

Le débat sur la gratuité des transports publics s'intensifie à Genève **Gratuité des transports publics versus carte multimodale**

Les Verts de Genève opposent à l'initiative communiste demandant la gratuité des transports publics, l'idée d'une carte multimodale favorisant la complémentarité des transports. L'idée de considérer les transports communs comme un service public de base, au même titre que l'école n'est pas nouvelle et est régulièrement abordée dans le cadre d'une réflexion visant à augmenter la fréquentation des TP. Les opposants à ce principe soulèvent l'argument incontournable des coûts. Vous trouverez ici les arguments des uns et des autres pour illustrer une réflexion qui déborde largement des frontières du canton de Genève. (langue : français)

Pour plus d'informations :

Initiative pour des transports publics gratuits
Commune de Chateauroux
Les Verts genevois – carte multimodale

<http://www.tpg-gratuits.org/>
<http://www.agglo-chateauroux.fr/>
<http://www.verts.ch/GE/>

Genf: Intensive Debatte zur Einführung der gratis ÖV - Benutzung **Kostenloser ÖV versus « carte multimodale »**

In Genf verlangt eine Initiative die Einführung der gratis Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Dem gegenüber steht die politische Idee der so genannten « carte multimodale », einer Karte, die die Gesamtheit der unterschiedlichen Verkehrsmodi berücksichtigt. Die Idee den öffentlichen Verkehr als kostenlosen Service Public zu betrachten - wie etwa das Schulsystem - wird regelmässig aufgebracht. Sie zielt vor allem auf die Erhöhung der Nutzung ab. Die Gegner dieses Prinzips argumentieren mit den zu hohen Kosten. Hier finden Sie die Standpunkte sowohl der BefürworterInnen als auch der Gegner dieser Initiative, die derzeit den Kanton Genf stark beschäftigt. (Sprache : fr)

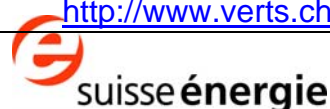
Pour plus d'informations :

Initiative pour des transports publics gratuits
Commune de Chateauroux
Les Verts genevois – carte multimodale

<http://www.tpg-gratuits.org/>
<http://www.agglo-chateauroux.fr/>
<http://www.verts.ch/GE/>

22.05.2006

Soutenu par:



Vers une mobilité durable...



la liberté de choisir son mode de transport

la nouvelle proposition des *Verts genevois*

en contre-projet à l'IN 127

« Pour la gratuité des Transports publics genevois »

| | |
|--|----|
| Résumé de la proposition | 2 |
| La position des Verts sur la mobilité | 3 |
| La position des Verts sur les TPG gratuits | 4 |
| Amélioration de l'offre des transports publics | 6 |
| Proposition tarifaire | 7 |
| Les avantages de la carte | 9 |
| Estimations financières | 12 |
| Texte du contre-projet | 13 |



Mai 2006

Contacts : Antonio Hodgers 078 709 92 77
Anita Frei 078 736 95 36



Résumé



Les Verts défendent une politique des transports basée sur le développement durable, à savoir la réduction des émissions polluantes, de la consommation d'énergie, du bruit, des accidents de la route, etc. Ainsi, ils privilégient la mobilité douce et les transports publics.



Dans ce sens, les Verts partagent les préoccupations des initiants de l'IN 127 sur la gratuité des TPG, mais estiment que c'est une mauvaise réponse à un vrai problème. **C'est pourquoi les Verts entendent lui opposer un contre-projet en deux volets.**



C'est avant tout sur **la quantité et la qualité de l'offre** de transport public que les citoyens fondent leur choix d'abandonner la voiture pour utiliser les TPG. Le premier volet du contre-projet propose donc les améliorations suivantes pour les transports publics:

- Augmentation de l'offre de 75% entre 2002 et 2014
- Renforcement des moyens pour améliorer la vitesse commerciale et atteindre l'objectif légal de 18 km/h
- Elargir les horaires de desserte tous les jours jusqu'à 2h du matin
- Renforcer la desserte régionale pendulaire, aujourd'hui pratiquement inexistante



Afin de **favoriser la multi-modalité** (l'usage de différents modes de transport), le second volet du contre-projet introduit à Genève **la carte de mobilité multimodale**. Le principe est simple : pour circuler avec un véhicule motorisé (transport public, voiture privée ou 2 roues motorisé) sur les routes cantonales, il faut être muni de sa carte multimodale. Il s'agit d'un seul et unique titre de transport quel que soit le mode choisi. La carte servira de base à l'utilisation d'autres modes de transports. Cette logique est cohérente avec le principe du libre choix du mode de transport.

Voici les principales caractéristiques de la nouvelle logique tarifaire multimodale :

- La carte est obligatoire pour les modes de déplacement motorisés car ils impliquent un fort usage des infrastructures publiques et des émissions polluantes ; la mobilité douce n'est donc pas concernée par la carte.
- La carte peut être acquise pour une durée allant d'une journée à une année en fonction des besoins. La personne titulaire d'une carte peut circuler sans autres frais sur l'ensemble des routes du canton avec sa voiture privée ou sur l'ensemble du réseau des transports publics.
- Toute personne qui se déplace de manière motorisée sur Genève est concernée, y compris les frontaliers vaudois et français et les touristes.

Par ailleurs, les Verts proposent encore :

- La gratuité des transports publics pour les enfants de moins de 16 ans
- La gratuité des transports publics la nuit entre 21h et 6h
- Des rabais tarifaires pour certaines catégories de la population

Le prix de la carte annuelle est estimé à **CHF 450.-** (350.- tarif réduit). La proposition n'implique pas de dépenses supplémentaires pour l'Etat.





La position des Verts sur la mobilité

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 CO₂, 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 :

- 3'300 décès prématurés par année en Suisse à cause de la pollution de l'air ;
- 3'590 millions CHF de coûts engendrés par les maladies imputables à la pollution automobile ;
- Emissions de particules fines à des niveaux largement supérieurs (>20 µg/m³) aux normes légales (OPair) dans le canton de Genève ;
- 18 millions de tonnes CO₂ 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 ;
- 1'300 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.



La position des Verts sur les TPG gratuits

D'après les déclarations des initiants, la gratuité des TPG poursuit trois objectifs principaux :

- 1) Augmenter la part modale des TPG aux dépens de celle de la voiture.
- 2) Subventionner la mobilité des familles à revenus modestes.
- 3) Tout service public doit être gratuit.

Sur le principe, nous pouvons partager ces trois objectifs. Cependant, à notre sens, l'IN n'est pas le moyen le plus pertinent pour y parvenir.

Analyse des arguments des initiants

- 1) Les études montrent que l'élasticité-prix des tarifs de transport est en moyenne de 0,3. C'est-à-dire que si on diminue les tarifs de 10%, la fréquentation devrait augmenter de 3%. Sur cette base (très théorique), les initiants résumant en disant que si les tarifs diminuent de 100% (gratuité), la fréquentation devrait augmenter de 30%.

Dans la réalité, il est très difficile d'évaluer les effets d'une telle mesure. Les exemples cités ont toujours été liés à des modifications de l'offre substantielle dont l'impact sur le report modal est double (élasticité-prix 0,6). D'un autre côté, les études menées à Genève sur les non-utilisateurs des TPG montre que le tarif n'est pas l'élément déterminant du choix modal (il est cité seulement dans 12% des cas). **Par conséquent, modifier le prix n'est pas l'élément le plus déterminant pour obtenir un transfert modal.**

- 2) En ce qui concerne l'impact sur les familles à revenus modestes, l'initiative pratique la politique de l'arrosoir : au lieu de cibler les personnes dans le besoin, on subventionne tous les utilisateurs, même ceux qui peuvent sans problème se payer un abonnement de bus. De plus, cet argument conforte l'image que le bus est le transport du pauvre par opposition à la voiture qui est le transport du riche. Les Verts veulent absolument sortir de cette logique qui ne fait que valoriser la mobilité motorisée privée. **Pour défendre les revenus les plus modestes, il faut favoriser l'accès aux transports avec des mesures ciblées sur ces personnes** (comme cela est déjà le cas pour certaines catégories de la population).
- 3) S'il est vrai que les services publics doivent en général être gratuits, on ne doit cependant pas sortir de la logique écologique de l'impact énergétique de chaque prestation. Si l'éducation ou les musées sont des biens immatériels dont l'utilisation ne provoque pas de dépense énergétique, il n'en va pas de même pour les transports publics. En effet, bien que le bilan environnemental du transport en commun soit meilleur que celui de la voiture, il n'en reste pas moins que celui-là est un facteur de pollution. **Par conséquent, il est parfaitement cohérent avec le principe du « pollueur-payeur » que les utilisateurs des TPG contribuent à couvrir une partie du coût de cet impact environnemental.** Ceci dit, il est aussi évident que ce coût doit être bien inférieur à celui de la voiture et que nous sommes encore loin de cette situation.

Effets pervers de l'initiative

Sur la base de cette analyse, dans le contexte politique actuel, l'initiative peut amener plusieurs effets pervers qui vont à l'encontre des objectifs désirés.

- 1) Une gratuité des TPG devrait amener le parlement à augmenter sa subvention de 150 millions CHF par année pour les transports publics. Vu la situation budgétaire du canton et la majorité parlementaire actuelle, il est peu probable qu'une telle somme soit débloquée et par conséquent les TPG devront réduire l'offre afin de compenser les pertes liées à la gratuité. Cet impact serait totalement contraire à l'objectif de report modal et on arriverait à une baisse de la qualité des transports publics.
- 2) Dans la même logique, une situation de fort déficit budgétaire chez les TPG pourrait avoir un impact sur son personnel qui se verrait menacé dans son statut par une renégociation à la baisse de la convention collective et une utilisation accrue de la sous-traitance.
- 3) La gratuité des TPG ferait sortir Genève d'UNIRESO et de toute entente tarifaire régionale, ce qui va à l'encontre du développement des transports publics à l'échelle de la région. Vu l'urbanisation actuelle, ce développement est pourtant essentiel pour ces 20 prochaines années.
- 4) Dans le même sens, une accapuration des moyens publics pour financer la gratuité hypothéquerait le développement de l'offre dans la région périphérique de Genève.
- 5) Une gratuité des TPG sans dissuasion de l'utilisation de la voiture pourrait avoir comme effet d'attirer surtout les piétons et des cyclistes. Ainsi, nous aurions un report modal négatif de la mobilité douce à un transport polluant.

En conclusion, les Verts estiment que l'IN 127 « Pour la gratuité des Transports publics genevois » est une fausse bonne idée. Non seulement elle ne se donne pas les moyens d'obtenir ce qu'elle cherche, mais elle peut produire des effets pervers qui seraient néfastes au développement de la mobilité durable.

Par conséquent, les Verts entendent lui opposer un contre-projet. Celui-ci est construit en deux volets : le premier concerne l'offre de transport et le second la politique tarifaire.



Amélioration de l'offre des transports publics



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^{er} volet du contre-projet des Verts est destiné à améliorer l'offre des transports publics.

Voici les propositions :

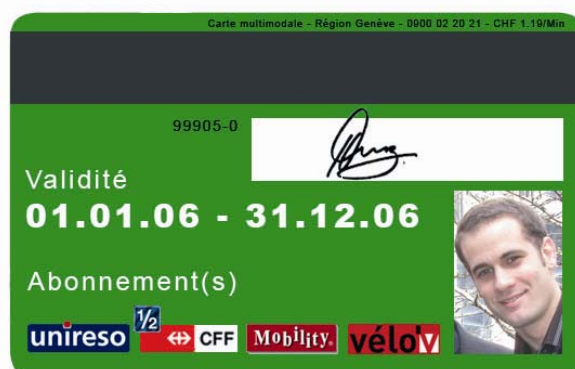
- Aujourd'hui, les travailleurs frontaliers n'ont pratiquement d'autre choix que d'utiliser la voiture pour se rendre sur le lieu de travail (part modale voiture à 95% !). Il est donc urgent de développer des transports publics régionaux dignes de ce nom.
Proposition : La dimension régionale est intégrée 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 2h 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, 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

- 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 (½ 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 21h et 6h. 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.
- 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, Mobility CarSharing, 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.
- En cas de contrôle 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.
- 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, al. 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 contre-projet par la population, 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. Ceci 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 ?* »
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 motocycles 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 acquière la carte multimodale annuelle
- 1'000 cartes journalières sont vendues chaque jour (touristes, etc.)
- 5% des recettes affectées aux coûts opérationnels

Total hypothèse : 360'000 abonnés annuels (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 |
| | | | 147'083'750 |

Le tarif réduit correspond aux catégories sociales spécifiques (jeunes, anciens, 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.



Texte du contre-projet

Voici la matérialisation légale de nos propositions (**en gras dans le texte légal actuel**) :

Article 1

La loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) est modifiée comme suit :

Art. 1 Principe

¹ L'ensemble des modes de transports collectifs et semi-collectifs est organisé de manière à offrir un réseau complet au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

² Les modes de transports cités à l'alinéa 1 et les modes de déplacement individuels sont conçus et organisés dans une perspective complémentaire.

³ 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. en dehors des heures de pointe, tous les passagers disposent en principe d'une place assise; durant les heures de pointe, il ne doit pas être nécessaire de refuser des passagers;
- d. dans l'agglomération urbaine, le réseau et l'horaire sont organisés de telle sorte que la durée de parcours de n'importe quel arrêt de transports publics à l'arrêt le moins accessible est inférieure à 60 minutes;
- e. toutes les lignes régulières sont desservies tous les jours entre 6 h et 24 h, **jusqu'à 2h 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;
- f. la distance entre le point de départ ou le point de destination d'un déplacement et l'arrêt de transports publics le plus proche ne dépasse en principe pas 300 mètres ou 5 minutes à pied dans l'agglomération urbaine, 500 mètres ou 10 minutes à pied dans le reste des zones habitées du canton ;
- g. **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)

² 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.

³ L'accès à l'ensemble du réseau genevois est gratuit entre 21h et 6h.

⁴ 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.

Article 2

La loi sur les routes (L 1 10) est modifiée comme suit :

Section 2 Accès aux routes cantonales et communales des véhicules automobiles (nouvelle, Section 2 ancien devenant Section 3)**Art. 63A Principe (nouveau)**

¹ Pour circuler sur les routes cantonales et communales, les conducteurs des véhicules automobiles doivent être munis d'une autorisation écrite de circulation délivrée par le département ou par des établissements délégués.

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

Art. 63B Durée (nouveau)

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

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

Art. 63C Taxe (nouveau)

¹ 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.

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

³ 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.

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

Art. 63D Absence d'autorisation (nouveau)

¹ 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.

² 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.

³ Les poursuites pénales sont réservées.

Article 3

La loi sur les transports publics genevois (H1 55) est modifiée comme suit :

Art. 19 al. 2, let. j (nouvelle teneur)

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, let. a (nouvelle teneur)

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 4 Clause transitoire

¹ En cas d'acceptation de la présente loi par le Conseil général genevois, le Conseil d'Etat sollicite auprès de l'Assemblée fédérale une dérogation à l'article 82, al. 3, de la Constitution fédérale concernant l'accès aux routes publiques.

² 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.

Initiative populaire cantonale pour des transports publics gratuits

Argumentaire

Contexte

Le trafic automobile ne cesse d'augmenter, générant toujours plus de bouchons, nuisances et atteintes à la santé. Parallèlement, les augmentations incessantes du prix des billets et des abonnements des Transports Publics Genevois (TPG), outre qu'elles touchent aux revenus les plus faibles (familles, jeunes en formations, retraités, etc.), n'incitent pas les automobilistes à utiliser les transports en commun.

Objectifs et moyens

Il faut que l'augmentation du trafic automobile cesse, ou du moins qu'elle soit freinée. Il est préférable que cela soit fait dans le respect du libre choix du mode de transport comme le peuple l'a voulu, c'est-à-dire par l'incitation volontaire. D'autre part, il faut soulager financièrement les classes populaires qui subissent les politiques économiques néolibérales depuis des années et qui dépendent des transports publics.

Cette initiative populaire cantonale vise à inscrire dans la Constitution de la République la gratuité des transports en commun dans le but de créer un véritable service public de base universel et gratuit et de favoriser le transfert modal du trafic motorisé vers les TPG.

La gratuité des transports publics existe déjà ailleurs

Depuis plusieurs années, la gratuité des transports publics est une réalité dans plusieurs villes occidentales: par exemple Châteauroux en France (73 000 habitants), Hasselt en Belgique (70 000 habitants), et Seattle aux Etats-Unis (500 000 habitants). La gratuité existe aussi dans des stations touristiques comme à Crans-Montana ou dans la vallée de Chamonix.

A Châteauroux, la gratuité a été mise en place en décembre 2001. Elle est en œuvre sur toute l'agglomération castelroussine (9 communes). Les objectifs sont d'améliorer la mobilité urbaine, de contribuer à la mixité sociale, de faciliter les déplacements vers le centre-ville, de fluidifier la circulation et de préserver la qualité de l'air. La gratuité est financée par une légère augmentation du Versement transports. Le Versement transport a été créé en France dans les années 70 dans le but de permettre aux collectivités locales de financer les déficits structurels des transports urbains. Il s'agit d'un impôt que les entreprises payent sur la masse salariale, dans ce cas précis, il se monte à 0,6%. Le bilan de la gratuité est positif puisqu'en 2004 cette mesure a été reconduite jusqu'en 2008. D'autres villes en France font de même : par exemple Compiègne (depuis 1970!), Mayenne, Vitré, Issoudun.

A Hasselt, la gratuité a été mise en place en juillet 1997. Un reportage de *Mise au point* de janvier 2004 a montré comment cette mesure a pu redynamiser le tissu économique de cette ville industrielle sinistrée.

A Seattle, la gratuité est financée par les commerçants du centre-ville.

A Crans-Montana la gratuité est financée par les six communes qui se partagent le territoire de la station.

La vallée de Chamonix regroupe 100 000 habitants et résidents dans quatre communes: Chamonix, les Ouches, Servoz et Vallorcine. La gratuité a été mise en place en partenariat avec la région Rhône-Alpes et la SNCF. Le mandat d'exploitation a été confié à la société Mont-Blanc Bus. Le coût de la mesure est évalué à 3 000 000 d'euros par an. Les communes paient la grosse moitié (53%) du prix de revient au moyen notamment d'une taxe de séjour (hébergement touristique) et les remontées mécaniques le reste (45%). Pour pouvoir bénéficier de la gratuité, il suffit de demander une carte. Le voyageur qui n'aurait pas de carte doit payer un billet. Les recettes des billets représentent le 2% du coût global. La gratuité s'étend à la SNCF.

Le principe de la gratuité

Le principe même de la gratuité est une idée humaniste. Cette idée a amené à créer des services publics de base universels et gratuits, comme l'éducation. A qui viendrait aujourd'hui à l'esprit, sauf à quelques ultra-libéraux, de remettre en cause la gratuité de l'éducation? Ces services publics ont été l'instrument d'un progrès économique et social important pour notre société. Les services publics permettent toujours de réduire les inégalités, ils nous protègent de la barbarie. Nous devons non seulement les défendre mais aussi les développer.

Mais les idées libérales qui s'opposent au principe de la gratuité sont très présentes politiquement, surtout depuis quelques années, et, il faut le dire, aussi dans le «camp de la gauche». Pour résumer cette pensée libérale, il suffit de dire que tout à un prix et que tout le monde doit passer à la caisse. C'est-à-dire que les citoyens doivent financer eux-mêmes les services publics, comme les services privés auxquels ils font appel.

Ces idées néolibérales régressives, qui ont même contaminé une partie de la gauche, n'ont pas d'avenir. Il est enfin temps de passer à la contre-attaque citoyenne!

A Genève, nous avons la chance que l'entrée des principaux musées soit gratuite. Il nous est également possible d'avoir la gratuité des transports publics.

Les arguments écologiques et de santé publique

Selon une étude des TPG eux-mêmes, la mise en place de la gratuité entraînerait une augmentation des voyageurs de 20%. En l'absence d'études précises sur la question, il est difficile de formuler des chiffres sur la baisse du trafic motorisé qu'entraînerait la gratuité. Mais personne ne nie que cette baisse est possible. Cette mesure entraînerait un «choc psychologique». Le trafic automobile se verrait réduit, et les nuisances qu'il provoque également, pour une meilleure qualité de l'air et de la vie en ville. Il s'agit de protéger la santé publique menacée par l'augmentation de la pollution de l'air (OPair), des nuisances sonores (OPB), du stress et des accidents de la circulation que provoque le trafic automobile.

Il faut aussi faire des économies d'énergie: le transfert d'une partie du trafic privé vers les transports publics entraînerait une diminution de la consommation de carburant. Tout ce qui a été fait jusqu'à aujourd'hui pour favoriser le transfert modal a échoué faute d'ambition. Seules des mesures percutantes auront de l'effet. Avec la gratuité, les automobilistes seraient fortement incités à abandonner la voiture ou, au moins, à utiliser davantage les transports publics.

En plus, les fréquences sur les lignes devront augmenter au parallèle à la croissance du nombre de passagers, ce qui rendra les TPG plus attractifs.

Par civisme écologique, des citoyens et des citoyennes font des efforts pour ne pas utiliser la voiture. Offrir la gratuité aux utilisateurs des TPG, c'est aussi récompenser déjà ces personnes et celles qui les rejoindront après.

Il ne s'agirait finalement que d'un rééquilibrage des dépenses publiques entre les différents moyens de transport.

Les arguments économiques

Actuellement, les TPG sont beaucoup utilisés par des personnes dont les revenus sont modestes. Avec la gratuité, ces personnes auraient plus d'argent à dépenser, les revenus modestes épargnant peu. On peut estimer qu'environ 50 millions seraient ainsi dépensés directement dans l'économie locale chaque année.

A cette somme injectée dans la croissance, il faut ajouter les postes de chauffeurs à créer au sein des TPG. En effet, l'augmentation du nombre de passagers amènerait une augmentation des fréquences des lignes et donc des chauffeurs. Tout cela amènerait à de nombreuses créations d'emplois et à l'augmentation des recettes fiscales.

D'autre part, grâce à la gratuité, le centre-ville serait plus accessible aux dépenses de consommation et de loisirs. C'est un des buts de la mise en place de la gratuité à Châteauroux. A Seattle, la gratuité est d'ailleurs financée par les commerçants du centre-ville eux-mêmes.

Genève serait plus attractive pour le tourisme, les manifestations et événements d'ampleur, ainsi que pour l'activité des organisations internationales et des ONG.

Baisse du sentiment d'insécurité

Le sentiment d'insécurité dans les véhicules vides ou peu fréquentés diminue avec l'augmentation du nombre de

passagers. Au lieu d'être licenciés ou de devenir chauffeurs, les actuels contrôleurs pourraient assurer une mission de sécurité et de convivialité dans les véhicules.

Il y a des craintes que les déprédations augmentent avec la gratuité. Mais l'influence malsaine de quelques bandes d'ados ne doit pas priver la population entière des multiples avantages d'un tel projet. D'ailleurs aucune étude ne vient confirmer que les déprédations augmentent avec la gratuité. Les écoles sont gratuites, elles ne sont pas régulièrement incendiées ou saccagées... On ne peut pas douter que Seattle possède une population plus «difficile» que la nôtre, et pourtant, ils le font! Les déprédations se produisent dans des véhicules pratiquement vides, donc elles seraient limitées par une affluence plus élevée. Surtout, une des causes du vandalisme actuel dans les transports publics est justement le fait qu'ils soient payant, certains jeunes n'aiment pas les TPG pour cette raison et se vengent d'avoir été contrôlé sans billet.

Le «coût de la gratuité»

La gratuité permettrait de faire des économies dans la billetterie et les contrôles. D'autre part, il faut savoir qu'aujourd'hui beaucoup d'abonnements sont payés entièrement ou partiellement par la collectivité publique, par exemple pour les personnes qui sont à l'assistance publique ou au bénéfice de l'OCPA. On peut estimer qu'à l'heure actuelle la collectivité publique subventionne à hauteur des 3/4 les TPG. Par contre, il faut dire que la gratuité amènerait plus de voyageurs dans les transports en commun, donc il faudrait plus de véhicules et engager des chauffeurs. Tout cela nous amène à penser que cette mesure ne coûterait pas plus de 100 millions par année. Mais là encore, il faut prendre en compte que cet engagement financier crée des emplois et de la croissance. Enfin, on peut dire qu'en utilisant davantage les transports en commun, les coûts engendrés par l'entretien des routes diminueront.

Le financement

Les opposants à la gratuité des transports publics se retrouvent tous pour dire que le financement de la mesure est impossible, c'est d'ailleurs leur argument de poids.

Disons d'abord que nous avons fait une initiative constitutionnelle dans le but d'inscrire la gratuité comme un droit garanti par la Constitution. Il n'était donc pas possible d'inscrire un financement spécifique à la mesure. Mais nous avons fait cela en sachant pertinemment que notre pays, dont le bénéfice des plus grandes entreprises dépasse les 50 milliards par an, possède les moyens de réaliser cette gratuité. D'ailleurs, si Châteauroux, Hasselt et Seattle ont mis en place la gratuité, Genève, qui a des capacités financières supérieures, peut aussi le faire.

Depuis quelques années, le néolibéralisme a imposé l'idée dans le débat politique que chaque nouvelle dépense publique doit trouver un financement spécifique. Cette idée stérilise le débat politique, elle empêche de discuter des solutions d'avenir. On peut certes parler du financement, mais il ne faut pas entrer dans cette logique néolibérale où cherche à nous entraîner la droite. S'il y a aujourd'hui, provisoirement, un déficit des finances publiques, c'est la droite malhonnête au pouvoir qui l'a sciemment voulu en asséchant les recettes fiscales.

Plusieurs possibilités existent afin d'augmenter les recettes fiscales, par exemple:

- L'augmentation modulée de la taxe d'immatriculation, qui est à Genève l'une des plus basses de Suisse, en majorant le 2e ou 3e véhicule d'un même ménage, en majorant certains types de véhicules (4x4, véhicules de sport ou de luxe). Une augmentation de 50% pour tous les véhicules de cette taxe a été récemment évoquée comme possible par Roald Quaglia (responsable Groupe Transport et Economie - droite) pour financer la traversée de la Rade...

- L'affectation des recettes des contraventions liées au trafic motorisé en faveur des TPG.

- La création d'une taxe aéroportuaire. Si tous les touristes et hommes d'affaires passant par l'aéroport payaient moins de 15 francs, on dégagerait assez d'argent pour financer les transports gratuits. L'aéroport est, avec l'automobile, la principale nuisance écologique à Genève.

- La majoration de la taxe hôtelière sur les nuitées. Une taxe de 10 francs par nuit permettrait de gagner 20 millions supplémentaires par année.

- La modification de la fiscalité directe. Une initiative va être lancée par la gauche pour taxer un peu plus les gros revenus, ce qui rapporterait 250 millions en plus par an.

- L'instauration d'une taxe de 100 francs par an et par salarié-e pour les entreprises, à titre de contribution directe aux coûts du transport de la main-d'œuvre. Dans d'autres pays, comme la France, les entreprises, et c'est normal, contribuent directement au financement des transports publics. La plupart des entreprises proposent des places de parcs

à leurs employés, ce qui revient à une participation de facto des entreprises au transport automobile privé, les usagers d'autres moyens de transport se voyant exclu de cette participation.

Il ne s'agit là que de pistes à explorer. Si le gouvernement et le parlement sont incapables de trouver de nouvelles recettes fiscales, alors ils doivent démissionner.

S'il existe une volonté politique, on trouvera aisément le financement. On arrive bien à financer des Expo 02, Swiss, BCGe, Stade de la Praille, etc. Ou cette armée inutile dont le budget est suffisant pour rendre tous les transports publics gratuits dans toute la Suisse.

Remettons enfin simplement ces 100 millions dans le contexte. Ces 100 millions représentent moins de 1% des dépenses totales des collectivités publiques à Genève. Les coûts externes du trafic automobile (c'est-à-dire les dépenses directement liées mais payées par la collectivité) représentent plusieurs centaines de millions par an pour une ville comme Genève.

Unireso et lignes transfrontalières

La gratuité des TPG ne remettrait pas en cause le partenariat Unireso.

D'autre part, les lignes transfrontalières des TPG seraient également gratuites afin de permettre aux frontaliers de venir facilement à Genève, et aux Genevois de se rendre en France voisine. Les parkings d'échange P + R auraient une réelle attractivité.

La mise en pratique

L'ultime argument des opposants est que la gratuité pourrait priver les TPG de l'intégralité de sa subvention, et logiquement les détruire... De la manière suivante: si la gratuité était acceptée par le peuple, le Conseil d'Etat ou le Grand Conseil présenteraient devant le peuple une loi de financement spécifique (un nouvel impôt ou taxe) qui serait refusée devant le peuple. Les TPG seraient donc privés de la billetterie sans recevoir de compensation financière.

Cet argument ne tient pas la route. La gratuité serait inscrite dans la Constitution qui indique également que l'Etat doit assurer le financement des TPG. Pour priver d'argent les TPG, il n'y a qu'une solution: modifier le cahier des charges ou le contrat de prestations. C'est-à-dire démanteler les TPG. Mais la droite pourrait le faire dès maintenant, elle n'a nul besoin de la gratuité pour cela. Et pourtant elle ne le fait pas, car les transports publics sont indispensables à l'économie, rien que pour amener les travailleurs au boulot. Le développement des transports publics n'est pas un cadeau de la droite, c'est une nécessité économique.

Si le peuple accepte la gratuité des TPG, non seulement les prestations des TPG seront maintenues et augmenteront, mais le peuple pourra refuser un nouvel impôt ou taxe spécifique.

Une entreprise publique renforcée

Avec la gratuité, les TPG se trouveront renforcés comme entreprise publique. L'offre sera plus attractive, et il y aura de nombreux emplois créés. Les TPG deviendront même un modèle pour les autres entreprises publiques de transports.

Conclusions

La gratuité des transports publics n'a que des avantages, c'est pourquoi nous sommes certains que cette idée a de l'avenir à Genève et dans le monde.

Comité pour la gratuité des transports publics

info@tpg-gratuits.org | www.tpg-gratuits.org

022 734 92 02

case postale 5407, 1211 Genève 11