

Date de dépôt: 12 août 2002

Messagerie

- a) RD 440-A Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics**
- b) R 460 Proposition de résolution de la Commission des transports concernant le Plan directeur 2003-2006 du réseau cantonal des transports publics**

Rapporteur: M. Ivan Slatkine

Mesdames et
Messieurs les députés,

Pour examiner le rapport 440 du Conseil d'Etat sur le projet de Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics (ci-après TPG), la commission des transports s'est réunie à trois reprises, les 23 avril, 7 mai et 4 juin 2002 sous la présidence de M. Jean Spielmann.

M. le conseiller d'Etat Robert Cramer, président du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement, ainsi que M^{me} Michèle Kuhn, OTC, MM. Philippe Matthey, DIAE, Fabrice Etienne, OTC, Philippe Buri, OTC, et Frédy Wittwer (le 23 avril uniquement), OTC, ont assisté aux séances de la commission. Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Caroline Maretinuzzi que la commission remercie.

Le Grand Conseil devant se prononcer par voie de résolution sur ce plan directeur, on trouvera dans le présent rapport le compte rendu des séances de commission ainsi que le vote concernant la proposition de résolution. Le présent rapport tient donc lieu d'exposé des motifs pour la résolution R 460 qui y est rattachée.

Explications du Conseil d'Etat et de l'OTC

En préambule, il est rappelé que ce plan directeur a été piloté par l'OTC en collaboration avec le DAEL, les TPG, les CFF et les Mouettes genevoises. Ce plan a de plus été soumis à la consultation du Conseil des déplacements (CODEP).

M. Cramer insiste sur l'urgence du traitement de ce rapport puisque les délais imposés sont brefs. En effet, le Parlement a trois mois pour se prononcer sous forme de résolution. Une fois le rapport examiné, le Conseil d'Etat pourra présenter au Grand Conseil le contrat de prestation 2003-2006. M. Cramer ajoute que le Conseil d'Etat a agi très rapidement puisque, en trois mois et demi, le projet a été rédigé et soumis aux différents services concernés qui l'ont tous approuvé. Il précise que, suite à l'approbation de ce plan directeur, le Conseil d'Etat devra négocier et conclure le contrat de prestation avec les TPG et le présenter à la commission sous forme de loi. Son adoption devra intervenir avant la fin de l'année. Un vote en commission est nécessaire afin de pouvoir orienter la discussion relative au contrat de prestation avec les TPG.

M. Wittwer expose le plan directeur à la commission. Il rappelle que le but du plan directeur est de répondre à la Loi cantonale sur le réseau. Il fixe l'orientation de la planification des transports publics ainsi que l'effort financier cantonal. Si le plan 2003-2006 reprend pour partie certaines orientations reportées du Plan directeur 1999-2002 ainsi que des options stratégiques qui avaient été prises dans son cadre, il apporte également certaines nouveautés. M. Wittwer insiste à ce niveau sur la stratégie globale concertée et l'attrait accru du réseau TC (Transports en Commun). M. Wittwer explique aux députés que l'objectif global du Plan directeur 2003-2006 est d'améliorer l'offre quantitative et qualitative en tirant parti des nouvelles infrastructures décidées (CEVA et trams). Cela afin de réaliser le report modal souhaité par le Conseil d'Etat. Devant des scénarios d'évolution de la mobilité de la région genevoise à l'horizon 2020, il est nécessaire d'augmenter fortement (+65%) et régulièrement jusqu'à cette date l'offre des transports publics tant urbains que régionaux.

A l'horizon 2006, l'objectif cible correspond à une augmentation globale de 20 % de l'offre des transports publics. Pour atteindre cet objectif, M. Wittwer explique que l'action doit porter principalement sur trois niveaux :

- l'augmentation de la capacité de l'ensemble du réseau des TPG ;
- la diversification de l'offre par la création de nouvelles liaisons et le renforcement de la desserte hors pointe ;
- l'amélioration des interconnexions entre le réseau des TPG et le réseau ferroviaire.

Pour mener à bien ce projet, M. Wittwer ajoute que des mesures d'accompagnement sont indispensables. Parmi ces dernières, il cite la communication et l'information, l'optimisation fonctionnelle et l'aménagement des interfaces, l'équipement et le confort des arrêts ou encore le développement des modes alternatifs.

En termes financiers, le plan directeur établi par le Conseil d'Etat impose une augmentation de 45 millions des coûts d'exploitation des TPG. Pour couvrir cette augmentation, il est prévu une augmentation des produits de transports de 19 millions et une hausse de la contribution cantonale de 26 millions (hors mesures d'accompagnement).

M. Wittwer explique que le financement des mesures d'accompagnement doit être assuré par des budgets des administrations, soit environ 5 millions pour la période du plan directeur.

Pour conclure, M. Wittwer explique que le trafic régional prend toujours plus d'importance. Pour cette raison, un groupe de travail, le DTPR, a été constitué. Ce groupe comporte deux comités, le premier d'ordre stratégique, le deuxième d'ordre technique. Participent au comité stratégique les Conseils d'Etat genevois et vaudois, le DAEL, le DEEE, la Confédération, l'Etat français, les Conseils généraux de la Haute-Savoie (74) et de l'Ain (01), l'agglomération d'Annemasse, SIBAT Thonon et RFF. Au niveau du comité technique, tous les services techniques des administrations concernées y participent. Il est ressorti des premières études techniques que, si du côté suisse, bus et chemin de fer étaient parfaitement organisés en réseau, du côté français, les cadences étaient inexistantes. M. Wittwer montre aux membres de la commission les diverses lignes de trams prévues à terme et leur prolongement (Tram CERN, Nautique, Annemasse et Gaillard). Il se félicite d'avoir obtenu pour la première fois l'aval de toutes les autorités régionales dans le cadre de ces développements futurs.

Discussion de la commission

Le président de la commission ayant décidé de discuter le plan directeur en suivant le RD 440 page par page nous exposons ci-dessous un résumé des discussions autour des grands sujets traités. A savoir :

1. le coût global et l'impact financier du plan directeur présenté ;
2. la notion de complémentarité ;
3. les mesures d'accompagnement ;
4. les objectifs quantitatifs à atteindre d'ici 2006

1. Le coût global et l'impact financier

Les députés de la Majorité demandent à obtenir des détails sur le coût global du plan présenté. Ils souhaiteraient qu'un tableau récapitulant l'ensemble des coûts d'investissement soit établi.

M. Cramer explique que le plan directeur 2003-2006 définit les grands axes de développement des TPG à moyen terme dans l'optique de scénarios établis à long terme. Suivant les études faites et l'augmentation des déplacements estimés d'ici 15 ans, M. Cramer indique que le Conseil d'Etat envisage une augmentation de 60 % des parts de marché des TPG à cette échéance. Il ajoute qu'il est nécessaire de limiter dans cette optique la croissance de la circulation automobile et pour ce faire qu'il est indispensable d'augmenter à terme la capacité des TPG de 60 %. Pour atteindre cet objectif, des étapes d'augmentation de 20 % sont prévues pour chaque plan quadriennal. En termes financiers, ces objectifs de moyen terme implique la mise à disposition des TPG d'un montant supplémentaire d'environ 5 millions chaque année par l'Etat. Ce chiffre est encore approximatif et doit être affiné. Il fait remarquer que l'aspect financier du plan sera discuté plus en détail lors de l'examen du contrat de prestation. Il note cependant qu'une partie de ce projet de développement devra être financé par les TPG via la vente de billets. Il ne cache pas à la commission qu'un tel plan nécessite une adaptation des prix des titres de transports qui devront nécessairement augmenter. La commission devra d'ailleurs se prononcer sur cet aspect. Il met en garde les commissionnaires que, si la commission venait à décider de maintenir des titres de transports bon marché, des sommes supérieures à 5 millions devront être déboursées par l'Etat chaque année.

Le détail des chiffres sera fixé dans le contrat de prestation. Selon les études menées par l'OTC, M. Cramer indique que, si l'offre augmente de 20 %, les coûts devraient augmenter dans le même ordre, soit environ 20 millions sur 4 ans. Il précise néanmoins que ce montant n'inclut pas les

frais de construction de la troisième voie CFF, les frais de construction des rails pour le tram ou encore le coût du dépôt des TPG.

Pour un député de l'Alternative, l'aspect coût n'a, à ce stade, aucune importance. Cet aspect devra être abordé dans le cadre du contrat de prestations. Pour lui, la priorité est le développement le plus rapide possible du réseau. Il admet que l'adoption de ce plan nécessitera une augmentation des tarifs, mais il souhaite que cette dernière ne soit pas dissuasive.

M. Cramer est conscient que l'aspect tarifaire est délicat. Il faudra trouver le juste équilibre. Néanmoins, il fait remarquer qu'actuellement les tarifs genevois sont inférieurs à la moyenne suisse et qu'il y a donc à ce niveau une certaine marge de manœuvre. L'idéal consiste à ce que les recettes perçues par la vente des billets couvrent au maximum les frais des TPG tout en restant attractifs pour les usagers. La solution doit être proposée par UNIRESO. Actuellement, la position des TPG n'est pas partagée par les CFF et les Mouettes genevoises. La collectivité UNIRESO doit se mettre d'accord avant que cet aspect puisse être discuté au Conseil d'Etat.

Un député de la Majorité va dans le sens des remarques faites au niveau des tarifs par le député de l'Alternative et cela malgré le fait que la notion de rentabilité des TPG soit importante. Pour lui, l'augmentation de 44 millions annoncée dans le rapport lui paraît très conséquente.

M. Cramer rappelle à ce sujet que, sur ces 44 millions, 25 sont à la charge de l'Etat, le reste devant être supporté par les usagers. Il explique qu'afin d'augmenter l'offre il est nécessaire d'engager de nouveaux chauffeurs et d'acquérir de nouveaux véhicules. La hausse de 44 millions se situe, pour sa majorité, dans ces deux postes.

Pour un autre député de l'Alternative, il ne faut pas oublier les effets secondaires au niveau financier engendrés par l'application de ce nouveau plan. Selon lui, grâce au développement du réseau, c'est toute l'économie genevoise qui en profitera et donc également l'Etat.

Pour la Majorité, les chiffres restent trop approximatifs.

M. Cramer insiste sur le fait que les chiffres énoncés correspondent à un ordre de grandeur et non pas à un engagement financier. Des chiffres plus précis figureront dans le contrat de prestation.

Ce rapport a pour but de permettre une négociation future et non pas de s'engager financièrement.

2. La notion de complémentarité

Pour plusieurs députés de la Majorité, la notion de complémentarité devrait impérativement être associée à ce plan. Les transports publics doivent être développés conjointement avec les transports individuels.

M. Cramer constate à ce sujet que la priorité doit être donnée aux TPG faute de quoi la situation du Canton se dirigera tout droit vers l'asphyxie. Il note néanmoins que le réseau routier n'est pas négligé. Il annonce à la commission qu'un projet de loi sera prochainement déposé auprès du Grand Conseil pour réaliser le contournement du Grand-Saconnex à l'échéance 2005.

Les députés de la Majorité concluent que le RD 440 peut consacrer une base de travail intéressante pour autant que la notion de complémentarité y soit associée. Ils annoncent que la résolution jointe devra en faire mention.

3. Les mesures d'accompagnement

Suite à une remarque lancée par un commissionnaire, le débat s'engage sur le problème de la cohabitation des TPG et du trafic automobile au Centre-Ville.

Un député de l'Alternative explique que la situation dans la rue du Rhône est devenue insoutenable. Le non-respect des règles de circulation par les automobilistes et le stationnement sauvage entravent le bon fonctionnement du réseau et augmentent le stress des chauffeurs. La situation est, selon le député, intolérable.

M. Cramer intervient en expliquant que les contrôles des stationnements et des règles de circulation en règle générale relèvent du domaine de la gendarmerie et des agents de la Ville. Il étudie aujourd'hui la possibilité de confier cette tâche à la Fondation des Parkings.

Ce sujet amène un député de la Majorité à rappeler que le plan directeur 1999-2002 insistait sur la vitesse commerciale des TPG qui devait tendre aux 18 km/h. Il lui semble que cet objectif a été oublié dans le présent plan.

M. Cramer indique que cet objectif continue d'être poursuivi mais qu'il sera clairement énoncé dans le contrat de prestation. Il précise qu'il en ira de même au niveau de l'adaptation des horaires. Il ajoute cependant qu'il n'est pas en mesure d'affirmer que l'objectif des 18 km/h est réaliste. Il rappelle que, dans le cadre du contrat de prestation, il est prévu un contrôle du respect des prestations établies. Si un non-respect est constaté, l'Etat peut exiger un dédommagement.

L'ensemble des députés constate que l'objectif fixant la vitesse commerciale est important. Il s'agit d'un sujet complexe. Pour la Majorité, il est aussi lié à la problématique de la complémentarité. Un député propose d'auditionner la direction des TPG sur ce point précis lors de l'établissement du contrat de prestation.

M. Cramer approuve cette proposition. Une discussion avec la direction des TPG portant sur la vitesse commerciale est nécessaire. Elle se fera dans le cadre du contrat de prestation.

Un député de la Majorité aborde ensuite le problème lié à la sécurité et aux mesures prévues à ce niveau. Pour lui, les problèmes de dégradation et d'insécurité sont inquiétants.

M. Cramer répond qu'un programme est actuellement en place aux TPG. L'idée consiste à installer des caméras à l'intérieur des véhicules afin de filmer ce qui s'y passe. Il explique que les caméras déjà mises en place à Annemasse et Annecy ont réduit les dégradations de 80 %. Il en va de même pour la ligne CFF Genève-Coppet.

Il parle aussi de mesures de sensibilisation auprès des jeunes.

Il conclut que les mesures de contrôle représentent une priorité et seront prochainement renforcées.

Un député s'étonne qu'aucun point concernant la politique environnementale ne figure dans les mesures d'accompagnement. Il évoque le problème des véhicules fonctionnant encore au diesel. La commission dans son ensemble s'étonne que des véhicules non catalysés soient encore en fonctionnement sur le réseau.

M. Cramer approuve ces remarques. Il note que l'aspect environnemental figura dans le contrat de prestation à la demande même des TPG qui souhaitent la modification des bus à diesel. Il note néanmoins que le rééquipement des moteurs représente un investissement considérable.

Pour conclure au niveau des mesures d'accompagnement, un député de la Majorité note que la campagne d'images prévue pour inciter les usagers à emprunter les transports publics ne lui semble pas optimale. Il propose d'octroyer la gratuité aux classes des écoles circulant en transports publics jusqu'à la fin de la scolarité obligatoire. En effet, les enfants représentent, à ces yeux, les clients de demain et il est important de travailler avec eux. Une telle mesure serait incitative et amènerait, à terme, des résultats concrets. Plus vite les enfants apprendront à circuler en transports publics, plus vite ils en prendront l'habitude et deviendront des usagers individuels.

M. Cramer est pour sa part convaincu de l'efficacité de la communication. Il explique qu'il existe de nombreuses manières d'évaluer les différentes campagnes afin de s'assurer que les objectifs ont été atteints. A ce sujet, il fait savoir que l'Etat, les TPG et les commerçants se sont associés pour réaliser une campagne de communication visant à encourager les usagers à emprunter les transports publics pour se rendre au cœur des rues marchandes.

Enfin, en ce qui concerne la possibilité de gratuité pour les classes, il pense qu'il n'est pas sain, en termes de transparence des coûts, d'octroyer une gratuité à une certaine catégorie d'usagers. Une telle mesure devrait plutôt être prise en charge par le DIP. Il ajoute que les enfants ne sont pas les premiers usagers à séduire puisqu'ils sont obligés d'emprunter les transports en commun.

4. Les objectifs quantitatifs à atteindre d'ici 2006

Le dernier thème abordé est consacré à l'augmentation prévue de l'offre d'ici 2006.

Un député de la Majorité demande si l'augmentation de 20 % de l'offre des transports publics comprend une augmentation des passagers ou des kilomètres.

M. Etienne, de l'OTC, répond qu'il s'agit d'augmenter la capacité des transports de 20 % afin de compter 20 % de passagers en plus.

M. Cramer ajoute qu'il est cependant difficile de prédire qu'une augmentation de l'offre engendrera une augmentation des passagers. Il n'y a pas de relation mécanique. Il est en revanche certain que le développement de l'offre se déploiera de manière croissante (plus 5 % en 2003, plus 10 % en 2004...). Chaque année, les usagers doivent pouvoir constater que les prestations augmentent

Il explique que le plan retenu insiste aussi sur la rentabilité. Il indique que la caractéristique du réseau consiste à développer de nouvelles lignes de trams, le tram représentant la meilleure alternative dans le rapport dépense-investissement et passagers transportés. Il pense que l'objectif des 20 % de passagers en plus est dès lors cohérent.

Pour un député de la Majorité, la priorité devrait être axée sur les transports en commun destinés aux pendulaires. Dans un deuxième temps aux lignes tangentielles.

M. Cramer répond qu'actuellement la finalisation du système des pénétrantes représente l'objectif principal. Dans un deuxième temps, les tangentielles seront développées vers les zones d'activités.

Un autre député de la Majorité demande si l'augmentation prévue de 20 % concerne uniquement les TPG.

M. Cramer explique que l'objectif prévoit le développement de l'ensemble des offres du transport UNIRESO.

Un député de la Majorité se demande si le développement de l'horaire de nuit est une priorité. Il lui semble que l'augmentation des fréquences matinales serait plus adéquate.

On lui répond que le réseau de nuit n'est pas du ressort des TPG. L'offre des Noctambus n'utilise pas les véhicules des TPG et n'engage pas leurs chauffeurs. Ce réseau ne figurera donc pas dans le contrat de prestations.

M. Cramer précise que le budget de l'Etat distingue les TPG des autres lignes et réseaux dont les Noctambus font partie.

Proposition de résolution et vote de la commission

Comme expliqué en préambule du rapport, le Grand Conseil doit prendre position sur ce rapport concernant le plan directeur 2003-2006 par l'intermédiaire d'une résolution.

M. Cramer soumet à la commission une proposition de résolution.

Les députés de l'Alternative indiquent que leurs groupes respectifs sont prêts à la voter sans modification.

Les députés de la Majorité, en fonction des débats résumés ci-dessus, souhaitent y apporter quelques modifications. Ils font distribuer les propositions d'amendements. Ils précisent qu'il y a volonté d'insister sur le fait que la politique des transports doit impérativement se baser sur la complémentarité.

Le président lit **le premier considérant** : « *vu l'article 1, alinéa 3, de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) qui dispose que « D'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics, 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 » ».*

Il le met aux voix et il est accepté à l'unanimité :

Pour :	14 (3 L ; 3 S ; 1 AdG ; 2 PDC ; 2 R ; 2 Ve ; 1 UDC)
Contre :	–
Abstention :	–

Il met aux voix **le second considérant** proposé : « *vu le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics, déposé le 28 mars 2002 (RD 440), qui s'appuie sur des scénarios d'évolution de la mobilité de la région genevoise à l'horizon 2020 – élaborés par l'OTC et le DAEL – prévoyant une augmentation de 20 à 25 % de déplacements motorisés supplémentaires* » et il est accepté :

Pour :	8 (3 L ; 2 PDC ; 2 R ; 1 UDC)
Contre :	6 (3 S ; 1 AdG ; 2 Ve)
Abstention :	–

Il met également aux voix le considérant proposé par un député de l'Alternative : « *vu la nécessité d'augmenter fortement (+65 %) et régulièrement jusqu'en 2020 l'offre des transports publics, tant urbains que régionaux* » et il est refusé :

Pour :	7 (3 S, 1 AdG ; 3 Ve)
Contre :	8 (3 L ; 2 PDC ; 2 R ; 1 UDC)
Abstention :	–

Un député de la Minorité propose de rajouter « **la majorité des citoyens** » au troisième considérant.

Le troisième considérant avec l'amendement du député de la Minorité : « *vu la nécessité de développer une politique des transports basée sur la complémentarité, ainsi que la majorité des citoyens genevois l'ont encore affirmé récemment* » est accepté :

Pour :	8 (3 L ; 2 PDC ; 2 R ; 1 UDC)
Contre :	6 (3 S ; 1 AdG ; 2 Ve)
Abstention :	–

Le président met aux voix **le quatrième considérant** : « *vu le rapport de la Commission des transports* » et il est accepté à l'unanimité :

Pour :	14 (3 L, 2 PDC ; 2 R ; 1 UDC ; 3 S ; 1AdG ; 2 Ve)
Contre :	–
Abstention :	–

Enfin, le président met aux voix **l'invite** : « *approuve le rapport du Conseil d'Etat sur le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics (RD 440) et demande au Conseil d'Etat de présenter à plus bref délai un concept général des transports, basé sur la complémentarité des modes de transports* » qui est accepté :

Pour :	8 (3 L, 2 PDC, 2 R ; 1 UDC)
Contre :	6 (3 S, 1 AdG ; 2 Ve)
Abstention :	–

Le président met aux voix la proposition de résolution du Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics dans son ensemble tel que précédemment voté :

- *vu l'article 1, alinéa 3, de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) qui dispose que « D'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics, 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 » ;*
- *vu le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics, déposé le 28 mars 2002 (RD 440), qui s'appuie sur des scénarios d'évolution de la mobilité de la région genevoise à l'horizon 2020 – élaborés par l'OTC et le DAEL – prévoyant une augmentation de 20 à 25 % de déplacements motorisés supplémentaires ;*
- *vu la nécessité de développer une politique de transports basée sur la complémentarité, ainsi que la majorité des citoyens genevois l'ont encore affirmée récemment ;*
- *vu le rapport de la Commission des Transports*

approuve le rapport du Conseil d'Etat sur le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics (RD 440) et demande au Conseil d'Etat de présenter à plus bref délai un concept général des transports, basé sur la complémentarité des modes de transports.

Cette résolution est acceptée à l'unanimité :

Pour :	14 (3 L, 2 PDC ; 2 R, 1 UDC ; 3 S, 1 AdG ; 2Ve)
Contre :	–
Abstention :	–

Conclusions

Suite à la présentation du Plan directeur 2003-2006 des transports publics et aux discussions qui l'ont suivie, la commission a pris acte du rapport RD 440 du Conseil d'Etat. Elle a ensuite concrétisé ses revendications concernant le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics dans la résolution suivante qu'elle vous invite à accepter.

Secrétariat du Grand Conseil**R 460**

*Proposition présentée par la Commission des transports:
M^{mes} et MM. Jean Spielmann, Christian Brunier, Gilles
Desplanches, Hubert Dethurens, Laurence Fehlmann
Rielle, Anita Frei, David Hiler, Jacques Jeannerat,
Alain Meylan, Jean-Marc Odier, André Raymond,
Stéphanie Ruegsegger, Françoise Schenk-Gottret,
Ivan Slatkine*

Date de dépôt: 12 août 2002

Messagerie

**Proposition de résolution
concernant le Plan directeur 2003-2006 du réseau cantonal des
transports publics**

Le GRAND CONSEIL de la république et canton de Genève

- vu l'article 1, alinéa 3, de la loi sur le réseau des transports public (H 1 50) qui dispose que « D'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics, 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 » ;
- vu le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics, déposé le 28 mars 2002 (RD 440), qui s'appuie sur des scénarios d'évolution de la mobilité de la région genevoise à l'horizon 2020 – élaborés par l'OTC et le DAEL –

prévoyant une augmentation de 20 à 25% de déplacements motorisés supplémentaires ;

- vu la nécessité de développer une politique de transports basée sur la complémentarité, ainsi que la majorité des citoyens genevois l'ont encore affirmée récemment ;
- vu le rapport de la Commission des Transports,

approuve le rapport du Conseil d'Etat sur le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics (RD 440) et demande au Conseil d'Etat de présenter à plus bref délai un concept général des transports, basé sur la complémentarité des modes de transports.