

Communiqué de presse

(Mardi 9 mai 2017) Quatre députés membres de la Commission des transports du Grand Conseil se sont exprimés devant les médias afin d'exposer les raisons de leur soutien à la loi sur les transports publics. Après un rappel de l'historique de la problématique des tarifs des TPG, ils ont développé les motivations principales de leur position, issue d'un compromis raisonnable négocié en commission. Ainsi, la nécessité d'équilibrer les comptes des TPG, dont les recettes ont été mises à mal par les réductions de tarifs trop importantes prévues par l'initiative 146, a été rappelée. Par ce rééquilibrage, qui passe par l'ajustement modeste du prix du billet et des abonnements, le réseau pourra à nouveau se développer et offrir une alternative crédible aux transports individuels motorisés. Par ce biais, la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée, plébiscitée par les Genevois en 2016, pourra être mise en œuvre et apporter son lot d'amélioration contre la pollution de l'environnement urbain.

La loi soumise à votation est directement issue des demandes de l'initiative 146 acceptée par la population genevoise en 2014. Elle prévoyait en effet une nouvelle grille tarifaire pour les TPG – aux incohérences manifestes – et l'inscription desdits tarifs dans un acte législatif adopté par le Parlement et soumis de ce fait au référendum facultatif. Face à l'insuffisance de recettes des TPG suite à la baisse des tarifs – la hausse annoncée du nombre d'utilisateurs ayant été bien moindre que les promesses des initiants – une réduction de l'offre de transports a dû être initiée.

François **Lance** (PDC) insiste sur le fait que « cette situation n'était pas admissible et qu'une majorité de la commission des transports a pris ses responsabilités pour assurer et prioriser des transports publics performants à Genève, tout en respectant l'esprit de l'initiative 146 qui demandait des tarifs bas ». D'abord élaboré et voté en commission des transports, ce compromis, « qui prévoit une hausse de subvention de 8 millions sur deux ans et une hausse modérée des tarifs » rappelle F. Lance, a par la suite été accepté par le Grand Conseil.

Si les prédictions de hausse importante des usagers promise par les initiants en cas d'acceptation de l'IN 146 ne se sont pas réalisées, les diminutions de prestations annoncées par le Conseil d'Etat se sont, elles, révélées inéluctables pour contenir les déficits lors des exercices 2015 et 2016. Les mesures prises ont évité de toucher aux périodes de forte affluence et ont notamment concerné l'offre aux heures creuses, en soirée et les weekends. Le chiffrage de cette baisse de prestations a été estimé à 5%, en 2016, par les TPG. Afin de freiner la perte de qualité du réseau, il convient de redonner un volant financier aux TPG au travers des recettes supplémentaires constituées de la hausse de la subvention étatique et de l'ajustement des tarifs. Comme l'illustre Michel **Ducret** (PLR), « quatre sous afin de préserver 30 ans d'efforts pour développer les transports publics à Genève, ce n'est pas cher payé ! ». Un refus de cette loi aurait pour conséquence de réduire l'attractivité des transports publics et une recrudescence de l'utilisation des transports individuels motorisés afin de combler ce manque.

A l'inverse, une acceptation de la loi aurait des effets bénéfiques pour l'ensemble de la population. L'hémorragie de réduction des prestations serait stoppée et le réseau pourrait à nouveau se développer. Diverses améliorations, prolongations, fréquences, sont dépendantes de l'issue positive de la votation. A l'inverse, de nouvelles suppressions devront être consenties dans l'offre de transports publics tels que des raccourcissements de lignes (un tram 12 sur deux aux Augustins) ou des cadences plus espacées.

Il n'y aura pas d'amélioration du réseau sans nouveaux moyens permettant de les financer. L'effort demandé aux usagers est modeste et équilibré avec une nouvelle hausse de la subvention. Comme le rappelait André **Pfeffer** (UDC), « il est injuste de faire passer à la caisse des contribuables qui n'utilisent pas les TPG, par exemple un habitant de la ville qui fait tous ses déplacements à pied ou à vélo. Le compromis est juste ».

Mathias **Buschbeck** (Verts) a rappelé d'emblée qu' « entre 2003 et 2013, l'offre en transports publics a augmenté de 100%. Depuis, elle a baissé de 5% alors que les besoins augmentent. C'est dramatique pour la mobilité genevoise ! ». C'est dans ce cadre que s'inscrit la proposition d'ajustement des tarifs. Elle résulte de la nécessité de disposer des moyens financiers nécessaires pour rétablir et développer à nouveau les transports publics et également de l'acceptation en 2014 par la population suisse du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FAIF), qui prévoyait une hausse des tarifs.

« Avec l'initiative de l'AVIVVO, le peuple a confié au Grand Conseil la responsabilité de fixer les tarifs. Cette votation découle donc de la volonté populaire » a rappelé M. Buschbeck. Et de conclure : « De plus, les tarifs proposés aujourd'hui sont inférieurs aux montants d'avant la votation de l'IN 146 (*abonnement annuel* : 550 francs vs 700 francs ; *billet Tout Genève* : 3,20 francs vs 3,50 ; *carte journalière* : 8 francs vs 10 francs). Ils restent les plus bas de Suisse. De plus, des tarifs préférentiels seront toujours proposés aux jeunes et aux bénéficiaires de rentes AVS et AI. ».

Contacts :

François Lance (PDC) :	078 765 68 60
Michel Ducret (PLR)	079 679 85 53
André Pfeffer (UDC)	076 324 45 22
Mathias Buschbeck (Verts)	076 341 41 02