boucles inductives ou des caméras et visent à modifier le temps de vert en fonction de la détection. Un bon exemple serait le carrefour entre la rue du Stand et le boulevard Georges-Favon, où un tram sur deux de la ligne 14 ne peut pas passer. La détection fonctionne également sur les files d'attente. Lorsque la file se remplit trop, le mouvement est accéléré. L'inconvénient de la boucle est que celle-ci doit pouvoir détecter le type de véhicule en transit (vélo vs bus). Des moyens doivent être trouvés pour éviter une détection erronée, en ayant recours à la caméra, par exemple. Aujourd'hui, de moins en moins de boucles sont réalisées car celles-ci sont coûteuses et doivent être remplacées en cas de travaux (si elles sont sectionnées). La détection des piétons s'effectue par boutons-poussoirs. Le poussoir du feu piéton ne signifie pas qu'il aura immédiatement la priorité, mais l'inclut dans la programmation. Tous les boutons-poussoirs sont tous compatibles malvoyants. Des prolongations sont possibles devant les écoles, crèches et EMS. Certaines caméras détectent la présence de piétons sur le passage, afin de prolonger le vert. L'autre méthode est de presser longuement sur le poussoir pour obtenir un temps prolongé. Trois exemples concrets sont présentés et illustrent les difficultés de la DGT. Le libre choix existe mais les ingénieurs du trafic doivent forcément prendre certaines décisions, aux carrefours complexes. Premièrement, le cas de la Jonction. Les usagers de la ligne 14 constatent que le tram est régulièrement arrêté sur l'Arve entre 60 et 90 secondes. Il a été décidé de ne pas mordre sur le temps vert aux voitures. Une solution à ce problème complexe a pu être trouvée en pénalisant la ligne D en donnant un feu vert au tram, afin de ne pas saturer le carrefour. La régulation doit être fine et la solution est testée avant d'être décidée. Deuxième exemple, la rue Pictet-de-Rochemont. Dans ce cas précis, compte tenu du fait que le tram est en descente et de la charge de la ligne 12, il a été décidé de lui accorder une quasi-priorité absolue. Troisième exemple, le carrefour des Contamines à Malagnou. Celui-ci a été modifié avec l'introduction de la ligne 25. Un bus tourne à droite et empiète sur le carrefour. Le bus est équipé d'IFAS. Le carrefour le détecte et lui donne le vert dans un plan fixe jusqu'à 25 secondes. Le vert est « gratuit » car le mouvement ne dérange personne. M. Hochstrasser conclut que dans la situation actuelle, certains carrefours constituent des cas de conscience.

Un député (MCG) remercie M. Hochstrasser de son exposé. La pratique diffère toutefois de la théorie. Il indique que selon M. Hochstrasser, personne ne doit attendre, dans un cycle.

M. Hochstrasser corrige. Il n'a pas déclaré ceci mais plutôt qu'un temps vert devait être donné à chacun, au sein d'un cycle. Il n'est pas possible de contenter tout le monde.

Un député (MCG) explique que lorsqu'il a passé son permis de conduire, il était clair que les routes principales cantonales étaient plus rapides que les routes secondaires, censées être des entrées ou sur le réseau primaire. Aujourd'hui, les routes cantonales sont cassées. La population se reporte sur des routes secondaires, ce qui péjore la qualité de vie de tout le monde. A Onex, il y avait 20 000 véhicules par jour sur la route de Chancy, avant l'arrivée du tram. Après son arrivée, seuls 10 000 véhicules y passent. Le différentiel se traduit par une occupation accrue des routes secondaires. Un député (MCG) déclare être fâché et furieux de la mobilité sur le canton de Genève, où tout a été conçu pour empêcher la circulation.

Un député (MCG) relève que le coût d'un carrefour est de 300 000 F. Il demande si changer un vieux feu permet de gagner du temps et facilite la gestion.

M. Hochstrasser répond qu'il n'a pas prétendu présenter une solution parfaite, mais les difficultés existantes pour gérer le trafic. Il indique qu'un mandat avec l'EPFL existe, dans le cadre duquel celle-ci tente de déterminer dans quelle mesure une gestion intégrée de l'ensemble serait possible (capteurs en temps réel contrairement à pré-programmation). Dès lors, remplacer des feux par des plus récents devrait améliorer la situation.

Un député (MCG) a l'impression que Genève a la plus grande densité de signalisation au monde. Il demande s'il y a une telle nécessité.

M. Hochstrasser répond qu'à Zurich, il y a 420 feux de signalisation dans la ville. Le but n'est pas d'avoir le plus de feux possibles. Un axe de recherche est la suppression de feux, lorsqu'ils sont inutiles. La densité de la ville n'est pas étrangère au nombre de feux.

Un député (MCG) indique que lorsque les carrefours sont en panne, il n'y a pas de bouchons.

M. Hochstrasser répond que tel est peut-être le cas pour les voitures. Toutefois, dans ce genre de situations, les piétons ne traversent plus.

Une députée (Ve) indique qu'une autre piste pour limiter les feux et améliorer la cohabitation serait d'utiliser des zones 30 km/h. Elle demande si des plans existent pour augmenter ces zones.

M. Hochstrasser répond que le territoire de la ville appartient à celle-ci. Les zones 30 km/h sont examinées avec attention mais il n'existe pas de véritable plan de développement.

Une députée (Ve) demande s'il est envisagé de déclasser des routes en ville.

M. Prina répond que ceci est défini par la hiérarchie du réseau routier, révisée en début de législature. Le Grand Conseil a la possibilité de valider ou non tout déclassement, selon la loi sur les zones 30 km/h. A propos du développement de la zone 30 km/h, il faut se référer au plan directeur communal de la Ville de Genève, défini par poches de quartier. En principe, ces zones ne peuvent pas se faire sur les routes primaires ou secondaires.

Une députée (Ve) répond que la personne la plus lésée reste le piéton, auquel la ville devrait appartenir en premier lieu.

M. Hochstrasser indique que ce point démontre la difficulté de concilier tous les modes.

Un député (S) demande si des consignes sont données pour péjorer la vie des automobilistes genevois, comme le soutient Un député (MCG).

M. Hochstrasser répond par la négative. Il est complexe de définir les priorités et il faut parfois de procéder à des arbitrages difficiles.

Un député (S) demande s'il y a des possibilités de feux verts gratuits supplémentaires.

M. Hochstrasser répond qu'il en existe certainement mais ils ne sont pas forcément connus. Par exemple, au bout du boulevard des Philosophes se trouve le rond-point de Plainpalais, où 8 trams passent en 10 minutes. Laisser tout le monde passer au vert engluerait le rond-point, raison pour laquelle la circulation est retenue sur le boulevard, en amont. Le bus passe lorsque cela ne dérange personne d'autre. M. Hochstrasser n'exclut pas que des feux verts gratuits soient encore à découvrir.

Un député (S) demande s'il est possible, entre la rue de Lausanne et Genève-Plage, de réaliser une onde verte tout en donnant la priorité aux transports publics dans l'hypercentre.

M. Hochstrasser répond qu'une étude est en cours afin de déterminer cela. La difficulté est que le flux voiture entre Vésenaz et Versoix représente 11% du flux du pont du Mont-Blanc, tandis que 40% provient de Versonnex. La première difficulté n'est donc pas le transport public, mais individuel. La deuxième difficulté est que le transport public n'est pas dans le même flux : le E ou le G sortent pour aller à Rive et les transports publics sortent de la place du Port.

Un député (S) demande si l'acceptation de l'IN 154 signifie la fin des ondes vertes dans l'hypercentre.

M. Hochstrasser répond que le U lacustre est un cas particulier car il n'y a pas d'autre réseau primaire qui permette d'aller de gauche à droite. La complexité tient au fait que la priorité au transport public serait donnée de manière maximale, quelle que soit l'heure, le quartier et la circulation. Aujourd'hui, il existe une différenciation entre les lieux et le temps qui permet de raisonner de manière nuancée. La priorité absolue au transport public, dans le carrefour des Esserts, par exemple, n'est clairement pas possible. A certains endroits toutefois, une cohabitation peut être mieux cherchée.

Un député (S) demande si une expérience pilote sera mise en place pour les feux piétons à compte à rebours.

M. Hochstrasser répond que l'endroit idéal pour faire cela est un carrefour non adaptatif. Par contre, sur un carrefour où un ordinateur analyse les temps de parcours, le compte à rebours ne serait pas efficace.

Un député (S) partage la remarque de Un député (MCG) sur le nombre de feux.

M. Hochstrasser indique qu'il existe des cas où les giratoires s'auto-bloquent. Aujourd'hui, dans la nouvelle conception de routes, la possibilité d'un giratoire est toujours examinée. Un exemple est celui du Nant-d'Avril, en provenant de la ZIMEYSA en direction de Vernier. Lorsqu'un flux se concentre sur deux branches des trois d'un giratoire, il est impossible d'y entrer.

Un député (PLR) relève que les véhicules TPG ont une priorité relative. Il demande s'il est possible de faire mieux dans la priorité au transport public, sans donner une priorité absolue.

M. Hochstrasser répond par l'affirmative, en fonction des lieux. Dans l'hypercentre, à des carrefours où plusieurs lignes de bus et trams passent, les pistes vont dans le sens d'une priorité absolue. En périphérie, la situation peut être traitée différemment.

Un député (PLR) relève que l'initiative manque donc de souplesse.

M. Hochstrasser répond qu'il ne lui appartient pas de porter un tel jugement.

Une députée (S) indique que 450 feux sont récents, selon le GTE. A teneur de la présentation, elle relève que ces chiffres sont erronés.

M. Hochstrasser répond que 60% des 452 carrefours sont connectés à un ordinateur central et permettraient une adaptabilité.

M. Bourget ajoute que 40% sont donc isolés.

Une députée (S) relève qu'un carrefour isolé n'est pas forcément synonyme de désuet et non adaptable. Elle demande s'il existe des crédits de renouvellement pour les feux Hasler et MZ et quand ceux-ci seront changés.

M. Hochstrasser remercie d'avoir posé la question. Les crédits de renouvellement de matériel ont fortement chuté et il n'a aujourd'hui pas la capacité de renouveler le matériel, qu'il soit vétuste ou fiable.

Une députée (S) indique qu'un argument contre l'initiative revient à dire que partout où la priorité peut être accordée, c'est déjà le cas.

M. Hochstrasser répond qu'une priorité absolue aux transports collectifs a clairement des conséquences sur le trafic individuel. Néanmoins, il existe des cas où des bus pleins attendent au feu rouge. Une priorité peut donc être relative et dans certains cas, le bus attend 120 secondes pour tenter de contenter tout le monde. Une priorité plus forte aux transports publics pourrait donc augmenter la vitesse commerciale. Il est possible d'agir sur la vitesse commerciale en déplaçant des arrêts (par exemple Bovy-Lysberg ou Chêne-Bougeries).

Une députée (S) demande s'il est juste de dire que la DGT fait au mieux des connaissances et de la technique, au cas par cas, mais ne dispose pas d'une injonction politique de favoriser un mode ou l'autre.

M. Hochstrasser confirme. Il ajoute que le tram est un cas particulier. Dans la mesure du possible, il y a une volonté de le faire rouler car, entre autres, il freine mal.

Un député (PLR) relève que deux aspects n'ont pas été assez abordés. D'une part, les effets pervers de la priorité absolue qui entraînent une longue file du trafic général et bloque le transport collectif en un autre endroit. D'autre part, il faut encore inclure la mobilité douce. Les piétons et vélos réclament également une priorité, ce qui impacte terriblement la gestion des carrefours.

M. Hochstrasser confirme. La question des feux piétons et le temps de traversée pose notamment problème. Du point de vue de la sécurité, tourner à gauche devant un passage piéton est dangereux et la DGT ne le fait pas volontiers. A l'inverse, il est souvent possible de tourner à droite avec un feu piéton. Aujourd'hui, le réseau de vélo ne permet pas de donner une onde verte aux cyclistes.

Un député (EAG), demande si Genève et Zurich peuvent véritablement être comparées, en termes de feux.

M. Hochstrasser répond qu'il répondait à la question posée, à propos des comparaisons. Objectivement, le même nombre de feux se trouve sur la ville de Zurich qu'à Genève.

M. Hochstrasser ne porte pas de jugement de valeur sur le nombre de ceux-ci. La compacité n'est pas semblable (4 000 hab./km² à Zurich et 12 000 à Genève) et complique les choses.

Un député (MCG) donne l'exemple de la sortie d'autoroute de Bernex. Un imbroglio de feux a été créé, alors qu'il suffisait de laisser la route de Chancy sans feu et forcer les automobilistes à tourner à droite et faire demi-tour plus loin. Il demande pourquoi cela n'a pas été fait. En effet, le feu en sortie de zone urbaine congestionne jusqu'au Petit-Lancy, voire la Jonction, aux heures de pointe, ce qui est inacceptable.

M. Hochstrasser ne peut pas répondre sur les motivations de l'époque. Il peut étudier la question et fournir une réponse ultérieurement. A priori, il s'agit de déterminer quel flux tourne à gauche.

Un député (MCG) répond que le flux est majoritaire à gauche, pour aller à Onex. En appliquant ce raisonnement, il demande pourquoi, à la route de Chancy à l'angle de la rue des Grandes Portes, la même solution n'a pas été appliquée.

M. Hochstrasser répond que le carrefour en question a été conçu pour un tram qui continue sa route et ne s'arrête pas à son emplacement actuel.

Le président indique qu'un député (PLR) a demandé s'il était possible de faire mieux. La réponse est évidemment affirmative. Une application à la lettre d'une priorité absolue est impossible. Si l'initiative était votée, il y aurait une forte incitation à donner autant de priorité possible aux transports publics, sans bloquer tout le reste du trafic. Il demande si ceci apporterait une amélioration significative à la vitesse commerciale globale des TPG.

M. Hochstrasser répond que la vitesse commerciale augmenterait en cas de priorité absolue. Il existe des endroits où la vitesse commerciale est déjà bonne, par exemple entre Chancy et Cartigny. La pénalisation forte du transport public se concentre dans l'hypercentre. Il faut donc un renforcement de la vitesse commerciale en fonction de la zone.

Le président comprend ce point. Il indique que certains axes de l'hypercentre accordent déjà une priorité aux transports publics. La marge d'amélioration, à ces endroits, est donc minime. Il demande s'il y aurait donc une amélioration significative de la vitesse commerciale, en sachant que les TPG perdent également du temps dans le trafic, aux feux et aux arrêts.

M. Hochstrasser répond qu'il existe plusieurs axes d'amélioration de la vitesse commerciale. Certains endroits permettent de fortes améliorations et des aménagements doivent être faits où cela est nécessaire.

Un député (S) demande, au cas où les communes ou leurs représentants ont de bonnes idées pour améliorer la mobilité, si elles peuvent prendre contact avec la DGT.

M. Hochstrasser répond par l'affirmative.

Un député (MCG) explique qu'Onex a dû se battre pendant deux ans pour supprimer une piste cyclable sur un trottoir, afin d'éviter des accidents et permettre l'accès aux commerces. Il y a donc une collaboration mais elle prend du temps et la solution n'est pas satisfaisante.

M. Hochstrasser admet que dans ce cas précis, la bonne solution n'a pas encore été trouvée.

Un député (MCG) répond que cela relève d'un dogme politique auquel il s'oppose, selon lequel la piste cyclable doit être sur le trottoir.

Le président remercie M. Hochstrasser et M. Bourget.

Audition de M^{me} Maria Anna Hutter, Sautier du Grand Conseil

Le président indique que la venue du Sautier a pour objet d'expliquer à la commission si un contre-projet de rang différent était possible, selon la nouvelle Constitution.

M^{me} Hutter distribue un schéma sur le traitement des initiatives populaires, sous la nouvelle Constitution. Les art. 61 à 64 s'appliquent en l'état car la LRGC n'a pas encore fait l'objet de modifications. La nouveauté est qu'une initiative constitutionnelle peut être acceptée tout en lui opposant un contre-projet. L'autre nouveauté est que face à une initiative constitutionnelle, un contre-projet législatif peut être opposé (auparavant, il devait être du même rang). Pour la prochaine séance, la commission doit uniquement décider si elle accepte ou non l'initiative et si elle entend opposer un contre-projet. Si le Grand Conseil souhaite opposer un contre-projet, la commission demandera certainement l'appui du département. M^{me} Hutter explique que la notion d'initiative « indirecte » n'est pas judicieuse en droit cantonal, puisqu'elle désigne un contre-projet soumis avant la votation populaire en droit fédéral. Concernant l'ampleur du contre-projet, un lien de connexité doit être maintenu et la commission décidera ce qui dénature ou non l'initiative. A la fin du processus, si le Grand Conseil accepte l'initiative et le contre-projet, fin 2015, le Grand Conseil devra exprimer sa préférence.

Un député (MCG) demande davantage de renseignements sur le contre-projet. Il demande si le pouvoir législatif pourrait élaborer un contre-projet, en sus de celui du Conseil d'Etat.

M^{me} Hutter explique qu'une loi peut être opposée à une initiative constitutionnelle. Elle indique que si le contre-projet est rédigé par le Conseil d'Etat, la commission décide si elle l'adopte en le signant.

Le président précise que le choix de l'organe élaborant le contre-projet est à disposition de la commission. Celle-ci a de grandes chances de mandater le Conseil d'Etat. Si le contre-projet est d'ordre législatif, il n'est pas constitutionnel. Dans tous les cas, les deux objets seront soumis au peuple.

M^{me} Hutter confirme. La commission doit uniquement statuer sur le principe du contre-projet. Toutefois, elle reste libre de décider si celui-ci est constitutionnel ou législatif.

Un député (MCG) demande, si le Grand conseil décidait de déposer une initiative législative formulée, s'il y aurait un vote populaire.

M^{me} Hutter répond que le Grand Conseil ne dépose pas d'initiative.

Un député (MCG) explique que si le Grand Conseil élaborait un projet de loi constitutionnelle et qu'une majorité le votait, le peuple pourrait se prononcer sur 3 objets.

M^{me} Hutter répond qu'il n'y aura que deux objets soumis au vote populaire.

Un député (MCG) précise que le projet de loi constitutionnelle pourrait être soumis ultérieurement.

Un député (UDC) rappelle que le contre-projet n'est pas « contre » l'initiative.

Une députée (Ve) demande si le Grand Conseil pourrait revenir sur sa décision d'opposer un contre-projet.

M^{me} Hutter répond que le Grand Conseil louperait le délai et l'initiative serait soumise à la votation populaire.

Le président comprend que la commission pourrait opter pour un contre-projet, ne pas le faire avancer et donc se retrouver sans contre-projet dans un an.

Un député (PLR) indique qu'il n'y a qu'un cas où le peuple ne se prononcerait pas : si l'initiative était retirée.

M^{me} Hutter déclare qu'il serait judicieux de prévoir une catégorie de débat II.

Le président indique que le Bureau reste de toute façon libre de changer la catégorie du débat.

M^{me} Hutter explique qu'il devrait renverser la décision à deux tiers des voix.

Le président profite de la présence de Mme Hutter pour lui demander si des motions d'ordre existent en commission.

M^{me} Hutter répond que le but d'une commission est de préparer le débat en plénière et il n'est pas possible de passer immédiatement au vote, en début de séance.

Le président remercie Mme Hutter.

Débat sur l'IN 154

Le président ouvre le débat sur l'IN 154.

Une députée (S) précise que la motion d'ordre n'existe qu'au plénum, et pas en commission, à teneur de la LRGC. A propos de la fluidité du trafic, le Conseil d'Etat et le département ont toujours soutenu qu'une diminution de 10% du trafic aurait déjà des effets positifs. Soutenir que la circulation est meilleure sans TPG est sans fondement car tel serait également le cas si un autre mode de transport n'empruntait pas la route, un jour donné.

Une députée (Ve) regrette que les séances aient été concentrées sur deux semaines, tout en reconnaissant la pression du temps. Elle indique que pour les Verts, l'enjeu de l'initiative est de changer l'approche sur la politique de mobilité du canton. Comme l'ont dit les représentants des initiants, l'article constitutionnel sur le libre choix demeurerait. Toutefois, la vision en matière d'arbitrage des modes de transport serait modifiée. A plusieurs reprises, la notion de priorité absolue a été abordée. Aujourd'hui, personne n'est satisfait de la situation. Les ingénieurs de la DGT sont parfois empruntés pour régler des conflits d'usages, dans certains carrefours. Pour répondre aux enjeux de qualité de l'air, de qualité de vie et réduire le bruit routier, le transport collectif est la première option. Ceci signifie aménager des sites propres sur les voiries. Aujourd'hui, les arbitrages sur voirie se font principalement au détriment des transports collectifs. L'initiative vise donc un retournement de conception. Une députée (Ve) rappelle plusieurs arguments. Rendre les transports publics plus attractifs et efficaces augmentera leur nombre d'usagers et permettra d'escompter un report modal, ce qui déchargera la voirie, notamment pour le transport professionnel. Ceci représente également une manne financière sans baisser l'offre. Il a souvent été affirmé qu'il y a d'autres mesures possibles à prendre. Le département soutient que 50% des

mesures pour améliorer la vitesse commerciale ne relèvent pas d'une priorisation. Ces 50% doivent aussi être réalisés, avec ou sans un mandat constitutionnel. Mobilités 2030 affiche une telle volonté, ce qui avait par ailleurs été soutenu par le GTE. Par conséquent, ce n'est pas parce que les Verts souhaitent la priorité qu'ils rejettent d'autres mesures. Une députée (Ve) indique, sur le choix d'opposer un contre-projet, avoir été surprise que le Conseil d'Etat déclare, en mai, qu'il opposerait un contre-projet indirect. Récemment, le département s'est brusquement agité pour déposer un contre-projet direct. La question à se poser est de savoir s'il est important de statuer rapidement sur la question de la priorité, ou non. SI tel est le cas, il s'agit de ne pas perdre un an de politique de transports en optant pour un contre-projet. Si la commission estime que la priorité est rapidement nécessaire, un contre-projet devrait être rejeté. Le contre-projet direct est un aveu de faiblesse et une forme de crainte vis-à-vis de l'initiative. Le questionnaire des Etats généraux, dont la crédibilité peut être remise en question, a néanmoins donné un résultat qui démontre une volonté de prioriser le transport public, même dans la périphérie. Il faut écouter le peuple qui a affirmé son soutien aux transports collectifs à plusieurs reprises (CEVA, FAIF, tarifs des TPG). Aujourd'hui, de plus en plus de personnes souhaitent renoncer à la voiture pour gagner en qualité de vie. Ceci n'est possible que si des infrastructures adaptées sont proposées. Sur les axes où l'offre est satisfaisante (Versoix-Genève), la part modale des transports collectifs est très forte. En conclusion, Une députée (Ve) invite les commissaires à soutenir l'IN 154 sans y opposer de contre-projet, qui reviendrait à retarder le vote sur l'outil.

Un député (MCG) indique que le groupe MCG s'oppose aux propos de la députée (Ve) Il est inconcevable de bloquer encore un peu plus la ville de Genève. Les mesures pour améliorer la mobilité sur le canton sont connues, notamment des partis de gauche. Pour les mettre en œuvre, il leur faudrait du courage politique. 550 000 mouvements de véhicules de pendulaires se produisent par jour. Les mesures à prendre doivent porter sur ce point. Le CEVA constitue une petite réponse à ce problème plus profond. En effet, les pendulaires ont tous une place de parking à leur lieu de travail. Dès lors, ils n'auraient pas de raison de prendre le CEVA. Genève a investi beaucoup dans les transports en commun, tandis que la France a inauguré sa plus belle autoroute de France entre Annecy et Bardonnex. Il n'y a donc que discrédit dans le Grand Genève. La magistrate verte à la mobilité n'a fait que des dégâts à la mobilité. Le nombre de feux de signalisation, en comparaison avec Zurich, est ahurissant. Pour beaucoup d'automobilistes, les feux sont contreproductifs et ne servent à rien, si ce n'est à bloquer le trafic. Du terminus du tram à Bernex jusqu'au Petit-Lancy, il y a 18 points d'arrêts

sur 1,7 km. Ceci est incompréhensible. Proposer une initiative démagogique, voire populiste dans le mauvais sens du terme, est à rejeter avec la plus grande fermeté. Toute mesure dilatoire pour empêcher en bonne et due forme en votation est à saisir. Le MCG votera le contre-projet en étant scrupuleux dans la rédaction. L'hypocrisie n'est pas un adage MCG et celui-ci combattra le dogmatisme jusqu'au bout. L'idéologie verte n'est pas l'écologie. En effet, dans 50 à 70 ans, il n'y aura plus de pétrole et les voitures devront avoir recours à des énergies renouvelables. Les Verts ne combattent pas la pollution, mais bel et bien le transport individuel. Un député (MCG) indique être à disposition de ses collègues de gauche pour tout complément d'information.

Un député (UDC) expose que des éléments très importants ont été apportés lors de la séance. Ceux-ci mènent l'UDC à penser que l'initiative n'est pas adaptée par son côté irréalisable et non pragmatique. Avant la priorité, des mesures peuvent être prises pour améliorer la vitesse commerciale des transports publics. Aujourd'hui, l'ère Haussmann est terminée et la ville restera limitée par la topographie actuelle. L'UDC s'opposera donc à l'IN 154. A propos du contre-projet, celui-ci vise à proposer une alternative plus nuancée et compatible avec la réalité. Par deux fois, si le précédent département avait eu l'idée de rédiger un contre-projet à l'initiative AVIVO, la situation ne serait peut-être pas aussi catastrophique aujourd'hui. Enfin, lorsqu'un député (UDC) entend les Verts s'opposer à un contre-projet et les arguments sur la qualité de l'air, il fait remarquer que ceux-ci sont opposés à TOSA. Un député (UDC) rappelle qu'actuellement, le bétail pollue plus que l'ensemble des modes de transport cumulés. Il indique que l'UDC sera en faveur d'un contre-projet.

Un député (MCG) indique que le MCG ne soutiendra pas l'initiative. Celle-ci est contradictoire aux art. 190, al. 2, et 3 Cst/GE. Pour garantir la liberté individuelle, il devrait y avoir de la place pour tous. De plus, en admettant que l'initiative soit acceptée, il n'est même pas certain qu'elle soit efficace. Genève est très dense, les voies sont étroites, les arrêts sont trop rapprochés et il n'est pas certain que la vitesse commerciale soit améliorable. Pour ces raisons, le MCG s'opposera à l'IN 154 et se prononce en faveur d'un contre-projet.

Un député (S) indique que l'IN 154 n'est pas dogmatique. Elle propose une solution et une orientation. Elle vise à aménager le réseau et régler la circulation pour donner la priorité aux transports publics, de manière à aider les prises de décision de la DGT. Un député (S) déclare, à propos de l'argument des opposants selon lequel l'initiative serait irréalisable, que cela ne les a pas empêchés de soutenir l'initiative pour la traversée de la rade. La

population s'est exprimée sur plusieurs objets, le dernier en date étant le sondage sur les états généraux des transports. Ce dernier n'est pas forcément scientifique, mais avec 12 000 réponses relativement réparties, il dispose d'une certaine crédibilité. 76% des participants pensent que la mobilité douce doit avoir la priorité dans l'hypercentre, 56% sont en faveur d'une priorité aux transports publics et 6% souhaitent une priorité pour la voiture. La population souhaite davantage de transports publics, même en périphérie. Ces résultats, les votations populaires en faveur du CEVA, de FAIF et de l'IN 146 démontrent que la population demande plus de transports publics. A 4 ans de l'inauguration du CEVA et d'un véritable réseau RER interconnecté au réseau TPG, il est temps de donner une orientation claire et proposer une alternative crédible à la voiture. Les Socialistes ne veulent pas obliger tout le monde à parquer leur voiture et prendre le bus, mais les inciter à le faire. Lorsque l'alternative est bonne, une grande majorité des personnes se déplacent en transports publics. Les Socialistes soutiendront l'initiative 154. Il est venu temps de faire des vrais choix en termes de mobilité et d'arrêter d'essayer de faire passer tout le monde sur tous les axes.

Un député (PLR) indique que le PLR ne partage ni la vision des Verts, ni celle des Socialistes, par amour de la liberté. Il s'oppose à une volonté rigide de réglementer tout le territoire. La priorité existe déjà, de fait, de manière relative. Celle-ci peut être améliorée à certains endroits. Le PLR s'opposera car un contre-projet, permettant une nuance, est de mise. A propos de la peur qu'une députée (Ve) prête aux opposants, il est évident qu'elle est fondée puisque demander au peuple s'il souhaite des transports publics plus rapides ne peut résulter qu'en un vote favorable, exactement de la même manière qu'en lui demandant s'il souhaite des transports publics moins chers. Après le résultat favorable de l'IN 146, les initiants tentent de faire croire que le peuple a voulu des transports publics moins chers, sans réduire les prestations. Par identité de motifs, ils soutiendront que le peuple a souhaité des transports publics plus rapides, sans bloquer tout Genève. L'IN 154 balade donc les commissaires sur deux termes (volonté et causalité). Il est certain que le peuple ne souhaiterait pas les deux conséquences exposées, pour la simple raison qu'il ne les avait pas à l'esprit. Toutefois, ces conséquences sont objectives. A ce propos, un député (S) déclare qu'il s'agit d'une causalité seconde, ce qui est erroné. Il s'agit d'une causalité première, bien qu'elle n'ait pas été souhaitée. Un député (PLR) votera non pour ces raisons. Il craint que le peuple n'ait pas les conséquences à l'esprit, en votant. Le PLR veut bien donner la priorité relative au transport public et comprendre que le peuple souhaite des transports publics efficaces et de

qualité. Toutefois, ceci ne doit pas contrevenir aux principes défendus par le PLR, raison pour laquelle ce dernier soutiendra un contre-projet.

Un député (PLR) relève que le but poursuivi est initialement excellent et va dans le sens d'une amélioration de l'attractivité des transports publics. Toutefois, l'IN 154 est disproportionnée et n'aura pas d'autre effet, si ce n'est une publicité pour les initiants. Les auditions, notamment celle des initiants, ont convaincu le député (PLR). Soit il y a une priorité absolue avec des risques de blocage, soit il s'agit d'une priorité souple, soit la situation actuelle. Dès lors, il y a une forme d'inutilité dans le soutien à l'initiative. Un député (PLR) déclare qu'il craint l'initiative car si celle-ci venait à être rejetée par le peuple sans contre-projet, la signification serait très mauvaise pour le développement des transports collectifs. La priorité absolue est une erreur. Genève ne peut pas s'en sortir sans recourir au multimodal, selon les propos de M. Cramer. La seule réponse possible et nécessaire est le contre-projet car la problématique soulevée est bel et bien réelle. Le réseau actuel n'est pas à l'échelle de l'agglomération. En effet, une partie du réseau sur lequel circulent les transports collectifs date du début du XX^e siècle. Comme par hasard, tous les points noirs des TPG se rapportent à ce type de configurations (par exemple, la route de Vandœuvres). En l'état actuel, il n'y a qu'une voie dans chaque sens et il ne peut pas y avoir de priorité. Accepter l'initiative sans contre-projet reviendrait à se bercer d'illusions.

Un député (PDC) indique que l'initiative, telle que présentée, a suscité en lui une certaine sympathie et compréhension quant à son fond. Néanmoins, toute liberté constitutionnelle, telle que le libre choix du mode de transport, a ses limites. Il déplore que l'initiative n'apporte pas une solution de compromis, ce que le contre-projet pourrait constituer. En effet, les auditions ont démontré que toute une série de mesures pourraient être mises en place, avec une certaine volonté politique. Le groupe PDC s'opposera à l'initiative et soutiendra le contre-projet.

Le président indique, en tant que député, que le vote sur l'initiative se dessine relativement clairement. La question repose donc sur le contre-projet. Il ne partage pas la peur de ses collègues. La majorité déclare que le projet va trop loin et la commission a l'occasion de présenter une solution plus nuancée, en allant dans une direction similaire à l'initiative. Surtout, le contre-projet permettra de déterminer les rapports avec les autres modes de transport. Le président pense que le projet de mobilité que le département est en train d'élaborer pourrait servir de base à la commission pour trouver une solution consensuelle. Il appelle la gauche à travailler sur un projet de compromis, réelle possibilité offerte par la nouvelle Constitution.

Votes

Le président met aux voix l'IN 154.

L'IN 154 est rejetée par :

Pour :	5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)
Contre :	10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstention :	0

Un député (S) déplore le rejet de l'initiative. Le parti socialiste, dans un esprit d'ouverture et de travail en commun, votera le contre-projet. Selon le travail issu après un an de travaux, il se déterminera sur celui-ci. Le nouveau Conseiller d'Etat a peut-être de nouvelles idées et le parti socialiste ne souhaite pas fermer la porte au compromis.

Un député (EAG), considère que l'idée de travail en commun sur un contre-projet est enthousiasmante. Il indique avoir eu des échanges avec des collaborateurs du département et des perspectives sont intéressantes. Il rappelle qu'il a été conseillé municipal à la ville de Genève pendant de nombreuses années et les pistes du contre-projet, qui rendrait l'hypercentre à la mobilité douce et aux transports publics, l'intéresse.

Une députée (Ve) rappelle que le vote sur l'initiative ne change pas la position des Verts sur le contre-projet. Un contre-projet, en réalité un projet de loi quasiment prêt, sera présenté. Elaborer une solution propre à la commission ne constitue donc pas un argument recevable.

Une députée (Ve) pense que le problème de priorité et d'arbitrage doit être résolu le plus rapidement possible pour résoudre les problèmes de circulation. Ceci revient à aller de l'avant sur l'initiative et le projet de loi, déposé en tant que simple projet de loi et non comme contre-projet. Une députée (Ve) relève l'enthousiasme à opposer un contre-projet, qui est une manœuvre pour retarder d'un an le traitement du fond. L'initiative est la manière de donner une orientation claire faisant défaut aujourd'hui et est en phase avec ce qui se pratique en Suisse et à l'étranger.

Un député (PLR) indique que le PLR est heureux d'entendre les propos des Socialistes et d'Ensemble à Gauche. Le contre-projet n'est pas une agression contre l'initiative, mais un souhait de l'améliorer. Une députée (Ve) soutient qu'opter pour un contre-projet revient à perdre un an. Au contraire, il s'agit de créer un état d'esprit pour aller de l'avant. Cet état d'esprit, partagé par des députés (S et EAG), n'aboutira peut-être à rien, mais il serait dommage de l'enterrer avant toute tentative. Une vision commune

doit être trouvée au sein de la commission afin de raviver une nouvelle guerre des transports.

Un député (MCG) suggère aux Verts de retirer leur initiative. Il remercie les Socialistes et Ensemble à Gauche de travailler au contre-projet. Il annonce que celui-ci devra être un véritable contre-projet et ne pas être bloqué par la gauche. Il rappelle que le MCG réfléchira à un éventuel projet de loi constitutionnelle, ce qui offrirait un véritable choix au citoyen. Comme l'a très justement exposé le député (PLR), il est évident que le peuple se prononcerait en faveur de transports publics plus rapides, s'il n'a pas d'autre option. Un député (MCG) espère que la majorité de la commission et du Grand Conseil feront preuve d'innovation dans le contre-projet. Il annonce que le MCG traînera les pieds dans la rédaction du contre-projet.

Une députée (S) rappelle à Un député (MCG) que le projet de loi constitutionnelle devra passer au Grand Conseil, avant d'être soumis au peuple. Elle se réjouit de voir la majorité du parlement alors qu'elle constate que la majorité de la commission semble vouloir travailler sur un projet consensuel. Elle n'est pas étonnée des propos du MCG et de la bonne foi débordante dont fait principalement preuve son préopinant. Elle trouve douteux d'entendre qu'il faille trouver un élan consensuel en bonne intelligence. Les Socialistes voteront le principe du contre-projet dans un esprit d'ouverture, afin de sortir de la guerre des transports. Une députée (S) espère que la commission entend la bonne foi du parti socialiste et que les autres groupes la partageront.

Un député (UDC) rassure le député (S). L'UDC partage le principe d'un travail consensuel sur le contre-projet. Une solution doit être trouvée et il souhaite que celle-ci soit compatible pour tous.

Un député (EAG), trouve dommage que la commission ait fait un pas en avant en se ralliant sur un principe consensuel, et qu'un commissaire déclare ensuite qu'il sabotera le travail.

Un député (MCG) indique qu'il ne s'agit pas d'une menace, mais de faits. En constatant les dégâts à la mobilité genevoise dans son ensemble, infligés par deux magistrats verts d'affilée, l'initiative est une aberration. Proposer par démagogie l'IN 154 est inadmissible. Le contre-projet ne doit pas donner la possibilité aux Verts de donner des arguments mensongers. Il est évident que tout le monde souhaite des TPG moins chers et plus rapides. Partant de ce principe, l'initiative doit être fermement combattue. Les solutions sont connues des Verts. Si ceux-ci étaient vraiment écologistes, le réseau routier secondaire des communes frontalières serait fermé. L'utilisation accrue de celui-ci péjore la qualité de vie avec des taux de pollution record. Pour mener

de telles actions, il faudrait un courage politique qui leur fait défaut. A propos des P+R, chacun doit construire ses infrastructures dans son pays et le Conseil d'Etat semble être emprunté car il ne reçoit plus la liste des dépenses du côté français, en application des accords de 1973. Les pendulaires utiliseront les P+R et les transports publics, ce qui améliorera la rapidité des TPG. Le MCG refusera toujours de s'en prendre aux résidents genevois en raison de l'absence de courage politique des autres partis, à l'exception de l'UDC.

Le président met aux voix le principe d'un contre-projet à l'IN 154.

La commission se prononce en faveur du principe d'un contre-projet par :

Pour : 14 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : 1 (1 Ve)
Abstention : 0

Une députée (Ve) indique que pour le contrat de prestations, sujet délicat, la catégorie de débat II avait été décidée. La même catégorie devrait être retenue pour l'initiative.

Le président met aux voix la catégorie II.

La catégorie de débat II est acceptée par :

Pour : 10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR)
Contre : 3 (3 MCG)
Abstentions : 2 (2 UDC)

Initiative populaire cantonale

« Pour des transports publics plus rapides ! »

Le parti politique « Les Verts » a lancé l'initiative populaire cantonale constitutionnelle formulée intitulée « Pour des transports publics plus rapides ! », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- | | |
|---|------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 17 janvier 2014 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 17 mai 2014 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 17 mai 2014 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 17 janvier 2015 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 17 janvier 2016 |

Initiative populaire cantonale

« Pour des transports publics plus rapides ! »

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, demandent, en vertu de l'article 56 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et des articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, que la constitution du canton de Genève (A 2 00) soit modifiée comme suit :

Art. 190, al. 5 (nouveau)

⁵ Il aménage le réseau et règle la circulation routière pour donner la priorité aux transports publics.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Pour améliorer les conditions de déplacement à Genève et désengorger le trafic, les transports publics doivent avoir la priorité dans la circulation.

La priorité donnée aux transports publics :

- augmente la cadence des bus et des trams et multiplie le nombre de passagers : une augmentation de 10% de la vitesse commerciale, c'est 10% de prestations en plus sans coût supplémentaire pour le contribuable;
- profite à tous les utilisateurs du réseau routier : plus de passagers dans les transports publics, c'est moins de trafic individuel motorisé;
- facilite la circulation des véhicules de livraison: un trafic plus fluide améliore la rapidité des transports professionnels;
- réduit la pollution et contribue à la protection de la santé de la population.

Pour y parvenir, il suffit de développer les sites propres et de réguler les feux lumineux de sorte à donner la priorité aux trams et aux bus.

Avec ces mesures simples et peu coûteuses, on améliore la situation globale du trafic, tout en rentabilisant les investissements importants consentis pour les transports publics ces dernières années.

La priorité des transports publics est déjà une réalité dans la plupart des centres urbains suisses et a fait ses preuves en termes d'efficacité, de fluidité et d'attractivité, sans augmenter la subvention étatique, ni compromettre le trafic individuel motorisé.

G. T. E.

Groupement Transports et Economie

IN 154 Initiative populaire cantonale « Pour des transports publics plus rapides ! »

Audition du Groupement Transports et Economie

Commission des transports – 25.11.2014

Le GTE considère que l'IN 154 doit être rejetée. Inscrire la priorité aux transports en commun dans la constitution ne garantira pas l'amélioration de la vitesse commerciale des TPG. Les outils législatifs permettant d'accroître la vitesse commerciale existent déjà, les possibilités techniques aussi. Le GTE présente ci-après quelques pistes de réflexion à ce sujet.

Même si les TPG ne sont pas les transports en commun les plus rapides de Suisse, leur vitesse commerciale se situe dans la bonne moyenne (16 km/h contre 16,9 km/h à Zurich). Le Canton de Berne bénéficie des transports en commun les plus rapides de Suisse et pourtant il ne connaît pas de priorité absolue. Selon l'étude Actif-Trafic, citée par le Conseil d'Etat, la performance globale des transports en communs genevois les classe au 3^{ème} rang (derrière Zürich et Saint Gall ex-aequo) parmi les 53 villes suisses étudiées.

Le principal point d'amélioration des transports en commun genevois, selon les initiants, concerne leur vitesse commerciale. Plusieurs raisons expliquent cette lenteur relative. Cependant l'IN 154 et la priorité absolue aux transports en commun ne garantissent pas une amélioration de cette vitesse commerciale.

Voici par exemple quelques causes de cette vitesse considérée comme insuffisante ; causes que l'IN 154 ne supprimera pas :

- maillage dense du réseau des transports en commun rendant difficile et arbitraire la priorisation entre les différentes lignes de transports en commun (trams, trolleys, autobus)
- configuration urbaine dense et contraignante
- très forte densité des flux de passagers aux arrêts du centre-ville
- faible distance entre les arrêts au centre-ville
- absence de RER
- nombreux chantiers de longue durée
- nombreux recours contre les aménagements
- dans les communes, les voies de bus sont à la charge des communes.

Le GTE fait sien les arguments du Conseil d'Etat montrant que l'IN 154 est impossible à mettre en œuvre sur le réseau :

- dans les lieux où les transports en commun sont très denses (par exemple dans le quartier de la Servette), l'accessibilité du trafic individuel motorisé, de la mobilité douce, ainsi que du trafic professionnel serait rendue impossible
- dans le centre urbain, la mise en site propre systématique implique une baisse de la voirie envers le trafic individuel motorisé, ce qui va à l'encontre des objectifs du Grand Conseil fixés dans la loi H 1 50
- les investissements pour les sites protégés sont impossibles à imposer aux communes
- l'Etat n'a pas les moyens financiers de réaliser l'IN 154.

L'IN 154 est par ailleurs incompatible avec « Mobilités 2030 », stratégie du Conseil d'Etat pour les 15 ans à venir et qui est également coordonnée avec le Plan directeur cantonal 2030. La priorité absolue aux transports en commun est en effet en contradiction avec les objectifs de « Mobilités 2030 » qui s'appuie sur tous les modes de transports et fixe les priorités en fonction du lieu et du moment. Pour absorber l'augmentation du trafic en 2030, il est nécessaire de développer de manière équilibrée tous les modes de transport, ce qui ne pourrait pas se faire en rendant les transports en commun prioritaires sur l'ensemble du réseau genevois.

Nathalie HARDYN, Présidente du GTE

G. T. E.

Groupement Transports et Economie

IN154 Audition du GTE le 25 novembre 2014 à 17h05 - Commission des transports du Gd-Conseil

La priorité des TC (et de la mobilité douce) est déjà une possibilité offerte, voire une réalité depuis de nombreuses années. Les outils principaux sont les suivants : feux prioritaires paramétrables + gestion prioritaire par balise (système IFAS).

Il y a environ 460 carrefours à feux à Genève, dont la quasi-totalité (environ 450) est équipée avec une technologie qu'on peut qualifier de relativement moderne à moderne. Seule ~10 sont peu/pas paramétrables, soit à peine 2% du total ; et aucun d'entre eux ne voit passer de bus ou trams.

La priorité absolue est également déjà une réalité sur certains axes, là où cela fait sens. Par exemple sur les grands axes comme : Malagnou, Chancy, Accacias, Chêne... Les seules rares exceptions sur ces axes sont à relever à des carrefours très compliqués, parfois traversés par des ondes vertes, qu'il est impératif de ne pas briser, sous peine de conséquences négatives loin à la ronde.

Aujourd'hui, plusieurs carrefours peuvent désormais « communiquer » entre eux et interagir ; il est donc possible de mettre en place des solutions vraiment intelligentes, adaptées aux spécificités des lieux et des axes.

Partant de ce constat, c'est ensuite la gestion humaine de cette technologie qui définit la stratégie de régulation. Et c'est le premier axe d'amélioration possible, sur lequel il est possible d'agir aujourd'hui déjà.

Voici d'autre part quelques pistes avec potentiel d'amélioration de l'efficacité des TC via la stratégie de régulation :

- La fermeture des portes trams et bus : celle-ci est de toute évidence très – trop – « gentille » à Genève. Contre-exemple : métro à Paris, à Londres et dans la quasi-totalité des grandes villes, ou « l'autoritarisme » mis sur la fermeture des portes est nettement plus élevé. La perte de temps aux arrêts peut ainsi être réduite.
- Le temps prioritaire accordé aux trams et aux bus est souvent trop long : il est de toute évidence possible d'optimiser la situation dans de nombreux cas. Ex. sortie du pont du Mt-Blanc en rive droite. Le but ici n'est pas de prétendre que c'est très simple à réaliser, mais d'indiquer que c'est possible, notamment en améliorant la réactivité du système. Les détecteurs de files d'attente (caméras, boucles d'induction etc.) sont une réalité de l'équipement dont on peut aujourd'hui disposer : il convient de les utiliser, voire de les installer partout où cela fait sens et d'en utiliser tout le potentiel.
- Il convient encore de rappeler qu'il existe plusieurs programmes-type de gestion des carrefours, qui font varier les durées de feux selon la période de la journée et la configuration des lieux. Ex : nuit, entrée (HPM), sortie (HPS), équilibré (journée), week-end... tout se joue là ainsi que dans le niveau de technologie à disposition.

L'amélioration de la situation est donc indéniablement directement liée à la technologie à disposition et à la capacité humaine à l'exploiter au mieux. On doit donc, dans le cadre de l'analyse de cette IN154, parler d'investissements (technologie de « pointe ») et de facteur humain (capacité à utiliser cette technologie), l'objectif final devant être une **optimisation en temps réel de la situation**, et non une priorité absolue de principe, aux conséquences destructrices pour le trafic en général.

On pourra encore mentionner la piste du nombre d'arrêts TC, actuellement fixés à ~300m, qui représente certes un élément de confort de proximité, mais avec comme corollaire un impact direct et notable sur la vitesse commerciale. Il est permis de questionner le bien-fondé de cette règle, notamment en la comparant avec celle instaurée pour la compensation d'une place de stationnement supprimée (500 voire 750m). Un exemple parmi tant d'autres : le tram 14-18, avec 5 arrêts sur moins de 1.7km: Vieusseux, Servette, Poterie, Lyon, Cornavin. En tram : 7 min + temps d'attente (1 à 3 min en moyenne) = temps réel 8 à 10 min. A pieds = 20-21 min (à 5km/h) : le gain de temps est faible et la vitesse commerciale est basse. Peut-on envisager la redéfinition de certains arrêts ?

Le bon sens, de même que l'honnêteté à reconnaître un **aménagement raté** sont également des pistes très concrètes d'amélioration. Ex : Acacias sens sortie de ville. Voir la fiche technique et schémas en annexe. C'est une proposition du TCS qui a déjà bientôt 2 ans...

Dans le même ordre de réflexion dite de « stratégie duale », visant à améliorer la situation tant des TC que du TIM, il est ici utile de rappeler qu'une voie de bus a été créée il y a bientôt 3 ans sur le pont du Mt-Blanc, à l'initiative du TCS : cette réalisation a démontré :

- o d'une part la pertinence de cette stratégie duale appliquée à des endroits ciblés ;
- o et d'autre part à quel point la réalisation des promesses du Conseil d'Etat peut prendre du temps, puis nous sommes toujours en attente des résultats d'une étude sur les ondes vertes et sur la fluidification du U lacustre, étude garantie dans les 6 mois lors de la décision de la création de la piste de bus...

De manière plus prospective, nous pouvons vous inviter à réfléchir à une solution appliquée dans certaines grandes villes, par exemple à Hong-Kong, où la mobilité se décline en étages. A Hong-Kong, depuis la gare centrale, ce sont des centaines de mètres de **passerelles piétonnes** qui ont été créées, confortables, couvertes, sûres, permettant un déplacement 100% piétons très rapide, par-dessus le TIM et les TC qui bénéficient ainsi de temps de vert plus importants. On retrouve également ces passerelles sur de nombreux grands carrefours ou ronds-points.

En conclusion, les outils législatifs actuels à disposition démontrent leur efficacité. Le potentiel d'amélioration existe, des pistes concrètes ont été évoquées dans cette intervention : elles sont de nature technologiques et humaines. C'est sur ces 2 sujets que l'effort doit être porté.

Henri-Pierre GALLETI, membre du Bureau

Date de dépôt : 1^{er} décembre 2014

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Lisa Mazzone

Mesdames et
Messieurs les députés,

C'est un changement d'approche que vous propose l'initiative des Verts pour des transports publics plus rapides : une véritable vision de la mobilité qui place le transport collectif au centre, alors que le canton a été pensé et aménagé autour du trafic individuel motorisé depuis les années 60. Tout le monde s'accorde pour critiquer la circulation à Genève, qui peine à distinguer de véritables priorités entre les modes de transport, avec pour conséquence un blocage général. **Cette situation ne peut plus durer ; il est temps de faire des arbitrages.**

Arbitrer en faveur des transports publics

Un enjeu de santé publique, environnemental et de qualité de vie

Ces choix doivent être présidés par des considérations environnementales et de santé publique, afin d'améliorer significativement et durablement la qualité de vie. Il s'agit donc de prioriser les modes de transport selon leur capacité à répondre à ces problématiques.

A ce titre, il est important de considérer :

- Les graves altérations de la santé dues aux pollutions émises par le trafic motorisé. Le plan de mesures OPair est sans appel à ce sujet : « La pollution de l'air nuit à la santé. (...) En Suisse, on estime qu'elle est la cause de 3 500 à 4 000 décès prématurés par an (dont 300 résultants d'un cancer du poumon.) » Pourtant, il indique également que la situation des principaux polluants de l'air n'était, en 2011, pas conforme aux valeurs limites fixées par la Confédération. Ces polluants, auxquels les enfants sont particulièrement exposés, créent un état similaire à l'exposition à la fumée passive, qui fait vieillir plus rapidement les artères et les poumons.
- Le réchauffement climatique, dont la progression est inquiétante. En 2011, les transports étaient responsables de 38% des émissions de CO₂ en

Suisse. Rappelons que les conséquences de ces modifications climatiques sont désastreuses pour l'humain et son environnement, menant à des drames comme la destruction de l'habitat ou des ressources nutritives de populations.

- Les problématiques de bruit routier. 60% de la population genevoise souffre de l'excès de bruit. Rien qu'en ville de Genève, ce sont 65 kilomètres de rues, au bord desquelles vivent 80 000 habitants, qui dépassent les valeurs limites définies par les plans OPair et OPB. On considère ainsi que 80% des foyers, en Ville de Genève, souffrent directement de la pollution atmosphérique
- Les accidents graves ou mortels. Il y a ainsi près d'un mort par jour sur les routes suisses.

Chaque habitant a le droit de vivre dans un environnement sain et de bénéficier d'une bonne qualité de vie. Chaque habitant a le droit d'être protégé des nuisances sonores, de la pollution de l'air ou du danger routier.

Par conséquent, il paraît nécessaire de continuer de favoriser les modifications d'habitude de mobilité constatées ces dernières années, avec un transfert des véhicules motorisés vers les transports collectifs et la mobilité douce.

Améliorer l'attractivité des transports collectifs, pour permettre à la population de les choisir au quotidien

En dix ans, Genève est passée du statut de ville de province à celui de métropole, atteignant environ 950 000 habitants dans l'agglomération. Durant cette période, l'offre de transports publics a doublé, notamment grâce au redéploiement du réseau de trams, pour réduire l'impact des transports sur l'environnement, tout comme les nuisances que subissent les habitants. C'est en grande partie grâce à l'essor des transports publics que l'accroissement spectaculaire du nombre de déplacements a pu être absorbé. Sans lui, la circulation ne serait pas chaotique, mais tout bonnement infernale.

En effet, alors que l'offre des transports publics croissait, les habitudes de mobilité se sont modifiées : réduction de la circulation automobile en ville et du pourcentage de déplacements réalisés avec des véhicules motorisés (-12%), réduction du nombre de ménages possédant une voiture (ils ne sont plus que 59% en ville) et de jeunes passant leur permis.

L'enjeu réside désormais dans l'amélioration significative de l'efficacité des transports collectifs pour les rendre encore plus attractifs. Cela permettra de suivre la tendance observée ces dernières années où l'on a vu le nombre d'usagers croître, mais également d'absorber l'explosion du

nombre de déplacements qui devrait poursuivre sa progression phénoménale (+13% rien qu'entre 2009 et 2018, selon l'estimation de Mobilités 2030).

Lorsque l'on offre à la population des transports collectifs attractifs, celle-ci voit de nombreux avantages à opter pour ce mode de transport. On peut ainsi constater que les passages de frontière entre les cantons de Vaud et Genève sont réalisés à 33% en transports collectifs, car il existe une ligne de train rapide, efficace et à cadence régulière. Par contre, ceux effectués entre la France et Genève varient entre 2 et 15% en transports collectifs, par manque d'offre.

La priorité aux transports collectifs dans la Constitution : une orientation nécessaire

En phase avec la volonté populaire

Le peuple a montré à de nombreuses reprises son attachement aux transports collectifs dans les urnes, notamment en soutenant le développement ferroviaire et le CEVA. Dernièrement encore, les quelque 12 598 personnes qui ont répondu au sondage des Etats généraux de la mobilité ont plébiscité une priorité aux transports publics, non seulement au centre, mais également dans la périphérie (57% des réponses). **Bien que ces résultats soient à prendre avec des pincettes, ils reflètent la tendance actuelle, qui tend à se passer toujours plus de la voiture pour faire autrement. Mais encore faut-il qu'il soit possible de faire autrement sans être entravé dans sa mobilité, et c'est tout l'enjeu de cette initiative.**

Or, selon les enquêtes de satisfaction, la faible vitesse des transports publics est le second plus grand frein à leur utilisation (27% en 2013), avant même le coût.

Du libre choix du mode de transport et de la Constitution

Comme l'a déclaré le Conseil d'Etat au § 33 de son arrêté du 14 mai, « avec cette initiative, il n'est pas question d'empêcher l'utilisation d'autres moyens de transport, mais simplement d'aménager le réseau et la circulation pour donner la priorité aux transports publics ». Ainsi, le libre choix du mode de transport n'est pas supprimé de la Constitution. Chacun est en effet libre d'élire le véhicule avec lequel il souhaite se déplacer. Pour autant, il est interdit de rouler à vélo sur l'autoroute ou de pénétrer en voiture dans un préau d'école. Le libre choix porte donc sur la liberté fondamentale qu'a chaque habitant, par exemple, de prendre ou ne pas prendre les transports collectifs, de passer ou ne pas passer son permis ou encore de posséder ou non une trottinette. La politique de mobilité et l'aménagement qu'elle

implique sont d'autres domaines, précisés dans le premier alinéa de l'article 90 de la Constitution : « l'Etat élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation. » **Comme on l'a vu précédemment, la priorité aux transports collectifs est nécessaire tant pour protéger l'environnement que pour résoudre les problèmes de circulation. Par conséquent, cette initiative s'inscrit pleinement dans le cadre constitutionnel, qui compte d'ailleurs au titre des droits fondamentaux celui de vivre dans un environnement sain (article 19).**

Genève et ses transports publics parmi les plus lents de Suisse

Alors que Bâle ou Berne paradent en haut du classement en affichant des vitesses commerciales de, respectivement, 18,9 km/h et 19,9 km/h, Genève stagne à 16 km/h, ne respectant pas la valeur fixée dans la loi sur le réseau des transports collectifs (RSG H 1 50) qui impose une vitesse commerciale supérieure à 18 km/h, voire 30 km/h en site protégé (art. 2). Au contraire, comme l'a expliqué M. Fankhauser, responsable du développement du réseau, « les vitesses commerciales, sur les lignes principales, baissent globalement depuis 2006. Entre 2011 et 2012, la vitesse a pu être augmentée grâce au nouveau réseau simplifié et à l'introduction du TCOB mais depuis 2012, la tendance est à nouveau à la baisse. Pour les trolleybus, la moyenne baisse vers 12 km/h, à l'exception de la ligne 6 (qui bénéficie de la voie de bus sur le pont du Mont-Blanc). Le même constat peut être tiré pour les lignes de bus urbaines. Sur les lignes de ceinture, la vitesse commerciale est plutôt stabilisée vers les 15 km/h. » Pourtant, l'efficacité des transports collectifs sur les lignes tangentielles est indispensable pour concurrencer le transport motorisé.

Les conséquences de ce piètre résultat sont une péjoration importante de la qualité comme de la fiabilité, avec pour corollaire une baisse de l'attractivité, en particulier aux heures de pointe.

La priorité aux transports publics : une vision

Inscrire la priorité aux transports publics dans la Constitution signifie avant tout orienter les arbitrages. Contrairement au diable que peignent les opposants sur la muraille, il ne s'agit pas de bloquer tout autre véhicule, mais bien de favoriser les transports collectifs, notamment dans la régulation des feux de signalisation, avec pour objectif une amélioration significative de leur vitesse commerciale. Les opposants sont évidemment tombés dans la caricature pour faire trembler la population : des trams qui bloqueraient des

bus, des colonnes de voitures qui ne progresseraient jamais et bientôt l'apocalypse ? Soyons sérieux : **accorder la priorité aux transports collectifs ne signifie pas interdire au reste des modes de transport de circuler. Il s'agit donc de favoriser un mode de transport, tout en gérant l'ensemble de la circulation.**

Aménager davantage de voies en site propre

Cette initiative implique également, outre la régulation des feux de signalisation, d'aménager davantage de voies en site propre pour les transports collectifs. Actuellement, seuls 24% du réseau bénéficient de cet avantage. Conséquence : **les embouteillages bloquent régulièrement bus et trams, impliquant des retards allant jusqu'à 10 minutes sur certaines lignes (33, 34, A, C) ou 5 minutes sur d'autres (1, 9, 12, E, G). L'horaire n'est donc pas fiable, ce qui discrédite totalement les TPG et peut dissuader la population d'opter pour ce mode de transport.** En outre, comme l'a précisé M. Fankhauser, « lorsqu'il y a une saturation due à l'irrégularité du passage des véhicules, ceux-ci ne peuvent pas forcément absorber une augmentation de fréquentation et les courses sont saturées. Par exemple, sur une ligne cadencée à 4 minutes, un retard d'une minute entraîne une augmentation de la fréquentation de 25% et induit des trains de bus. Le premier véhicule sera plus rempli que sa capacité de confort, tandis que le second sera sous-occupé. »

L'expérience de la voie bus sur le pont du Mont-Blanc est très intéressante : elle a en effet permis de gagner jusqu'à 15 minutes aux heures de pointe ! Sans aucun doute un exemple à suivre.

Ces aménagements sont particulièrement utiles sur les lignes de ceinture et en lien avec la périphérie, afin de faire des transports collectifs une véritable solution, fiable et efficace, sur l'ensemble du canton, soit une véritable alternative au transport individuel motorisé.

Soulager la circulation et favoriser le transport professionnel

L'amélioration de l'attractivité des transports collectifs incitera davantage de personnes à opter pour ce mode de transport. Par conséquent, la circulation sera soulagée, ce qui permettra également au transport professionnel de se déplacer plus aisément et plus rapidement, avec une réduction des coûts à la clé.

Un gisement d'économies considérable

Alors que la période est à la recherche de ressources pour les transports collectifs, cette initiative induit des économies significatives qui permettraient de dégager des moyens pour poursuivre le développement de l'offre. M. Fankhauser a du reste indiqué qu'« **il existe une corrélation quasiment linéaire [entre la vitesse commerciale et des économies potentielles] (de l'ordre de 1 F d'économie par km à chaque augmentation de la vitesse de 1 km/h).** Sur les lignes les plus lentes, le potentiel est très élevé et une augmentation de vitesse de 1% permet d'économiser entre 1 et 2% de coûts d'exploitation. » **D'ailleurs, la ligne de bus sur le pont du Mont-Blanc a représenté une économie de pas moins d'1 million.** Tandis qu'on court après 5 millions pour éviter les licenciements aux TPG, ne pas utiliser l'instrument de la vitesse commerciale serait du déni.

Pourquoi opposer un contreprojet à une initiative pertinente et réaliste ?

Lors du point presse du Conseil d'Etat du 14 mai dernier, celui-ci annonçait qu'il souhaitait élaborer une loi faisant office de contreprojet indirect à cette initiative puisque **celle-ci « n'entre pas en contradiction avec la volonté du Conseil d'Etat de travailler sur un développement raisonné des déplacements »**. Il estimait effectivement qu'il était aujourd'hui nécessaire de couper court à la politique consistant à ménager la chèvre et le chou en procédant à des arbitrages.

Pourtant, l'écrasante (et pour le moins étonnante) majorité de la commission des transports a opté pour un contreprojet direct, suite au revirement que le Conseiller d'Etat a exprimé en commission. **Cet attermoiement et le choix de la majorité sont sans conteste la preuve que l'initiative soulève un problème pertinent et y répond avec une solution tout aussi pertinente. Opposer un contreprojet signifie en effet évaluer comme hautes les chances de voir l'initiative aboutir devant le peuple.** On ne peut que se réjouir de cette démonstration faite par la majorité de la commission.

Toutefois, opposer un contreprojet direct a en tout cas une conséquence déplorable pour la circulation à Genève : celle de repousser d'au minimum une année l'introduction d'un outil permettant de trancher et de procéder aux arbitrages nécessaires.

Quelles que soient les options retenues pour arbitrer, il est essentiel de dépasser au plus vite la situation de blocage généralisé qui caractérise la circulation genevoise. Mesdames et Messieurs les députés, vous savez

comme la minorité que la loi qui devait faire office de contreprojet indirect est prête. Le Conseil d'Etat pourrait sans problème la déposer dès maintenant pour qu'elle soit analysée en commission, avant d'être votée par notre parlement. Lorsque cette initiative serait votée par le peuple, celui-ci serait donc confronté au choix que vous souhaitez entre le vote de cette initiative et cette loi.

Par conséquent, opposer un contreprojet direct n'est qu'une manœuvre dilatoire qui reflète un refus obstiné de résoudre les problèmes de circulation, que la minorité ne peut que regretter.

La minorité vous invite chaleureusement, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter cette initiative pertinente et réaliste, qui apporte une réponse pratique et visionnaire tant aux problèmes de circulation qu'aux enjeux de santé publique et environnementaux. La minorité ne désespère pas de vous convaincre de quitter vos retranchements en matière de mobilité et d'œuvrer avec elle pour la qualité de vie à Genève. Enfin, la minorité vous invite à offrir rapidement un outil permettant de réaliser les arbitrages nécessaires dans la circulation, et donc à refuser le principe d'un contreprojet.