

**Projet de délibération du 30 janvier 2012 de M. Pascal Holenweg: «Rétablissement des transports publics hippomobiles en Ville de Genève».**

(retiré par son auteur lors de la séance du 25 novembre 2013)

*PROJET DE DÉLIBÉRATION*

*Exposé des motifs*

Après la première semaine, calamiteuse, de mise en service de leur nouveau réseau, les Transports publics genevois (TPG) avaient fait leur autocritique, par cet euphémisme: «Nous n'avons pas été à la hauteur...» Ils sont parfaits, les TPG, dans le rôle du bouc émissaire. Certes, ce sont eux qui ont la charge de faire fonctionner leur réseau. Et ce sont eux aussi qui imposent à leurs conducteurs des temps de travail excessifs, des contrôles tâpillons et des cadences malsaines. Mais ce sont les «politiques», y compris une bonne partie de ceux qui peuplent le Conseil d'administration de l'entreprise, qui persistent à noyer ce réseau dans la circulation automobile, et à refuser de faire place, toute la place, contre la bagnole, aux transports publics en ville. Et ce sont leurs prédécesseurs, il y a deux générations, qui se sont acharnés à démanteler le réseau des trams, laissant aux «décideurs» du XXI<sup>e</sup> siècle le soin de le reconstituer, tant bien que mal, plutôt mal que bien, et sans leur donner les moyens de l'extirper du magma automobile...

Il convient donc, aujourd'hui, de proposer un réel changement, qui soit à la fois compatible avec les critères du développement durable et les besoins de la population genevoise – en l'occurrence, celle de la Ville, puisque c'est elle que nous sommes supposés représenter. Ces besoins sont clairement identifiables: un accès direct aux principaux lieux de la ville et de sa périphérie, par des lignes efficaces, soustraites aux embouteillages; des lignes reliant toutes les localités de la région au centre de la commune-centre; des tarifs les plus bas possible, jusqu'à la gratuité; des transbordements d'un véhicule à l'autre les plus exceptionnels possible, et les plus faciles possible, des horaires et des trajets respectés. C'est ce changement que nous vous hennissons par la présente proposition de rétablir dans les rues de Genève des trams à traction hippomobile.

La traction hippomobile a en effet d'innombrables avantages par rapport à la traction électrique (et plus encore à la traction par moteurs à carburants). D'entre ces avantages, citons d'abord les plus évidents: l'économie de consommation d'électricité, et l'insensibilité aux pannes. On évoquera ensuite le capital de sympathie dont dispose auprès de la grande majorité de la population, tous milieux confondus, le cheval. On évoquera enfin les avantages suivants, tous plus déterminants les uns que les autres:

- la production d'engrais biologique utilisables pour les espaces verts de la Ville;
- le soutien au maintien, voire à la re-création, de petits métiers: sellier-e-s, cocher-e-s, garçons et filles d'écurie;
- la consommation alimentaire possible du matériel de traction lorsqu'il n'est plus en état de remplir son office;
- l'autoreproduction du matériel (dans la mesure où il est prévu de disposer d'étalons);
- le soutien à l'économie régionale des Franches-Montagnes;
- l'apport à l'image de Genève, et donc au tourisme;

- le développement de prairies sèches pour la pâture des chevaux, dans les zones piétonnes et à l'emplacement des actuels parkings de surface;
- la possibilité de créer à Genève un Centre de compétences équin;
- la possibilité d'instaurer enfin la gratuité des transports publics sur le territoire de la Ville (et des communes s'associant à l'opération), en échange d'une modeste contribution personnelle des usagers (le ramassage du crottin aux arrêts, quelques caresses aux animaux etc.);
- la possibilité de la motrice de se défendre, à coups de sabots ou en grim pant sur l'intrus, voire sur le trottoir, contre le blocage des voies des transports publics par la présence indue de véhicules privés;
- la possibilité de réaliser de véritables transbordements de ligne à ligne, sans obliger les passagers à traverser des voies de circulation automobile;
- la possibilité de recréer une véritable ligne de ceinture Rive-Cornavin-Bel Air-Rive reliant directement les principaux sites des deux rives du Rhône, et la possibilité de recréer d'autres lignes, en particulier des lignes de quartier, de reconstituer des lignes supprimées, ou des parcours supprimés sur des lignes existantes;
- la possibilité de créer une ligne reliant les deux rives sans passer ni par le pont du Mont-Blanc, ni par la place Bel-Air, ni par le pont de la Coulouvrenière, mais par le pont de la Machine ou le pont des Bergues;
- l'opportunité d'établir, enfin, la «paix des transports» grâce à un usage efficace de la cavalerie.

Malgré l'affection que nous portons aux ânes et tout en leur rendant l'hommage qu'ils méritent par leur propension exemplaire à n'en faire qu'à leur tête, nous avons renoncé à en proposer l'utilisation, compte tenu du risque que leur refus d'avancer ou d'aller là où il faudrait qu'ils aillent finisse par rappeler trop précisément le fonctionnement actuel des TPG ou le comportement habituel de l'automobiliste moyen. Nous avons également renoncé à proposer l'utilisation du mulet, l'animal étant stérile et l'avantage de l'auto-reproduction du matériel étant perdu de ce fait.

En conséquence de tout ce qui précède, nous proposons à la sagacité du Conseil municipal le projet de délibération suivant.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre d) de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition d'un de ses membres,

*décide:*

*Article unique.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 10 millions de francs pour l'achat, le fourrage, les soins et l'hébergement en haras de trente à cinquante chevaux de trait, juments et hongres en parts égales, et de deux ou trois étalons, toutes et tous de la race des Franches-Montagnes, affecté-e-s à la traction de voitures de transports publics gratuits sur des parcours déterminés après consultation des usagers des TPG, dont au moins le parcours Rive/Cornavin/Bel-Air/Rive (petite ceinture).