

*Projet présenté par les députés:*

*M<sup>mes</sup> et MM. Antonio Hodgers, Esther Alder, Sylvia Leuenberger, Catherine Baud, Anne Mahrer, Mathilde Captyn, Jean Rossiaud, Emilie Flamand, Brigitte Schneider Bidaux, Morgane Gauthier, Damien Sidler, Ariane Wisard Blum, Michèle Künzler et Hugo Zbinden*

*Date de dépôt: 6 avril 2007*

## **Projet de loi renforçant l'attractivité des transports publics**

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

### **Article 1**

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

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

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

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

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

- a) l'offre en terme de places kilomètres offertes sur le territoire genevois est augmentée de 75% par rapport à l'offre de 2002.
- b) les aménagements routiers et l'organisation des feux de circulation sont organisés de manière à ce que la vitesse commerciale d'un bout à l'autre de la ligne est supérieure à 18 km/h pour les lignes importantes du réseau qui empruntent le réseau routier, elle est supérieure à 30 km/h pour les lignes en site propre intégral;
- c) toutes les lignes régulières sont desservies tous les jours entre 6 h et 24 h, jusqu'à 2 h sur les lignes importantes; sur les lignes importantes du réseau, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 6 minutes entre 7 h et 19 h 30 du lundi au vendredi; sur les autres lignes, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 30 minutes en début de matinée, en milieu de journée et en fin d'après-midi et 60 minutes en dehors de ces heures;
- d) en coordination avec les autorités des régions voisines, sur les lignes transfrontalières importantes, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 10 minutes en début de matinée et en fin d'après-midi.

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

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

<sup>3</sup> L'accès à l'ensemble du réseau genevois est gratuit entre 2 h et 6 h.

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

\* \* \* \*

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

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

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

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

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

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

#### **Art. 62B      Durée (nouveau)**

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

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

#### **Art. 62C      Taxe (nouveau)**

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

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

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

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

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

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

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

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

\* \* \* \*

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

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

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

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

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

**Article 2 Clause transitoire**

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

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

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **Les enjeux de la mobilité urbaine**

Les Verts défendent une politique des transports qui part des besoins des piétons, des cyclistes et des usagers en transports collectifs ; une politique qui permet de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub>, d'économiser l'énergie, de respirer un air sain, de favoriser la sécurité dans l'espace public et de retrouver calme et tranquillité dans les quartiers. Ils entendent favoriser la mobilité douce et les transports en commun. La voiture ne doit être utilisée que quand cela est vraiment nécessaire.

Actuellement, l'essentiel des aménagements urbains favorisent l'usage de la voiture privée. Nous étouffons sous le trafic motorisé privé :

- 3300 décès prématurés par année en Suisse à cause de la pollution de l'air ;
- 3590 millions de F de coût engendré par les maladies imputables à la pollution automobile ;
- Emissions de particules fines à des niveaux largement supérieurs (>20 µg/m<sup>3</sup>) aux normes légales (OPair) dans le canton de Genève ;
- 18 millions de tonnes CO<sub>2</sub> rejetées par année en Suisse par le trafic automobile ;
- Un quart des personnes en Suisse souffre d'émissions sonores supérieures aux valeurs-limites adoptées par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit ;
- 1300 accidents de la route, dont 24 décès, à Genève en 2004 ;
- 11 400 heures perdues sur les routes nationales en 2003 à cause des bouchons.

**Il est par conséquent indispensable d'aménager nos villes afin de favoriser la mobilité douce et les transports publics.** Cette mobilité doit bénéficier d'un soutien accru de la part des pouvoirs publics et la politique tarifaire ne doit pas être plus désavantageuse que l'usage de la voiture.

## Amélioration de l'offre des transports publics



© Harry Hondius - 15/12/2004 - Rame CityRunner fraîchement livrée sans sa décoration.

Les Verts sont persuadés que les gens prendraient plus souvent les transports publics si la desserte, les horaires, les connexions, la fréquence et la vitesse commerciale étaient meilleurs. D'ailleurs, les enquêtes démontrent que ces critères sont plus importants que le prix du transport. La priorité doit donc être

donnée à l'amélioration de l'offre des transports publics.

Le 1<sup>er</sup> volet du projet de loi des Verts est destiné à améliorer l'offre des transports publics.

### *Voici les propositions :*

Aujourd'hui, les travailleurs frontaliers n'ont pratiquement d'autre choix que d'utiliser la voiture pour se rendre sur le lieu de travail (part modale voiture à 95% !). Il est donc urgent de développer des transports publics régionaux dignes de ce nom.

***Proposition : La dimension régionale est intégrée à la loi sur les transports publics (H 1 50) sur la base de la Charte des Transports publics régionaux (DTPR)***

La loi sur les transports publics (H 1 50) prévoit ses objectifs pour 2005. Il est temps de le revoir et de fixer un nouvel objectif à moyen terme.

***Proposition : La date butoir de 2014 est fixée en remplacement de la date 2005 actuellement caduque.***

La loi actuelle est floue sur les objectifs à atteindre en termes d'offre de transport.

***Proposition : Une augmentation de l'offre sur territoire genevois de +75% sur la base 2002 est intégrée à la loi.***

La vitesse commerciale de 18 km/h prévue dans la loi n'est actuellement pas toujours atteinte.

*Proposition : Afin de renforcer cette disposition, il faut spécifier que les aménagements routiers et l'organisation des feux de circulation sont organisés de manière prioritaire pour les transports publics.*

Les gens vivent et se divertissent toujours plus tard. Actuellement le réseau TPG ferme à minuit, ce qui est trop tôt pour beaucoup de monde. Les habitants sont donc incités à sortir le soir avec leur véhicule automobile, alors que les accidents de la route sont plus fréquents la nuit.

*Proposition : La desserte des TPG est prolongée tous les jours jusqu'à 2 h du matin.*

Comme cela a été dit, il est indispensable d'introduire dans la loi des objectifs en termes de transport régional, notamment pour le trafic pendulaire.

*Proposition : La fréquence des lignes transfrontalières importantes doit être d'au minimum 10 minutes le matin et en fin d'après-midi.*

### **Proposition tarifaire**

Les Verts défendent depuis longtemps le principe que les transports publics doivent être favorisés par rapport à la voiture. Un premier (modeste) pas dans la bonne direction serait déjà que les deux modes de transports soient au même niveau de tarification. Dans ce sens, il est écologiquement cohérent de faire payer l'**usage des infrastructures publiques** et le **droit de polluer**.

Ainsi, selon la proposition des Verts, **les modes de transport motorisés seront soumis à une seule et unique tarification sur le territoire du canton de Genève**. Pour circuler sur les routes du canton en véhicule motorisé (voitures, 2 roues motorisé, transports en commun), il faudra être muni d'une autorisation nommée « carte multimodale ». La mobilité douce (piétons, vélos, etc.) ayant un faible impact en terme d'utilisation des infrastructures et de pollution sera exemptée.

La carte multimodale donne au minimum le droit à un accès gratuit sur les transports publics du canton de Genève. De plus, elle peut servir de base pour avoir accès à d'autres prestations de transport, tel que l'abonnement CCF ½ tarif, l'abonnement Mobility CarSharing, courses de taxis, emprunt gratuit de vélo (Genève'roule), etc.

### *Principes fondamentaux de la carte multimodale*

La carte multimodale est basé sur le principe « utilisateur/pollueur – payeur ». Ainsi, celui qui utilise d'avantage l'infrastructure routière de manière motorisée paye plus que celui qui en fait un usage plus modéré.

Pour circuler sur les routes du canton (autoroute exclue) en véhicule motorisé, soit en voiture, en deux-roues ou en transports publics, toute personne doit être munie d'une « carte multimodale ».

Le détenteur d'une carte a accès aux routes du canton avec son véhicule privé comme à l'ensemble des transports publics. Il n'y a aucun supplément pour l'usage d'un mode ou d'un autre et le prix est le même pour les deux modes. Sur la carte annuelle, d'autres prestations peuvent être intégrées moyennant un prix plus élevé ( $\frac{1}{2}$  tarif CFF, Mobility, etc.).

Cette obligation s'applique à tous les résidents comme à toutes les personnes de passage dans le canton de Genève (frontaliers, touristes, etc.).

La carte permet au détenteur d'utiliser l'ensemble des modes de transports motorisés concernés ; elle ne peut être acquise pour un seul mode uniquement, sauf exceptions.

La carte peut être achetée pour différentes durées (journée, semaine, mois, année). Elle est forfaitaire pour la durée de validité.

Les moyens de transport non motorisés sont dispensés de la carte.

Les taxis, les véhicules professionnels, etc. paient un tarif de carte réduit ne donnant pas accès aux transports publics.

L'ensemble des recettes nettes de la carte sont affectées au développement des transports publics.

Les opérateurs de transport (UNIRESO) peuvent émettre des titres de transport spécifiques pour les transports publics afin d'attirer des clients qui n'auraient pas la carte multimodale.

La carte, moyennant supplément, doit permettre l'accès au réseau régional. Ainsi, la tarification régionale est maintenue.

Pour des raisons de sous-utilisation de l'infrastructure routière, la carte n'est pas nécessaire entre 21 h et 6 h. A ces heures-là, l'accès aux routes du canton est gratuit pour les véhicules motorisés.

Pour des raisons sociales, certaines catégories de la population payent un tarif réduit de la carte.

De manière cohérente avec une politique familiale, les enfants de moins de 16 ans n'ont pas besoin de carte pour circuler.



Les familles doivent pouvoir bénéficier d'un prix réduit pour l'achat de plusieurs cartes.

La carte multimodale sera intégrée à la logique de la communauté tarifaire intégrale d'UNIRESO. Par conséquent, sur le territoire genevois, il n'y aura aucun supplément. Par contre, pour le transport public régional, un surplus sera demandé aux passagers (comme c'est le cas actuellement avec les abonnés UNIRESO). Bien entendu, la carte n'a aucune portée extraterritoriale concernant l'usage de la voiture.

Des accords spécifiques peuvent être convenus avec d'autres prestataires de transport (SNCF, CFF, sociétés d'autopartage, compagnie de taxis, Genève'roule, etc.) afin d'intégrer leur prestation à la carte multimodale soit sous forme d'abonnement, soit sous forme de crédit.

### ***Modalités pratiques***

Dans les transports publics, la carte n'est valable que pour le porteur. Dans les transports privés, elle l'est pour l'ensemble des passagers. Elle est transmissible pour les transports publics et privés, sauf pour les tarifs préférentiels.

Pour le contrôle, la proposition ne nécessite pas d'infrastructure supplémentaire. En cas de vérification sur la route ou sur les transports publics, elle doit être présentée aux agents. Pour les voitures, elle peut éventuellement figurer sur le pare-brise.

La carte n'est pas liée au véhicule, mais au titulaire : ce dernier peut donc changer de mode de transport dans la même journée.

La carte peut être acquise sur tous les distributeurs de titres de transport UNIRESO et sur les bornes aux entrées de Genève. Elle devra être facilement accessible par internet ou par téléphone portable.

La carte n'est pas nécessaire pour circuler sur les tronçons d'autoroute genevois, ces derniers relevant d'une compétence nationale.

## **Les avantages de la carte**

### ***Avantages de la carte multimodale***



Les automobilistes et les usagers des transports publics sont sur un pied d'égalité ; ils payent le même tarif quel que soit le mode de transport. Le principe constitutionnel du libre choix du mode de transport est donc respecté.

La carte favorise l'inter-modalité, à savoir le libre passage d'un mode de transport à l'autre en fonction des besoins. Cette flexibilité participe à la modernisation de la mobilité. En particulier, pour un automobiliste ayant acquis la carte annuelle, les transports publics deviennent gratuits. Il sera dès lors plus possible que le prix, souvent évoqué comme prétexte, dissuade d'une utilisation ponctuelle.

La mobilité douce est favorisée, car elle est la seule à ne pas être soumise à cette nouvelle tarification.

La politique familiale et sociale de mobilité est renforcée puisque la carte permet la gratuité des TPG pour les moins de 16 ans et un accès à prix réduit pour certaines catégories de la population (personnes âgées, étudiants, etc.).

La proposition de carte multimodale n'implique pas de nouvelles dépenses spécifiques de l'Etat.

La carte multimodale peut servir de base pour une inter-modalité encore plus grande en y intégrant d'autres prestataires de mobilité, comme le train, la location de vélo, l'auto-partage, les taxis, etc. Toutes les prestations de transport peuvent se retrouver au sein d'un seul abonnement multimodal.

### ***Réponses aux objections pratiques***

*« Dans notre couple, nous avons une seule voiture : doit-on payer 2 cartes multimodales ? »*

Tout dépend. Si un conjoint emprunte les transports publics pendant que l'autre utilise la voiture, tous les deux devront avoir une carte multimodale. Mais si l'un utilise la voiture ou les transports publics pendant que l'autre reste à la maison ou se déplace de manière non motorisée, une seule carte suffit : elle est transmissible.

*« Je n'utilise ma voiture immatriculée à l'année qu'occasionnellement : dois-je payer un abonnement annuel de la carte ? »*

Non, puisque la carte peut être acquise à la journée. La carte n'est pas liée au véhicule, mais bien à la personne qui le conduit. Par conséquent, une voiture à l'arrêt ne doit pas être munie d'une carte multimodale.

*« Je circule à vélo et j'emprunte occasionnellement la voiture de mes parents : dois-je payer un abonnement annuel de la carte ? »*

Non, à priori vous utiliserez l'abonnement de vos parents, pour autant qu'ils ne circulent pas en transports publics pendant que vous utilisez la

voiture. Si c'était le cas, vous pourriez simplement acquérir une carte journalière pour les jours d'emprunt.

*« En tant qu'habitant de Genève, comment vais-je faire pour acquérir ma carte ? »*

L'ensemble du réseau de distribution actuel des TPG pourra fournir cette prestation. Si vous achetez la carte à l'année ou au mois, celle-ci aura la forme d'une carte de crédit avec vos indications personnelles et une photo. Elle pourra être réalisée dans les points de vente TPG qui fournissent cette prestation ou à certains guichets de l'Etat (SAN par exemple). Si vous l'achetez à la journée ou à la semaine, elle pourra être acquise aux distributeurs automatiques TPG et par internet, par téléphone et par sms.

*« Comment les automobilistes frontaliers et les touristes vont-ils pouvoir acquérir la carte ? »*

Les frontaliers et Vaudois se rendant régulièrement à Genève auront intérêt d'acquérir une carte annuelle. Pour les touristes de passage, des bornes d'acquisition devront être installées aux douanes et dans les stations services à proximité. L'achat par internet et par téléphone portable doit être développé.

*« Comment contrôler l'utilisation de la carte ? »*

Sur les transports publics, le contrôle sera assuré comme aujourd'hui par les contrôleurs.

Pour les véhicules privés motorisés, le conducteur présentera sa carte aux agents autorisés qui la lui demanderaient. Pour simplifier le contrôle, le conducteur peut afficher sa carte sur le pare-brise.

### ***Réponses aux objections politiques***

*« Cette carte multimodale n'est-elle pas un péage urbain déguisé ? »*

Contrairement au péage urbain, qui est une taxe d'entrée en ville pour les voitures, la carte représente un droit d'utiliser les routes du canton qui s'applique tant aux automobilistes qu'aux usagers des transports publics. Sa logique est différente : le péage urbain fait payer un accès automobile en ville, la carte multimodale fait payer l'usage d'infrastructure publique et la pollution aux deux principaux modes de transport motorisés : la voiture et les

transports publics. Elle ne représente donc pas un péage urbain comme le connaissent Londres ou Stockholm.

Cependant, il est possible que cette proposition soit contestée juridiquement en vertu de l'article 82, alinéa 3, de la constitution fédérale qui dit : « L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions. ». Dans ce cas, la position des Verts est claire : en cas d'acceptation du projet de loi, Genève pourra demander à l'Assemblée fédérale l'autorisation d'appliquer la carte multimodale. Les élus nationaux pourront difficilement refuser le résultat d'une votation populaire.

*« Cette carte multimodale n'est-elle pas une nouvelle charge uniquement assumée par les Genevois ? »*

Contrairement à l'impôt auto ou à l'initiative sur la gratuité des TPG, qui ne concernent que les contribuables genevois, la carte multimodale sera obligatoire aussi pour le trafic frontalier (vaudois et français) et les gens de passage dans notre canton. Par conséquent, tout utilisateur s'acquittera de son dû. Cela est d'autant plus important que le trafic automobile frontalier est en train d'exploser à Genève.

*« Cette carte n'est-elle pas un nouvel impôt auto déguisé ? »*

La carte multimodale et l'impôt automobile sont deux concepts différents : la première est liée à la personne et à l'usage plus ou moins fréquent qu'elle fait de l'infrastructure publique alors que le second est lié au véhicule et à son impact plus ou moins fort sur l'environnement. Ainsi, le propriétaire d'un véhicule à forte consommation d'essence, mais qui circule rarement, payera un fort impôt auto, mais très peu pour ses cartes journalières. A l'inverse, le propriétaire d'un véhicule écologique qui circule quotidiennement ne payera pas d'impôts auto les premières années, mais comme il utilise très souvent l'infrastructure publique, il s'acquittera du prix de la carte annuelle.

L'impôt automobile est une taxe sur les véhicules immatriculés à Genève, quel que soit le nombre de kilomètres effectués par année. Le revenu de cet impôt est affecté aux dépenses générales de l'Etat, notamment à l'entretien des routes. La carte multimodale, elle, n'est pas liée au véhicule mais à l'usager. Ainsi, si une voiture immatriculée dort au garage toute l'année, il n'y aura aucuns frais supplémentaires. Si elle est utilisée régulièrement, mais par différentes personnes, celles-ci devront acheter une carte pour les jours

d'utilisation. Cette dépense n'incombe donc pas au propriétaire du véhicule, mais bien aux utilisateurs.

*« Ce système ne va-t-il pas créer une nouvelle particularité genevoise ? »*

Pour les utilisateurs de transports publics, la carte multimodale sera compatible avec la tarification régionale. Dès lors, il n'y aura aucun changement significatif pour eux. Pour les automobilistes, ils devront effectivement s'habituer à une nouvelle logique, mais qui sera nettement simplifiée par l'achat d'un abonnement annuel.

*« Si l'on introduit la carte multimodale, les TPG auront-ils encore besoin d'une subvention publique ? »*

Les revenus de la carte multimodale vont remplacer les recettes des titres de transport actuels. Dès lors, les TPG auront toujours besoin d'une subvention de l'Etat pour fonctionner. Les Verts défendront également une augmentation régulière de cette subvention afin d'atteindre les objectifs en terme d'offre de transport.

*« Ce système ne va-t-il pas pénaliser l'auto-partage (carsharing) et le covoiturage (carpooling) ? »*

Pour l'auto-partage, dans la mesure où la carte multimodale est transmissible, le plus simple sera de laisser une carte à bord du véhicule. Ainsi, chaque utilisateur en bénéficiera. Pour les grandes agences d'auto-partage, un prix grand compte pourra être convenu. De plus, la carte multimodale pourra physiquement être utilisée pour accéder aux voitures d'auto-partage.

Pour le covoiturage, le système de la carte sera incitatif, car si quatre personnes circulent chacune dans leur propre véhicule, elles devront s'acquitter de quatre autorisations, alors que si elles partagent la même voiture, une seule carte est nécessaire.

## **Estimations financières**

Le tarif de la carte multimodale doit permettre de couvrir les recettes d'UNIRESO et de compenser l'augmentation de l'offre liée à une fréquentation accrue.

Voici les données de base pour les calculs :

- 244 000 voitures immatriculées à Genève

- 41 000 motos immatriculées à Genève
- ~70 000 abonnés (mensuels et annuels) UNIRESO représentant le ¼ des usagers. La moitié des abonnés sont juniors ou seniors.
- 60 000 voitures frontalières quotidiennes

*Hypothèses de calcul :*

Pour des raisons de simplification des calculs, il est admis que les abonnés UNIRESO n'ont pas de voiture

Le 80% des propriétaires de véhicules privés motorisés habitant Genève ou étant frontaliers acquiert la carte multimodale annuelle

1000 cartes journalières sont vendues chaque jour (touristes, etc.)

5% des recettes affectées aux coûts opérationnels

**Total hypothèse :** 360 000 abonnés annuels ( $\frac{3}{4}$  tarif plein) et 365 000 usagers d'un jour

Cartes multimodales	Personnes	Prix unitaire	Recette
Tarif plein	270 000	450	121 500 000
Tarif réduit	90 000	350	31 500 000
Carte jour	365 000	5	1 825 000
5% opérationnels			- 7 741 250
			<b>147 083 750</b>

Le tarif réduit correspond aux catégories sociales spécifiques (jeunes, aînés, etc.). L'ensemble des recettes est affecté au développement des transports publics.

Le tarif de la carte multimodale est donc estimé à :

	Tarif plein	Tarif réduit
Carte annuelle	450.-	350.-
Carte mensuelle	45.-	35.-
Carte hebdomadaire	20.-	15.-
Carte journalière	5.-	3.50

UNIRESO pourra toujours établir des titres de transports exclusivement pour les transports publics.

## **Conclusion**

Le trafic automobile ne cesse de croître et notre cité, comme beaucoup d'autres, subissent de plus en plus les désagréments de nuisances, pollutions et congestions. La proposition des Verts permet de manière assez simple d'inciter les automobilistes à utiliser d'avantage les transports publics tout en diminuant la charge sur les familles. Elle permet de fortement réduire le prix des transports publics sans alourdir le déficit de l'Etat.

Nous vous recommandons, Mesdames et Messieurs les députés, de renvoyer ce projet de loi en Commission des transports pour étude.