

Chapitre 2 : Transports

Les Verts défendent une politique des transports qui part des besoins des piétons, des cyclistes, et des usagers des transports collectifs ; une politique qui permet de diminuer les émissions de CO²*, d'économiser l'énergie, de respirer un air sain et de retrouver calme et tranquillité dans les quartiers. Ils entendent favoriser la mobilité douce et les transports en commun.

Cette politique de transfert modal* exige la mise en place à la fois de mesures d'incitation et de moyens de dissuasion. Elle ne saurait se limiter au centre-ville ou à l'agglomération urbaine. Il est indispensable de travailler à l'échelle de la région, c'est-à-dire de l'ensemble du bassin lémanique, avec pour objectif de:

- réaliser un réseau ferroviaire régional performant,
- développer des transports en commun plus efficaces dans l'agglomération urbaine,
- favoriser la mobilité douce*,
- réduire le trafic motorisé dans l'agglomération urbaine.

Canaliser le trafic pendulaire sur le réseau régional de transport

A terme, chacun doit pouvoir se déplacer aisément et confortablement en transports publics dans l'ensemble de l'agglomération qui compte aujourd'hui 650'000 habitants (voir carte). Les Verts attendent une mise en œuvre rapide de la Charte régionale pour le développement des transports publics* signée en juin 2003.

La plupart des habitants de France voisine, en particulier les 40'000 frontaliers qui viennent travailler à Genève, n'ont guère d'autre possibilité que de prendre leur voiture pour se déplacer. Aujourd'hui, il est indispensable de faire avancer un grand projet de réseau de transports publics régionaux. Sa mise en place favorisera une meilleure agrégation de l'habitat qui, à son tour permettra une meilleure offre en matière d'équipements publics, de culture, d'activités sportives ou de loisirs.

Le projet CEVA (liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives - Annemasse) est à la fois la clé de voûte et le premier maillon du réseau ferroviaire régional. Il doit ouvrir la voie à : (voir cartes ci-contre).

- la revitalisation de la ligne sur la rive sud du Léman et à son utilisation tant pour le trafic régional et les grandes lignes de voyageurs que pour le trafic de marchandises,
- la desserte attrayante du Chablais, de la vallée de l'Arve et d'Annecy,
- l'intensification des liaisons au pied du Salève, entre Annemasse, Saint-Julien et Bellegarde,
- la renaissance de la ligne du pied du Jura dans le Pays de Gex.

En parallèle, la prédominance de l'habitat dispersé dans la région française exige le développement d'un réseau de cars rapides assurant une desserte régulière des bourgades et villages résidentiels du bassin genevois.

Une ligne de tram par pénétrante

Dans l'agglomération urbaine, il faut poursuivre la construction de lignes de trams. Leur établissement doit être l'occasion de transformer les grandes voies de circulation en véritables avenues, en lieux de vie et d'échanges.

Les réalisations accomplies durant la dernière législature et l'amélioration très sensible de l'offre en transports publics prouvent que quand on veut, on peut. Nous sommes toutefois très loin d'avoir rattrapé le retard accumulé pendant les deux dernières décennies du 20^e siècle.

Les Verts jugent indispensable l'établissement d'une ligne de tramway sur chacun des grands axes de pénétration dans l'agglomération genevoise (voir carte ci-contre). La création d'une ligne de «ceinture» reliant entre eux les quartiers urbains périphériques est non moins nécessaire.

Sur certaines lignes de bus et de trolleybus, il faut également augmenter les fréquences pour assurer la commodité et le confort de déplacement des usagers.

Dans ce contexte, la revendication de la gratuité des transports publics apparaît comme l'exemple même d'une vraie fausse bonne idée. Compte tenu des graves difficultés financières de l'Etat de Genève, la gratuité se traduirait à coup sûr par l'arrêt du développement du réseau des transports publics et très probablement par la réduction des prestations actuelles. Avec l'abonnement annuel, les usagers peuvent se déplacer librement dans le canton de Genève pour moins de F 1,80.- par jour, ce qui est tout à fait supportable. En revanche, les TPG doivent absolument faire des efforts vis-à-vis des usagers occasionnels en pratiquant une politique tarifaire simple et transparente et en introduisant des machines d'un usage convivial et qui rendent la monnaie. Ils doivent également faire connaître au public les avantages de l'abonnement.

Mobilité : un petit effort adoucit nos transports

En ville, on doit pouvoir se déplacer facilement et rapidement à pied et à vélo. C'est bon pour la santé et plus léger pour l'air. Le vélo est certainement le moyen le plus efficace de se déplacer en ville. L'usage de la voiture n'est nécessaire que dans des cas exceptionnels. Aujourd'hui hélas, circuler à pied ou à vélo s'apparente souvent à une course d'obstacles. La mobilité douce* doit être encouragée par :

- des campagnes régulières de sensibilisation en faveur de la mobilité douce,
- la multiplication des rues résidentielles* et des zones piétonnes dans chaque quartier,
- la réalisation d'un véritable réseau cyclable sûr, rapide et commode,
- La création de places de parcage en suffisance, en particulier à proximité des centres commerciaux, des lieux de formation et des gares,
- la création de zones 30, simplement aménagées, clairement signalées et dûment contrôlées.

Eviter la gangrène du suréquipement routier

Les Verts demandent un moratoire sur la construction de nouvelles routes ou l'élargissement de voies existantes dans le canton. Si une nouvelle route s'avère absolument indispensable, une surface correspondante doit être supprimée sur des voies existantes et allouée à d'autres modes de transports. Il faut en particulier éviter la construction de toute nouvelle route d'évitement ou de tunnels. Ces interventions inutiles et onéreuses ne font que reporter les problèmes de surcharge de trafic.

Les Verts sont toujours fermement opposés à la traversée de la rade, projet obsolète et ruineux, qui comme toute nouvelle infrastructure routière génère un supplément de trafic. Elle n'aurait pas pour effet de diminuer les bouchons, mais au contraire d'en multiplier le nombre, notamment en périphérie.

Aujourd'hui, les efforts faits pour réduire l'emprise de l'automobile sur l'espace public et son impact sur l'environnement sont compromis par la mode des grosses cylindrées, gourmandes en carburant et en mètres carrés. L'acquisition de ce type de véhicules doit être pénalisée par une taxe proportionnelle aux nuisances que ces véhicules provoquent.

La réduction de l'offre de parking à l'intérieur de l'agglomération urbaine est également incontournable. Les Verts sont favorables à :

- la réduction des places de parcage en surface pour toute construction de places en souterrain,
- la suppression des places gratuites sur le lieu de travail, les services de l'Etat devant montrer l'exemple,
- la taxation des places privées destinées aux pendulaires*.
- l'extension du système des macarons* de quartier aux communes limitrophes de la Ville de Genève.

L'abonnement bon marché met l'auto sur la voie de garage.

Il est aussi nécessaire de prendre des mesures incitatives, pour encourager un maximum de personnes à adopter des modes de déplacements plus écologiques, telles que :

- les plans de mobilité d'entreprise, qui par exemple offrent un abonnement TPG à bon prix à leurs employés ;
- une opération « poser les plaques » pour renoncer à la voiture, en échange d'un abonnement d'un an à une entreprise d'autopartage ou d'une réduction sur l'abonnement annuel TPG;
- la carte journalière TPG offerte aux visiteurs de Genève avec la réservation d'hôtel, comme cela se fait à Bâle, un geste symbolique de haute portée dans une ville internationale comme Genève.

Glossaire

Autopartage. Système fonctionnant par abonnement, permettant aux utilisateurs d'emprunter une voiture pour une durée déterminée. Cette solution représente une économie sur les frais fixes (assurances, parking, plaques, entretien, ...) pour les abonnés, et permet de diminuer le nombre global de véhicules en circulation.

Axes de pénétration. Principaux axes routiers conduisant au centre-ville.

Charte régionale pour le développement des transports publics. Cette charte, développée en collaboration entre les acteurs genevois, français et vaudois de la mobilité (représentants des autorités nationales et régionales, collectivités locales, opérateurs de transports), établit le futur réseau régional de transports publics, dont la colonne vertébrale est CEVA (liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives - Annemasse).

Émissions de CO2. Production de gaz à effet de serre, provoquant un réchauffement atmosphérique. Ces émissions sont principalement dues à l'utilisation de combustibles fossiles (pétrole, charbon, etc.), à l'élevage de bétail et à l'utilisation des CFC dans les systèmes de réfrigération et de climatisation.

Mobilité douce. Terme désignant les déplacements effectués à pied, à vélo, ou avec d'autres moyens de transport non polluants (trottinette, patins à roulettes, etc.)

Pendulaires. Personnes utilisant un transport entre leur domicile et leur lieu de travail.

Rues résidentielles. Rues aménagées et signalisées de manière à ralentir et à réduire le trafic motorisé.

Système des macarons. Macarons délivrés pour un prix forfaitaire aux personnes résidant ou travaillant dans un secteur délimité, leur permettant de parquer leur véhicule sur les zones bleues de ce secteur sans limitation de temps.

Transfert modal. Transfert progressif de modes de transport individuels polluants vers des modes de transports collectifs et/ou moins polluants, visant à réduire d'une part les émissions de CO2, et également à apporter une solution aux problèmes de congestion du trafic routier.