



Signataires : Jacques Blondin, Jacques Jeannerat, Caroline Marti, David Martin, Sandro Pistis, Alia Chaker Mangeat, François Erard, Jean-Marc Guinchard, Raphaël Dunand, Djawed Sangdel, Stefan Balaban, Jean-Louis Fazio, Masha Alimi, François Baertschi, Patricia Bidaux, Laurent Seydoux, Francisco Taboada, Ana Roch, Xavier Magnin, Leonard Ferati, Léna Strasser, Xhevrie Osmani, Jacklean Kalibala, Jean-Charles Rielle, Christina Meissner, Thierry Arn, Nicole Valiquer Grecuccio, Sylvain Thévoz, Diego Esteban, Amar Madani, Sophie Demaurex, Skender Salihi, Souheil Sayegh, Thomas Wenger, Arber Jahija, Jean-Marie Voumard, Grégoire Carasso, Gabriela Sonderegger, Danièle Magnin, Patrick Dimier, Jean-Pierre Tombola, Thierry Cerutti, Yves Magnin, Caroline Renold, Sébastien Desfayes, Christian Flury, Cyril Mizrahi

Date de dépôt : 3 mai 2024

Projet de loi
modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG)
(H 1 55) (Pour des transports publics abordables en faveur des jeunes
et des seniors)

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

Art. 1 Modification

La loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975, est
modifiée comme suit :

Art. 36 al. 5 (nouveau)

⁵ L'Etat prend en charge l'intégralité du prix des abonnements mensuels et
annuels UNIRESO pour les jeunes de 6 à 24 ans révolus, domiciliés ou en
formation à Genève, sous condition de formation ou de revenu, ainsi que la
moitié du prix des abonnements mensuels et annuels UNIRESO pour les
personnes bénéficiaires de prestation AVS/AI domiciliées sur le canton de

Genève. Demeurent réservés les droits des bénéficiaires des prestations complémentaires prévus à l'article 17 de la loi sur les prestations complémentaires cantonales, du 25 octobre 1968, et à l'article 7A du règlement relatif aux prestations cantonales complémentaires à l'assurance-vieillesse et survivants et à l'assurance-invalidité, du 25 juin 1999.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Les impacts de la gratuité des transports publics sur la population

A Genève, seul un quart des habitants du canton est titulaire d'un abonnement de transports publics (TP) contre près d'un tiers il y a 10 ans. Cette situation a été influencée par la crise du covid-19 qui a éloigné les usagers des transports en commun en faveur de modes de transport individuels comme la voiture ou le vélo¹.

Cette tendance est également impactée par les habitudes de déplacements des Genevois : les loisirs (culture, sport, vie associative) constituent le principal motif de déplacement (35%), loin devant les trajets pour aller au travail (19%). En moyenne, un Genevois va effectuer 3 déplacements par jour, totalisant 25 kilomètres. La longueur du trajet moyen pour aller travailler est de 4,2 kilomètres. Une relative courte distance qui sera effectuée principalement en voiture (40%) ou à pied (39%), la part des TP n'atteignant que 15% de ces déplacements².

La politique des transports publics plus abordables n'est pas un objectif en soi. Elle est, avant tout, un outil dans le développement du transfert modal (substitution de plusieurs modes de transport selon son déplacement) et dans la politique plus large de la circulation englobant tous les modes de transport.

¹ La mobilité des habitants du canton de Genève en 2021, OCSTAT, Genève, 2023, p. 4.

² *Ibid.*

Au vu des statistiques de la mobilité à Genève, les TP ont une importante marge de progression, notamment auprès des jeunes et des seniors qui sont les catégories de la population qui peinent le plus à opter pour ce mode de transport pourtant mieux adapté à leurs motifs de déplacement.

Les bienfaits d'un accès facilité et abordable des TPG pour les jeunes et les seniors

Dans un contexte de crise du pouvoir d'achat, les jeunes en formation ont besoin d'être soutenus et encouragés à profiter du réseau dense des Transports publics genevois. Par un apprentissage précoce et abordable des TP, nous encourageons un passage durable vers un transport modal ayant un impact positif sur l'environnement et sur de nouveaux comportements de déplacement.

Le rabais des Transports publics genevois pour les seniors dès 65 ans vise à répondre aux besoins d'une partie de la population qui n'a plus accès à la mobilité individuelle (pour causes financières ou de capacités physiques réduites) et à éviter d'accroître le phénomène d'isolement social d'une partie de nos aînés.

Au-delà d'une mesure concrète pour améliorer le pouvoir d'achat des retraités, des jeunes en formation et des familles, cette gratuité et rabais des transports publics permettent d'atteindre plusieurs objectifs d'intérêt général : il favorise la réalisation du transfert modal nécessaire pour améliorer la mobilité à Genève et le désengorgement du trafic routier et il permet aux seniors de maintenir plus facilement un lien social à travers des activités associatives, culturelles et sportives.

Ces mesures pour les seniors constituent aussi une reconnaissance de leur contribution à la prospérité actuelle du canton de Genève et un soutien fort aux jeunes dans leur parcours académique.

Les limites posées par la jurisprudence du Tribunal fédéral (TF)

Lors des débats au Grand Conseil sur l'extension de la gratuité des TP aux jeunes jusqu'à 25 ans révolus et aux seniors dès 65 ans, un des arguments avancés contre cette mesure repose sur la jurisprudence du Tribunal fédéral disposant que la gratuité complète des TP n'est pas conforme à l'art. 81a al. 2 de la Constitution suisse qui prévoit que « les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts ».

Ainsi, l'arrêt 1C_393/2022 du 31 mars 2023 constate la nullité d'une initiative demandant la gratuité totale des TP. Néanmoins, le Tribunal fédéral

ne se prononce que sur le contenu du recours sans proposer une analyse s'étendant à d'autres aspects de la problématique comme la gratuité partielle des transports publics.

Or la doctrine³ sur laquelle s'appuie la réflexion du TF admet la constitutionnalité d'une gratuité partielle et l'instauration de tarifs réduits ou solidaires, voire une gratuité totale temporaire pour causes climatiques (p. ex. smog pouvant constituer une atteinte à la santé).

Afin de permettre une conformité entre la mesure de gratuité des transports publics en faveur des jeunes en formation et un important rabais pour les personnes bénéficiaires de prestations AVS/AI avec la jurisprudence du TF concernant l'art. 81a Cst., il convient de prévoir une participation « appropriée » des usagers. En plafonnant l'aide financière de l'Etat à hauteur de 50% pour les aînés et en disposant des conditions pour les jeunes en formation, les mesures respecteraient les critères avancés par les avis de droit se penchant sur la problématique⁴.

Compte tenu des explications qui précèdent, nous vous prions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à ce projet de loi.

³ DIEBOLD/LUDIN/BEYELER, in *Commentaire romand, Constitution fédérale*, 2021, n° 26 ad art. 81a Cst. ; GIOVANNI BIAGGINI, *BV Kommentar*, 2^e éd. 2017, n° 8 ad art. 81a Cst. ; MARKUS KERN, in *Basler Kommentar, Bundesverfassung*, 2015, n° 15 ad art. 81a Cst. ; MARLENE COLLETTE, *La gratuité des transports publics : entre obstacles juridiques et enjeux de mobilité urbaine*, in *Newsletter Institut du Fédéralisme Fribourg IFF* 3/2021, p. 4.

⁴ S. GRODECKI, *Merkt & associés, Gratuité des transports publics – avis de droit*, avril 2024.