

Proposition présentée par les députés:

M^{mes} et MM. Sami Kanaan, Christian Brunier, Françoise Schenk-Gottret, Maria Roth-Bernasconi, Albert Rodrik, Christian Bavarel et David Hiler

Date de dépôt: 26 novembre 2002

Messagerie

Proposition de motion pour des transports publics performants et attractifs qui favorisent réellement le transfert modal

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:

- l'augmentation prévue de la mobilité dans le canton, estimée à 40% d'ici 2020 dans le plan directeur cantonal d'aménagement;
- le nombre encore très élevé de pendulaires qui vont tous les jours à leur lieu de travail en véhicule privé, en particulier depuis la périphérie de l'agglomération, des districts vaudois limitrophes et de la France voisine, comme le montre une étude très récente du DIAE;
- les perspectives globales d'évolution de la mobilité, telles que démontrées dans le cadre du Programme national de recherche 41, et qui montrent une augmentation substantielle de la mobilité surtout pour les loisirs et la consommation;
- l'engorgement actuel déjà prononcé des routes du canton, plus particulièrement dans l'agglomération urbaine et sur ses accès aux heures de pointe;
- les impacts négatifs confirmés d'une augmentation excessive du trafic des véhicules individuels privés en matière de consommation d'espace, de nuisances dues au bruit et de pollution de l'air;

- les impacts économiques directs et indirects très négatifs d'une situation non maîtrisée en matière de mobilité (baisse de la qualité de vie et de l'attractivité de Genève, coûts générés par les obstacles à l'activité économique et à l'accès salarié-e-s à leur lieu de travail, des coûts des mesures de compensation du bruit, coût de la voirie, coûts induits par la pollution de l'air, etc.);
- la nécessité impérieuse de favoriser le transfert modal et d'augmenter la part dévolue aux transports publics par le biais d'une offre compétitive sur les plans qualitatif et quantitatif;
- l'expérience récente des débats autour du contrat de prestations TPG 2003-2006 qui montrent encore des lacunes en matière d'offre réelle dans certains domaines, ainsi qu'un manque de stratégie offensive pour favoriser le transfert modal;
- la conviction que la population est sensible à la qualité et à l'attrait d'une bonne offre en transports publics et que les TPG peuvent encore gagner des parts substantielles de marché;

invite le Conseil d'Etat

à prendre les mesures et présenter des propositions concrètes concernant les éléments suivants, le cas échéant sous forme d'avenant au contrat de prestations des TPG 2003-2006:

- étude approfondie sur les comportements et besoins de la clientèle actuelle, ainsi que sur les mesures pouvant convaincre la clientèle potentielle d'utiliser les transports publics;
- lancement d'une forte campagne d'information et de marketing avec des actions spéciales (y compris sur les tarifs) pour favoriser les « conversions » pour le transfert modal;
- mise au point d'une démarche plus participative des TPG vis-à-vis des usagers, aussi bien pour le fonctionnement courant que pour la préparation de nouvelles prestations ou du prochain contrat quadriennal;
- densification de l'offre sur le réseau urbain et suburbain en soirée (après 20 h) pour une fréquence d'un bus au moins toutes les 6 minutes par axe, y compris le samedi, et prolongation de l'offre régulière jusqu'à 0 h 30 au moins;
- création d'une véritable offre complète de Noctambus, intégrée dans le réseau, par étapes d'ici décembre 2004, permettre d'assurer une offre

jusqu'à 2 h du dimanche au jeudi soir et jusqu'à 4 h les vendredi et samedi soir, en s'inspirant du nouveau modèle zurichois;

- mise au point d'une offre concurrentielle de transports collectifs dans toutes les zones faisant l'objet d'opérations d'urbanisation conformément au plan directeur d'aménagement du canton, ainsi que dans les zones faisant l'objet d'implantation concentrée de nouvelles entreprises, de manière à être prêt pour ces nouveaux usagers potentiels;
- mise en œuvre d'améliorations ponctuelles sur le réseau actuel face à des faiblesses avérées, comme par exemple:
 - renforcement supplémentaire de l'offre sur les lignes 9/29 (au moins 25%) aux heures de pointe en semaine, ainsi que le samedi, jusqu'à l'introduction du tram sur cet axe,
 - augmentation substantielle de l'offre sur les lignes E et G (au moins aux heures de pointe, et au moins 40%, en cofinancement avec les communes concernées),
 - prolongement en saison estivale d'une ligne (par ex. 1 et/ou 28) le long du Lac sur la rive droite, entre le Jardin botanique et Versoix, afin de desservir les différentes plages,
 - secteur de la Praille: envisager la prolongation du 43 jusqu'au centre commercial de la Praille, voire M-Parc, pour permettre à la population de Lancy d'y accéder facilement ;
- évaluation de la possibilité de l'introduction d'automates qui rendent la monnaie, dès que possible, mais au plus tard lorsqu'il faudra remplacer les automates actuels ;
- introduction progressive de la possibilité d'embarquer des vélos, en particulier sur le réseau de campagne et les lignes suburbaines ;
- accélération de l'introduction des indicateurs horaires dynamiques aux arrêts, sur le modèle existant à Cornavin ;
- garanties pour que tous les carrefours posant problème pour les véhicules TPG soient réorganisés (feux!) d'ici décembre 2003 ;
- garanties pour que tous les obstacles à une augmentation de la vitesse commerciale (par exemple au centre-ville: rue du Rhône, voie bus sur le pont du Mont-Blanc) soient efficacement levés, avec les contrôles permanents nécessaires ;

- réexamen des paramètres de la négociation entre les TPG et leurs partenaires UNIRESO, en particulier les CFF, afin d'assurer une transparence et un partage équitable des charges entre les différents prestataires de transport

Certaines adaptations tarifaires supplémentaires peuvent être envisagées vers fin 2005 sous réserve de la réalisation de ces points.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les considérations de la motion étant tout à fait explicites, et les enjeux déjà maintes fois répétés, nous pourrions être brefs dans l'exposé des motifs. Dans le cadre d'une mobilité qui augmente, avec certaines estimations postulant un accroissement de 40% d'ici 2020, il est indispensable de se donner tous les moyens possibles afin de favoriser le transfert modal vers les transports collectifs publics et les formes de mobilité lente (piétons et cyclistes), ainsi que l'a d'ailleurs décidé le Grand Conseil en votant le plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics le 20 septembre 2002.

Un pas important sera franchi dans ce sens avec l'adoption du contrat de prestations des TPG pour 2003-2006, qui se caractérise par une augmentation d'offre de 20% en 4 ans, ce qui est constitué un progrès important. Ainsi, durant cette période, se concrétiseront deux nouvelles lignes de tram, des optimisations du plan Constellation, des améliorations de desserte et de fréquence sur plusieurs lignes, ainsi que des améliorations des conditions-cadres nécessaires à l'augmentation de la vitesse commerciale.

Toutefois, les données disponibles montrent que cet effort déjà conséquent suffira à peine pour maintenir la part de marché des transports collectifs dans la mobilité globale et qu'il faudra aller plus loin si l'on souhaite l'augmenter réellement. L'offre doit se développer quantitativement (fréquences, lignes, capacités, etc.) et qualitativement (prestations, tarifs, vitesse commerciale, cohérence du réseau, etc.).

Les débats autour du contrat de prestations ont montré l'importance d'adopter une logique offensive et dynamique, visant à convaincre de nouvelles parties de la population de la pertinence d'utiliser les transports collectifs dans de nombreux cas de figure.

C'est pourquoi, alors que ce contrat de prestations est adopté, nous souhaitons d'emblée poser les jalons du développement futur des transports collectif, sans attendre le débat formel pour le prochain contrat 2007-2010. Nous estimons qu'au vu du développement du canton et de sa région environnante, une capacité d'adaptation du contrat en cours de route doit être possible et envisageable, afin de combler des besoins avérés.

L'enjeu ne relève pas uniquement de la politique des transports *stricto sensu*. La qualité de vie à Genève et ses environs est souvent relevée comme l'un des atouts principaux qu'apprécient personnes venant s'y installer. Cette qualité de vie a plusieurs composantes, dont certainement un environnement sain, des nuisances aussi modestes que possible, des distances courtes et une capacité de déplacement aisé dans l'agglomération et la région. Il y a donc des enjeux économiques et sociaux importants en relation avec la place de Genève, son attractivité économique, la qualité de vie de sa population et de ses visiteurs, et la protection de son environnement. Ce raisonnement s'inscrit dans l'agenda pour le développement durable tel qu'il a été décidé par notre canton.

Cette motion demande un effort notamment sur les points suivants, à mettre en œuvre dans les 2 prochaines années:

- une démarche plus offensive et dynamique des TPG pour favoriser les conversions au transfert modal;
- un développement de l'offre en soirée et le week-end, ainsi que la mise au point d'un réseau plus complet de liaison nocturnes (extension des Noctambus), par analogie avec le modèle zurichois);
- une amélioration de l'offre pour faire face à certaines lacunes avérées, comme sur l'axe Genève-Meyrin ou Genève-Vésenaz-Hermance/Corsier;
- une anticipation des besoins nouveaux liés aux zones d'urbanisation prévues et actuellement en voie déclassement, afin de proposer une offre compétitive à ces nouveaux usagers potentiels ;
- une intervention énergique de l'Etat, en coordination avec les TPG, pour lever les obstacles actuels à l'amélioration de la vitesse commerciale au centre-ville.

Nous souhaitons également que les règles du jeu prévalant actuellement au sein de la communauté tarifaire unireso soient réexaminées par rapport à leur pertinence et leur adéquation aux objectifs poursuivis, afin de garantir une plus grande transparence et une cohérence accrues lors de la prochaine discussion tarifaire...

Nous espérons, Mesdames et Messieurs les député-e-s, que vous réserverez un accueil positif à cette proposition.